

INDAGINE CONOSCITIVA SUL PETROLIO

1. IL COSTO DEL PETROLIO IN ITALIA CONTINUA A SALIRE MENTRE NEL RESTO D'EUROPA SI È FERMATO

Lo "stacco" del prezzo industriale tra l'Italia e la media dei 15 Paesi dell'area euro ha ormai raggiunto un limite insostenibile che penalizza l'intero Paese, dai cittadini alle imprese. Oltre ad interventi di tipo strutturale è urgente far rientrare la procedura di infrazione europea per i vincoli all'installazione di distributori di carburante su cui l'Europa ha chiesto misure significative entro il prossimo mese di giugno.

Per i prezzi di benzina e gasolio il nostro Paese è ai primi due posti in Europa, ma l'Italia è da sola in testa per il costo di un litro di benzina e di gasolio al netto delle imposte. Ad esempio, il costo industriale della benzina in Italia è pari a 0,466 euro per litro, mentre nettamente inferiori risultano i costi industriali nei principali Paesi europei: Gran Bretagna 0,370, Francia 0,362, Germania 0,380, Spagna 0,400. Il costo industriale della benzina in Italia è dunque superiore di euro 0,096 a litro (lire 201,37) rispetto a quello francese, superiore di euro 0,086 (lire 166,32) rispetto a quello tedesco e di euro 0,066 (lire 127,80) rispetto a quello spagnolo.

Le componenti di costo: il Platt's

Sono tre le componenti che costituiscono il prezzo dei carburanti in Italia e nella Unione Europea: il prezzo del prodotto base e non, come si crede, della materia prima, seguono la componente fiscale, il prezzo ed il ricavo industriale.

Secondo quanto dichiarato dall'amministratore delegato di ENI, Paolo Scaroni:

"Quando facciamo il prezzo della benzina e del gasolio non seguiamo quello del barile. Nell'elaborazione del prezzo della benzina seguiamo strettamente l'indice Platt's - ha spiegato il top manager - noi seguiamo fedelmente questo indice sia quando i prezzi salgono sia quando scendono".

Ciò che origina il prezzo base del prodotto non è il costo del greggio, il Wti per il mercato Usa o il Brent per l'Europa, che variano quotidianamente, ma il prezzo Platt's del prodotto finito, che è influenzato solo in parte dal cambio, ed è **fondamentalmente determinato dalla relazione tra domanda ed offerta, nella quale giocano un fattore determinante la rilevanza delle scorte. La differenza del Platt's, fra la media del 2001, pari a € 0.220 e la media di gennaio e febbraio 2004, pari a € 0.201, ha determinato un meno € 0.019 per la benzina verde ed un meno € 0.022 per il gasolio.**

Il peso percentuale del prezzo del Platt's, per ogni litro di benzina verde, era del 20.77% nel 2001 ed è del 19.37% nella media gennaio febbraio 2004. Occorre evidenziare, quindi, che eventuali variazioni del cambio, influenzano solo in parte il Platt's, e per il solo 19% circa, del totale del prezzo al dettaglio della benzina verde e del 22% circa del gasolio. E' quindi poco incidente.

E' interessante osservare che nel periodo considerato la dinamica del prezzo Platt's, ha una propria autonomia derivante da domanda, offerta e scorte, con una specifica attinenza per benzina e gasolio e solo in parte data dalle ragioni del cambio e dalle quotazioni del Brent.

Nel nostro paese, rispetto agli altri dell'Ue, il costo dei carburanti è maggiore e l'adeguamento alle variazioni di mercato dell'oro nero è molto meno sensibile. Tranne rari casi, quali Olanda e Finlandia, dove l'incidenza delle imposte è superiore a quella nostrana, la benzina in Italia costa molto di più. Secondo i dati forniti dal noto sito theaa.com, che si riferiscono ad inizio novembre 2008, i margini di differenza sarebbero notevoli. Se, a tale data, in Italia il prezzo della senza piombo si aggirava intorno a 1,24 euro al litro, in Germania a 1,23, in Francia a 1,20, in Belgio a 1,19, in Austria a 1,08 e in Grecia addirittura a 0,97 euro al litro.

2. IL COSTO DI BENZINA E GASOLIO SONO EQUIPARATI. SONO DIFFERENTI I COSTI LEGATI ALLA RAFFINAZIONE MA UGUALI I COSTI PER IL CITTADINO

La rincorsa e, se il nuovo trend è quello di maggio 2008, il probabile superamento della benzina da parte del gasolio è evidente. Queste sono brutte notizie, soprattutto per un paese che fa uno sproporzionato affidamento sul trasporto su gomma. **La differenza di prezzo non riflette affatto (e anzi inverte) la differenza del prezzo industriale. La ragione sono i differenti regimi di tassazione, ossia il fatto che l'accisa sul gasolio è il 75% di quella sulla benzina. Questo effetto è rinforzato dall'effetto dell'IVA al 20% che si paga anche sull'accisa: un'imposta sull'imposta!**

	Prezzo Industriale	IVA	Accisa	Prezzo alla Pompa	Prezzo del Greggio al litro
Senza Piombo	278.94	63.00	36.06	377.99	252.83
	(89.19%)	(37.49%)	(6.84%)	(37.49%)	(161.94%)
Gasolio	373.8	81.89	33.68	488.97	
	(119.05%)	(57.98%)	(8.66%)	(57.98%)	

(prezzi in centesimi di EURO)

Il prezzo CIF del greggio all'importazione è aumentato di circa 25 centesimi di euro negli ultimi 8 anni. L'aumento del prezzo alla pompa della benzina verde prima delle tasse (prezzo industriale) è aumentato di circa 28 centesimi al litro. Essenzialmente un trasferimento 1:1 del maggior costo della materia prima, anche prendendo per assunto che tutti gli altri costi di produzione e distribuzione siano rimasti costanti. Anche in questa ipotesi improbabile, la "rendita" di cui parla Tremonti è, rispetto alla benzina verde, di 2.6 centesimi al litro. Invece, la "rendita" del governo è di ben 10 centesimi al litro, pari alle maggiori imposte.

Facendo gli stessi conti sotto le stesse ipotesi estreme sui costi di produzione dei petrolieri per il gasolio da autotrasporto (il cui consumo in Italia è comunque più del doppio di quello della benzina), la "rendita" dei petrolieri è di 12 centesimi al litro, quella del governo 11.5 (la somma orizzontale delle colonne IVA e Accisa nella Tabella).

E negli altri Paesi europei? Ecco sotto i prezzi in Europa rilevati il 12 maggio 2008 (fonte: Ministero)

VEDI TABELLA 3 (in allegato in fondo al documento)

E' vero che in media in Italia il carburante costa più che nel resto d'Europa, ma la differenza è dovuta per il 60% - 70% pari a 10-12 centesimi di euro (gasolio-benzina, rispettivamente) al fatto che anche le imposte sono in media maggiori. Il restante 40% - 30% è probabilmente dovuto all'inefficienza della rete distributiva, dove la liberalizzazione potrebbe fare tanto.

Se 9 compagnie petrolifere sono recentemente finite nell'occhio del ciclone giudiziario per aver formato un cartello sui prezzi, il carburante che alimenta la pachidermica macchina statale non sembra soggetto ad accuse bensì ad accise!!

Il prezzo finale dei carburanti è la sommatoria di due componenti, quella fiscale e quella industriale.

La componente fiscale in Italia è costituita dall'accisa, nonché dall'IVA, che si applica, nella misura del 20%, sia alla componente industriale che all'accisa" mentre la componente industriale comprende il costo della materia prima (quotazione Platts Cif High Med26) da un lato e il margine lordo (stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, vari altri costi di produzione e distribuzione nonché il margine del gestore e il margine industriale) dall'altro che si aggirerebbe intorno al 10, 15% del prezzo finale.

3. LO STATO NON SI FA GARANTE DEL CONTROLLO DEL PREZZO DEL PETROLIO E NON INTERVIENE PER ABBASSARLO

Analizzando la formazione del prezzo alla pompa della benzina verde, oggi venduta a euro 1,330 a litro, si rileva che il costo del greggio incide appena per il 17,5% (euro 0,233) come pure i costi di trasformazione e distribuzione pari a euro 0,233 circa. Dalla somma scaturisce un costo industriale di euro 0,466 al quale sommare le tasse. Il prelievo fiscale doppio, accise più Iva, incide per l'incredibile percentuale del 65% circa, che corrisponde ad una stangata per litro di euro 0,864. Le accise sono imposte indirette di fabbricazione e di consumo che vengono applicate alla produzione, all'importazione e al consumo di prodotti specifici. **Fra i principali prodotti soggetti ad accise vi sono appunto quelli petroliferi ed il consumo di energia elettrica.** Si tratta di balzelli in genere poco conosciuti e per niente trasparenti che, una volta imposti, sono stati mantenuti nel tempo.

Naturalmente la motivazione s'è persa perché l'aumento complessivo è stato assorbito come entrata fiscale ordinaria a cui nessun governo ha ritenuto di fare a meno anche se, al cessare della causa che l'ha determinata, la tassa avrebbe dovuto essere cancellata poiché colpisce ogni ceto sociale in aperta violazione dell'assunto costituzionale secondo cui la pressione fiscale non può prescindere dal reddito del contribuente.

Sul prezzo di 1,330 euro al litro, che paghiamo per la benzina, ben 0,864 vanno a finire nelle casse dell'erario.

Le azioni di ENI sono possedute per il 30% dal governo italiano, mentre il restante 70% da privati variamente assortiti. Il governo, quindi, potrebbe fare sicuramente qualcosa per diminuire il costo del carburante, ma non lo fa e tiene alte le accise, ovvero e imposte sulla fabbricazione e sul consumo.

Il prezzo della benzina e' costituito da + del 30-40% da tasse che lo Stato impone.

4. CARO-PETROLIO: COLPA DELLA SPECULAZIONE?

Per il presidente dell'Unione Petrolifera Pasquale De Vita il rialzo del petrolio è “colpa della speculazione finanziaria”. “In realtà”, spiega De Vita, “non solo noi ma molti esperti del settore sono convinti che non ci sono motivi obiettivi per giustificare un'impennata del greggio di questa portata, proprio per i motivi indicati da Piegals. Allo stato attuale possiamo solo augurarci che gli aumenti della produzione decisi dall'Opec possano avere un effetto positivo sui mercati. Il mercato, sottolinea il presidente di Up, non è più regolato dalla legge della domanda e dell'offerta. Quasi un quarto del costo del barile è determinato dalla speculazione e dagli strumenti della finanza internazionale che operano sempre più massicciamente sul settore delle materie prime. La verità è che siamo di fronte ad un fatto psicologico con gli investitori finanziari che, come ha sottolineato Nomisma, trovano più conveniente scommettere sui futures del greggio, grano e metalli. Di conseguenza, il settore petrolifero è governato dagli aspetti finanziari”.

Il 20% del caro-greggio è provocato dai giochi dei broker. E tra loro c'è chi punta al barile a duecento dollari

Il petrolio sfonda i 100 dollari al barile e, sul banco degli accusati per questa corsa infinita, sale, dopo i petrolieri troppo avidi e i consumatori troppo voraci, un'altra categoria di colpevoli: **gli uomini della finanza selvaggia, gli stessi che ci hanno regalato la crisi del credito esplosa questa estate. In realtà, **l'aumento del prezzo del greggio non è frutto solo della speculazione finanziaria, ma la speculazione finanziaria vi gioca un ruolo di primo piano.****

Da anni, ormai, hedge funds, finanziarie, banche d'investimento hanno scoperto quelli che, una volta, erano i sonnacchiosi mercati delle materie prime. All'inizio della scorsa estate, i soldi investiti in questi mercati da attori che nulla hanno a che fare con la loro lavorazione e vendita, erano pari ad oltre 100 miliardi di dollari, concentrati, almeno per la metà, sulla regina delle materie prime: **il petrolio.**

Da allora, il torrente è diventato un fiume: **di fronte al collasso del ricco mercato dei derivati e alle difficoltà delle Borse, la finanza d'assalto si è riversata in massa, a caccia di guadagni facili, sui listini del greggio, del grano, dei metalli**, come mostrano le impennate dei prezzi di quest'ultimo periodo. L'ipotesi del greggio a 200 dollari al barile è, ad esempio, piuttosto remota. A novembre c'erano in atto 500 contratti di opzione, che davano cioè diritto a comprare greggio a quel

prezzo il mese successivo. A gennaio, le opzioni per il greggio a 200 dollari erano diventate oltre 5.500.

Speculare sul greggio è più facile e meno costoso che speculare sulle azioni. Quelle opzioni per il greggio a 200 dollari, costavano 30 centesimi al barile. Se poi il greggio, come è avvenuto, non raggiunge quel prezzo, si possono buttare nel cestino, senza altri costi o obblighi di comprare. Anche il “**future**”, che è un contratto dove c'è un effettivo impegno a comprare, è più economico, nel mondo delle commodities. Per avere 100 mila dollari di azioni a Wall Street è necessario mettere sul piatto 50 mila dollari in contanti o simili, il cosiddetto margine. Per comprare a termine - appunto il future - 100 mila dollari di greggio, basta anticiparne 5 mila ed essere pronti a rivendere il diritto a quel greggio il giorno successivo. E praticamente nessuno degli attori di questo mercato vedrà mai un barile.

Ognuno di questi strumenti finanziari ha una sua logica. Le opzioni sono, in realtà, una forma di assicurazione contro il rischio di una imprevista impennata o crollo dei prezzi. I futures servono a rendere più liquido il mercato e ad aumentare il numero dei partecipanti. Ma i guadagni che si realizzano sfruttando le oscillazioni dei listini e le aspettative che queste determinano sul prezzo finale arroventano i mercati.

Il punto chiave è che la speculazione può esercitare questo impatto sui prezzi, perché sotto c'è uno squilibrio effettivo fra domanda e offerta. Il presidente dell'Unione petrolifera, Pasquale De Vita, in sintonia con i paesi produttori dell'Opec, ha stimato che la speculazione pesi per il 20% sul prezzo del greggio. Ammesso che la stima sia attendibile, questo significherebbe che, senza speculazione, il greggio sarebbe, comunque, a 80 dollari al barile, quasi il triplo di tre anni fa. **Dietro questa impennata, ci sono motivi noti: l'imprevisto boom di domanda di paesi come la Cina, il rarefarsi di scoperte significative di nuovi giacimenti.**

Ma anche **due fattori relativamente recenti. Il primo è il crollo del dollaro e l'ascesa dell'euro.** Il greggio viene tradizionalmente quotato in dollari. Dunque, dalle loro esportazioni di greggio, i paesi produttori incassano dollari. Ma, in particolare i paesi arabi, importano soprattutto dall'Europa e pagano, perciò in euro che, negli ultimi tre anni, si è apprezzato del 50% sul dollaro. Un economista di Oxford, Brad Setser calcola che i paesi arabi abbiano bisogno del greggio ad almeno 50 dollari al barile, solo per mantenere inalterato il loro livello di importazioni e di investimenti.

Il secondo è la rottura di un cruciale meccanismo regolatore della domanda. Fino a pochi anni fa, l'aumento del prezzo del petrolio determinava una contrazione dell'attività economica e della domanda di greggio nei principali consumatori, i paesi industrializzati. Questo è puntualmente avvenuto, nel 2006 e nel 2007, nei paesi industrializzati. Ma la domanda globale di petrolio è aumentata lo stesso. Perché un nuovo grande consumatore come la Cina ha continuato a marciare a ritmi record. E perché, come sottolinea l'economista canadese Jeff Rubin, c'è un nuovo gruppo di consumatori, insensibili al prezzo: i paesi del Golfo Persico, più Russia e Messico, in sostanza, i grandi paesi produttori. Non basta più una recessione americana o europea per fermare la corsa del petrolio.

5. IL PREZZO DEL PETROLIO AL BARILE DIMINUISCE MA IL COSTO DELLA BENZINA NON SCENDE PROPORZIONALMENTE

Adeguamento veloce verso l'alto quando i prezzi del greggio salgono, adeguamento lento quando i prezzi del greggio scendono.

Questo è spiegabile sul medio-lungo periodo. Però se una compagnia si aspetta che, a causa dei rialzi dei prezzi petroliferi le scorte che deve ricostituire costeranno di più, inizia ad alzare i prezzi. Successivamente, anche se i prezzi dovessero calare, dovrà vendere il carburante che ha pagato a prezzi più elevati per recuperare. Nella media però il prezzo si riadegua. Le curve rappresentative delle quotazioni della benzina sui mercati all'ingrosso e quelle alla pompa sono all'incirca simmetriche nel lungo termine, per differire solo su brevi periodi.

6. INCIDENZA DEL COSTO DEL PETROLIO SULLE SPESE DELLE FAMIGLIE

Il petrolio può essere considerato il principale **alimento** per le società industriali: fornisce l'energia per farle funzionare.

Per l'**Italia** questo vale in modo più spinto poiché abbiamo una **fortissima dipendenza** dall'oro nero e lo comperiamo quasi tutto sui mercati internazionali. Da questo si evince come le **oscillazioni dei prezzi**, e soprattutto gli aumenti bruschi, creano da noi, più che in altri paesi, **problemi economici** e finanziari.

In percentuale sul Pil, l'**Europa** importa una **quota di energia** (quasi il **3%**) superiore a **Usa** e **Giappone**. Ne consegue che dovrebbe soffrire particolarmente l'aumento di prezzo del petrolio e delle materie prime in genere. E dato che in Italia **i salari non sono più indicizzati** sulla base dell'aumento dei prezzi, a rimetterci saranno soprattutto i **consumatori**.

I costi legati al petrolio non sono solo **diretti** - carburanti, riscaldamento, luce, gas - bensì anche **indiretti**, legati cioè ai maggiori costi di produzione di beni e servizi a causa di aumenti nei trasporti, nella produzione di materie plastiche, nel consumo di energia per produrre.

Partiamo dagli **ultimi dati Istat** sull'aumento dei prezzi (dicembre), secondo cui l'aumento della spesa delle famiglie è stato nel corso del 2007 di **768 euro**, poco meno di **800 euro** in soli dodici mesi. La spesa per **beni alimentari** è aumentata di **225 euro**, quella per **abitazione, acqua ed energia** di oltre **250 euro**, quella per **trasporti** di oltre **200 euro**. Questi dati non tengono però conto degli **aumenti scattati a gennaio** e, soprattutto, del **costo del petrolio** che nei prossimi mesi comporterà ulteriori rialzi.

Ma non è solo colpa del petrolio perché, come da copione, si trova sempre chi ne approfitta. In questi rialzi generalizzati, emerge infatti ancora una volta il **fattore speculativo**: "una variazione delle materie prime che incide sul prodotto finito per un 2-3% è il pretesto per aumenti del 10-20%, cioè aumenti speculativi".

In realtà, l'Italia sconta particolarmente anche la **natura stessa della propria struttura produttiva**, fatta di piccole aziende, distretti e subforniture in rete tra loro. In pratica, per fare arrivare la merce nei negozi, **si viaggia troppo**. Considerando che l'**80% delle merci italiane viaggia su gomma**, ovvero su piccoli furgoncini e grandi tir che distribuiscono merci su tutto il territorio nazionale, avremo un'idea dei costi energetici per unità di prodotto.

Con il petrolio attorno ai 100 euro alcune associazioni dei consumatori prevedono aumenti di a **410 euro annui a famiglia nei costi diretti e di 430 euro in quelli indiretti**, rispettivamente una stima inflattiva di circa 1,3 e 1,4% sulla spesa annuale delle famiglie: **840 euro in più**.

Nel dettaglio, nell'anno a venire ogni famiglia spenderà:

Costi diretti

- 140 euro in più per i **carburanti**
- 150 euro in più per il **riscaldamento domestico**
- 80 euro in più per il **gas**
- 40 euro in più per la **luce**

Costi indiretti. Incidenza per famiglia dei costi di produzione

- 90 euro in più per i **trasporti**
- 180 euro in più per la **Virgin Naphta** (necessaria per produrre plastiche, vernici, detersivi)
- 160 euro in più per i **costi energetici** della lavorazione industriale

7. LA RAFFINAZIONE E I SUOI COSTI: UN TERZO BUSINESS.

Durante gli anni '80 e '90 i margini di raffinazione erano bassi, appena sufficienti a coprire i costi fissi e a garantire un leggero profitto a coloro che avevano costruito gli impianti negli anni precedenti. Di conseguenza, dagli anni '80 in poi gli investimenti nel settore della raffinazione si sono praticamente fermati e le compagnie petrolifere hanno iniziato una lenta e progressiva riduzione della loro presenza in questo settore. **Il ruolo di raffinatore è stato lasciato a compagnie marginali, che hanno sviluppato una sorta di business indipendente, giocando sulle opportunità marginali offerte dai mercati** (acquisto di carichi di greggio rimasti invenduti, i cosiddetti "distressed cargoes", vendita dei prodotti sui mercati marginali,...) rese possibili dal fatto di non dover rifornire una stabile quota di mercato. In dieci anni, dal 1990 al 2000, una serie di raffinatori indipendenti hanno triplicato la loro presenza nell'industria della raffinazione americana, rimpiazzando spazi occupati in precedenza dalle majors.

È da sottolineare che, in quel periodo storico, molte delle raffinerie furono acquistate a costi bassissimi, perché le majors si trovarono nella necessità di ridurre i costi e di concentrarsi sul core business della ricerca e produzione degli idrocarburi.

Poiché i prodotti ottenuti da queste raffinerie sono poi divenuti determinanti sui mercati marginali, questi operatori sono stati di fatto in grado di modularne l'evoluzione, "influenzando" l'evoluzione dei prezzi, tanto che nei mesi passati si è cominciato ad assistere ad interventi delle autorità di controllo per frenare gli abusi speculativi da parte dei soggetti che controllano tali mercati. Un processo simile è avvenuto anche nel sistema distribuzione dei prodotti petroliferi degli Stati Uniti. Nello stesso decennio, le stazioni di servizio delle majors sono diminuite a favore degli indipendenti. Apparentemente questi cambiamenti avrebbero dovuto portare più concorrenza sui mercati e quindi maggiori benefici ai consumatori, ma in realtà la concomitante situazione di monopolio creatasi nel sistema di raffinazione, con una capacità insufficiente a coprire la domanda di prodotti finiti, ha fatto sì che i margini di questi operatori siano saliti alle stelle.

Negli ultimi cinque anni i margini di raffinazione, specialmente negli Usa, hanno toccato livelli impensabili fino a poco tempo fa. Durante il 2005, in alcuni momenti, il margine di raffinazione ha superato i 20 dollari a barile. E non si pensi che si tratta di un fenomeno americano. Da sempre, il mercato europeo è trainato dall'evoluzione del mercato dei prodotti americani, a causa della profonda e strutturale integrazione fra i sistemi di raffinazione delle due sponde dell'Atlantico. I fenomeni che si verificano sui mercati marginali negli Usa si riflettono immediatamente sulle quotazioni dei prodotti a Rotterdam e nel Mediterraneo. In più, **si è verificato per la prima volta che l'aumento del prezzo della materia prima ha contemporaneamente provocato l'aumento dei margini di raffinazione.** In passato, con l'esistenza di un'adeguata "spare capacity" degli

impianti di raffinazione, ogni aumento del prezzo del greggio provocava viceversa una sofferenza dei margini di raffinazione. Oggi avviene l'esatto contrario: è il rialzo del prezzo dei prodotti finiti ad avviare la spirale di aumento del prezzo del greggio.

Ci troviamo quindi di fronte ad un vero e proprio nuovo cartello del mercato petrolifero mondiale, che sta influenzando in modo concreto l'evoluzione del prezzo del petrolio. Una ulteriore conferma del fenomeno ci è data dall'esame dello spettro dei prezzi dei singoli greggi commercializzati giornalmente sui mercati, ovvero dall'evoluzione dei cosiddetti "differenziali" di prezzo fra il Benchmark (il Brent) e i singoli greggi, che storicamente derivavano dalle differenze di qualità fra loro: un greggio più ricco in benzine, normalmente aveva un differenziale di prezzo positivo (prezzo più alto del Brent), mentre un greggio più povero aveva un differenziale negativo (prezzo più basso).

Oggi notiamo che i valori dei differenziali non rispondono più a queste logiche lineari, ma scaturiscono dai rapporti di forza che i raffinatori impongono ai venditori. Alcuni greggi sono arrivati a subire sconti di prezzo (differenziali negativi) fino e oltre i 20 dollari a barile. Ovvero, ogni qualvolta è necessaria una tecnologia più sofisticata per trasformare un greggio in prodotti finiti, il suo prezzo viene scontato in maniera drastica e al di fuori di ogni logica di costi associati. Vale la legge del monopolio dell'impianto.

Il messaggio è chiaro. I proprietari degli impianti di raffinazione e delle tecnologie di trasformazione vogliono appropriarsi interamente dei margini garantiti dalle difficoltà del mercato, senza riconoscere ai Paesi produttori una partecipazione a questi utili addizionali. Siamo, cioè, in una situazione diametralmente opposta a quella degli anni delle crisi petrolifere, quando i Paesi produttori dettavano i prezzi e le condizioni di mercato. Oggi siamo in un particolare "mercato del compratore", ovvero un mercato del raffinatore marginale.

Tutto ciò sta avvenendo in modo quasi silenzioso, mentre la grande stampa e la politica continuano a lamentarsi delle politiche dei Paesi produttori (o addirittura del conflitto fra religioni) o della crescita di Cina e India. Dovremmo al contrario cominciare a guardare con occhio analitico e critico in casa nostra, se vogliamo individuare le ragioni delle crisi e le possibili soluzioni.

Stiamo continuando a pagare prezzi altissimi per l'energia, senza investire per il futuro. In questo settore, le liberalizzazioni apparenti possono causare danni gravi. Passare da un mercato controllato dalle grandi compagnie a un gruppo di indipendenti non è (e non è stato) di per sé garanzia di abbattimento dei prezzi. Forse lo è stato per i costi, ma i margini conseguenti sono rimasti ai controllori dei monopoli della raffinazione e distribuzione.

Il sistema energetico richiede investimenti continui e sfide tecnologiche, che vanno governati dalle istituzioni agli opportuni livelli sulla base di politiche energetiche consapevoli e strategicamente valide. Senza investimenti strutturali, coordinati a livello regionale (Europa, Stati Uniti,..), non c'è possibilità alcuna di venir fuori da queste difficoltà.

Questi elementi di analisi sono più o meno noti ai Paesi produttori, che hanno quindi iniziato la loro battaglia per riappropriarsi di parte dei margini che, indistintamente, vengono attribuiti alle compagnie petrolifere. È sotto gli occhi di tutti il livello della tensione raggiunta in Venezuela e più silenziosamente in altri Paesi Opec e non-Opec, per la revisione dei contratti di concessione mineraria.

Senza interventi decisi in questo settore rischiamo quindi di peggiorare ulteriormente la sicurezza e il costo degli approvvigionamenti energetici per il prossimo decennio.

8. DINAMICA DEI PREZZI DEI PRODOTTI PETROLIFERI

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA DINAMICA DEI PREZZI DELLA FILIERA DEI PRODOTTI PETROLIFERI. 10^o COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA ITALIANA.

Il dottor CATRICALA' illustra un documento, messo a disposizione dei Commissari, soffermandosi in particolare sulla dinamica dei prezzi della filiera dei prodotti petroliferi. Rileva che su tale tematica vi è una particolare attenzione da parte dell'opinione pubblica che sempre più si interroga sulle ragioni per cui il prezzo dei carburanti per autotrazione, cresciuto rapidamente nei mesi scorsi a causa dell'aumento del prezzo del greggio, sta ora scendendo con ritmi non altrettanto rapidi. Dà quindi conto dell'attività istruttoria e sanzionatoria avviata dall'Antitrust nei confronti delle imprese petrolifere operanti in Italia e ricorda che il prezzo della benzina senza piombo, al netto dell'IVA e dell'accisa, risulta superiore alla media degli altri Paesi dell'Unione europea. Tali aumenti sono in parte dovuti a una diversa strutturazione della rete di distribuzione dei carburanti che negli altri Paesi europei risulta caratterizzata da una maggiore presenza degli impianti di distribuzione *self-service* e da una integrazione degli impianti stessi con la grande distribuzione. Ricorda, comunque, che nei casi in cui l'Autorità da lui presieduta è intervenuta sono poi stati attuati dei comportamenti virtuosi da parte delle imprese. A tale proposito ricorda il caso dell'ENI, che si è impegnata nei prossimi tre anni a mantenere per 3000 impianti di distribuzione su 9000 il prezzo della benzina pari al prezzo medio praticato dagli altri Paesi dell'Unione europea. Si sofferma altresì sugli interventi previsti dall'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito dalla legge n. 133 dello stesso anno, in relazione alla distribuzione dei carburanti, sul quale tuttavia sono intervenute, in sede di attuazione, alcune regioni, tra cui la Lombardia e il Piemonte che hanno adottato delle modalità differenziate che potrebbero tuttavia vanificare i tentativi di liberalizzazione della richiamata normativa. Si sofferma quindi sulle ricadute dei costi dell'energia elettrica e del gas sui redditi delle famiglie e sulla competitività delle imprese e ricorda il processo di liberalizzazione del mercato del gas naturale avviato nel 2003 e quello del mercato dell'energia elettrica iniziato nel luglio del 2007. Svolge quindi alcune considerazioni in merito alla Borsa elettrica e si sofferma sul previsto venir meno, nel 2010, dei vincoli imposti dal cosiddetto decreto Letta all'attività dell'Antitrust nel settore del mercato del gas. A tale riguardo auspica che un eventuale intervento del Parlamento, laddove ritenuto necessario, preveda dei meccanismi sufficientemente elastici.

RIFLESSIONI E CRITICITÀ

Un'indagine conoscitiva sui costi del petrolio è resa necessaria dal crescente costo dell'oro nero che continua a gravare in maniera sempre più onerosa sulle spalle dei cittadini italiani. In seguito a quanto emerso dal documento, l'associazione CODICI avanza delle riflessioni:

- **Se viene aggiunto il criterio di tassazione proporzionale, questa diventa esponenziale, pertanto nasce l'esigenza di Bloccare IL LIVELLO DI CRESCITA DELLA TASSAZIONE**, prevedendo una tariffa che non sia in percentuale ma che sia un

valore fisso, che non vari a seconda delle oscillazioni del costo del greggio ma rimanga costante. L'Authority dei prezzi potrebbe farsi garante dell'operazione.

- **IL COSTO INDUSTRIALE è esponenziale ed in particolare registriamo una doppia anomalia sulle raffinazioni. Ad esempio l'anomalia del gasolio sono: maggiore offerta e quindi riduzione costo pro-litro; accise più basse; minore costo di raffinazione;**
- **Problema della SPECULAZIONE (A LIVELLO EUROPEO);**
- **L'Italia è il paese europeo con la densità maggiore di piccoli punti di rifornimento, questo incide sul costo alla pompa. Pertanto, è preferibile privilegiare i grossi punti vendita che risparmiano sulle grandi quantità di rifornimento.**
- **Più punti post pay e pompe nei grandi centri commerciali**

Roma, 17 dicembre 2008

TABELLA 3

	Prezzo alla Pompa		Prezzo Industriale		Imposte	
	Benzina	Gasolio	Benzina	Gasolio	Benzina	Gasolio
Belgique	1.476	1.267	0.605	0.729	0.870	0.538
Bulgaria	1.082	1.176	0.551	0.673	0.531	0.503
Cyprus	1.062	1.130	0.614	0.727	0.448	0.403
Czech Republic	1.262	1.312	0.586	0.704	0.676	0.608
Danmark	1.468	1.405	0.624	0.757	0.843	0.647
Deutschland	1.442	1.404	0.557	0.709	0.885	0.695
Ellas	1.176	1.276	0.627	0.766	0.549	0.510
Espana	1.186	1.219	0.615	0.739	0.571	0.479
Estonia	1.087	1.190	0.562	0.678	0.525	0.512
France	1.416	1.348	0.577	0.699	0.838	0.649
Hungary	1.213	1.274	0.586	0.711	0.627	0.563
Ireland	1.206	1.248	0.554	0.663	0.652	0.585
Italia	1.459	1.446	0.652	0.782	0.807	0.664
Latvia	1.067	1.166	0.605	0.733	0.462	0.433
Lithuania	1.099	1.171	0.608	0.718	0.491	0.453
Luxembourg	1.265	1.210	0.638	0.750	0.627	0.460
Malta	1.090	1.103	0.614	0.689	0.476	0.414
Nederland	1.619	1.401	0.696	0.797	0.923	0.604
Osterreich	1.290	1.308	0.590	0.704	0.700	0.604
Poland	1.291	1.282	0.572	0.699	0.719	0.583
Portugal	1.436	1.327	0.604	0.732	0.832	0.595
Romania	1.087	1.182	0.606	0.733	0.481	0.448
Slovakia	1.251	1.338	0.563	0.668	0.688	0.670
Slovenia	1.114	1.188	0.569	0.688	0.545	0.500
Suomi	1.475	1.270	0.598	0.711	0.877	0.559
Sverige	1.415	1.479	0.562	0.736	0.853	0.744
United Kingdom	1.408	1.540	0.560	0.672	0.848	0.868
Media	1.276	1.284	0.596	0.717	0.679	0.566