

LE NUOVE ASIMMETRIE DELLA BENZINA

di Alessandro Caretoni

Dopo aver toccato un picco oltre i 145 dollari al barile lo scorso luglio, il prezzo del petrolio ha registrato una correzione del 30 per cento ed è adesso appena sopra quota 100: anche espresso in euro il calo degli ultimi due mesi è stato significativo, pari a circa il 20 per cento. Questo movimento del greggio, naturalmente, ha a sua volta innescato una riduzione del prezzo della benzina verde alla pompa passata dagli oltre 1.53 euro/litro di metà luglio a 1.45 di inizio settembre. E' abbastanza? Oppure è fondata l'accusa delle associazioni dei consumatori (oramai esasperati) alle compagnie petrolifere di "approfittarsi" delle oscillazioni del greggio, cioè di essere state pronte ad aumentare il prezzo della benzina nelle fasi di rialzo delle quotazioni e, invece, di essere ora assai più restie ad abbassarli nella fase di calo?

Per verificare se c'è o meno questa "asimmetria" nei movimenti dei prezzi al consumo riprendiamo e aggiorniamo un esercizio presentato ne "Il Cerino" dello scorso 28 gennaio. Punto di partenza del ragionamento è che il prezzo della benzina verde può essere scomposto in tre parti:

- Prezzo industriale
- Accisa (tassa fissa che attualmente ammonta a 0,564 euro per litro di benzina)
- Iva (al 20 per cento) sulle due precedenti voci.

La parte che dipende dalle compagnie è solo il *prezzo industriale* che conta per circa il 40 per cento del prezzo pagato dall'automobilista alla pompa.

Per avere un'idea sulla "congruità" del *prezzo industriale* alla pompa applicato in Italia lo si può confrontare col *prezzo internazionale* della benzina (che naturalmente segue le quotazioni petrolifere): il primo è costruito sommando al secondo i costi di commercializzazione/distribuzione, costi che naturalmente non risentono in maniera significativa delle oscillazioni della materia prima. Quindi il *prezzo industriale* dovrebbe assorbire ne più ne meno i movimenti del *prezzo internazionale*: data per acquisita la struttura distributiva nazionale (efficiente o inefficiente che la si giudichi), vogliamo capire se le compagnie si attengono a questa "regola" o se tendono ad approfittarsi delle "turbolenze" energetiche.

A questo scopo abbiamo costruito una "serie teorica" del *prezzo industriale* italiano sommando alla serie del *prezzo internazionale* della benzina un "costo fisso" rappresentativo degli oneri di commerciali, pari al "differenziale" medio riscontrato tra l'inizio del 2006 e la

metà del 2007, prima che le quotazioni del greggio subissero l'ultima bruciante accelerazione (da 70 a 140 dollari/barile).

L'evidenza seguente riporta lo scarto tra la nostra serie "teorica" e quella "effettiva" del *prezzo industriale*.



Notiamo che:

A partire dall'inizio di quest'anno, il "differenziale" riportato si presenta **stabilmente positivo e crescente**. Questo, nel nostro schema, significa che le compagnie stanno applicando un **prezzo industriale relativamente troppo elevato rispetto al prezzo internazionale della benzina**.

Questo comportamento, se reiterato, rappresenta una discontinuità rispetto all'esperienza degli ultimi anni quando lo scarto tra prezzo teorico ed effettivo, pur oscillando, tendeva allo zero (in questo senso si veda il Cerino di Gennaio).

Secondo le nostre quantificazioni, indipendentemente da ogni azione di efficientamento della rete distributiva, **ci sarebbe margine per ridurre i prezzi della benzina verde di circa 3 centesimi al litro**.