

L'ITALIA E LA CRISI

Benzina mai così cara

Un litro di verde costa più di 2 euro

- **La soglia superata nelle Regioni con le addizionali più elevate**
- **Decisivi gli ultimi rincari del petrolio**
- **I maggiori costi di trasporto peseranno su moltissimi prodotti**

MARCO VENTIMIGLIA
MILANO

Il verificarsi di un evento negativo di solito fa un po' meno male se lo stesso era ampiamente prevedibile. Ma di fronte al prezzo della benzina che valica il livello critico dei due euro per litro, anche sulla rete di distribuzione ordinaria dopo quella autostradale, è davvero difficile farsene una ragione, per quanto l'ennesimo record di costo della "verde" non sorprende, appunto, nessuno, dopo la raffica di rincari annunciati dalle compagnie negli ultimi giorni. L'ufficialità del superamento di quella che è un'autentica soglia psicologica per i consumatori è stata data ieri in seguito al consueto monitoraggio di Quotidiano Energia. «Scontato da tempo il record del caro carburanti in autostrada - si legge nel report - la vera novità è il raggiungimento del massimo sul "servizio" nella rete ordinaria, che è stato registrato per la benzina in alcune Regioni (complice il gioco delle addizionali) con punte ben superiori ai 2 euro al litro che mandano in soffitta i primati della scorsa primavera».

Soltanto tre giorni fa l'amministratore delegato dell'Eni, Paolo Scaroni, parlava di una «miscela esplosiva per il costo dei carburanti» in Italia, composta da euro debole, accise e prezzo del petrolio. Ebbene, quest'ultimo va ritenuto il principale responsabile dei rincari più recenti, seppur con la complicità della tassazione che, com'è no-

to, ha un effetto moltiplicatore sul prezzo. In particolare, se due settimane fa il costo di un barile di greggio sulla piazza di New York navigava intorno ai 92 dollari, ieri si stazionava ben oltre quota 96. Insomma, ce n'è stato a sufficienza per consentire alle compagnie di ritoccare progressivamente all'insù i propri listini, operazione condotta naturalmente con solerzia mentre non altrettanto avverrebbe, come denunciano da tempo le associazioni dei consumatori, quando si tratta di effettuare l'inverso.

Quotidiano Energia specifica che i più recenti ritocchi ai prezzi raccomandati «sono stati effettuati da Eni (+1,6 centesimi sul litro di verde e +1,0 sul diesel), Tamoil (+1 solo sulla benzina) e Api IP (con un ritocco di 0,5 centesimi anche in questo caso solo sulla verde)». Da qui il raggiungimento delle punte massime, pari per la benzina a 2,008 euro/litro nel Centro Italia, mentre il picco per il diesel, fino a 1,843 euro/litro, si è registrato nel Sud Italia, area geografica dove fra l'altro pesano addizionali regionali generalmente sopra la media. Con riferimento invece ai valori medi, «secondo quanto risulta in un campione di stazioni di servizio che rappresenta la situazione nazionale, i prezzi medi serviti sono oggi a 1,920 per la benzina, 1,803 per il diesel e 0,784 per il Gpl».

CALO DEI CONSUMI

Ormai iniziato il rientro dalle vacanze, il caro carburanti rischia dunque di divenire uno degli elementi decisivi nel prolungare ed "incattivire" la crisi economica. Intanto, stanno per esaurirsi quelle oasi di risparmio rappresentate dai week-end con prezzi alla pompa fortemente scontati. Infatti, i prossimi due fine settimana saranno

...

Le tasse sui carburanti fanno da moltiplicatore, in molti chiedono al governo di abbassarle

gli ultimi a fornire tali agevolazioni fin qui sfruttate da milioni di italiani. In realtà non è escluso che le compagnie ricorrano a nuove forme di sconto, probabilmente mirate a premiare la fidelizzazione dei clienti, anche perché appare sempre più evidente che i costi dei carburanti stanno andando oltre la soglia di sopportazione dei consumatori. «In Italia l'aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi - sono state le parole dello stesso Scaroni - ha causato nei primi sei mesi dell'anno un calo dei consumi pari al 9%, una cosa mai vista a memoria d'uomo».

Intanto, Adusbef e Federconsumatori hanno aggiornato le loro tabelle che indicano come, con un aumento di 35 centesimi al litro per la benzina in un anno, il caro-carburanti costa oggi agli italiani in media una maggiorazione di 768 euro annui, tra spesa al distributore (+420 euro l'anno) e costi indiretti (348 euro), come quelli relativi all'impatto sui costi del trasporto merci. Ed in effetti si fa sempre più forte la preoccupazione per le conseguenze a cascata. Ad esempio, l'effetto indiretto sulla busta della spesa degli alimentari, secondo le stime della Confederazione italiana agricoltori, «ha già superato i 20 euro al mese a famiglia, considerando che il costo del trasporto incide sul prezzo finale dei prodotti agroalimentari per il 35-40 per cento». Inoltre, si è registrato un sorpasso non proprio auspicabile, visto che gli italiani spendono adesso «di più per il capitolo trasporti, carburanti ed energia (470 euro al mese) che non per gli alimentari (467 euro al mese)».

Da qui il moltiplicarsi delle richieste, anche da vari partiti politici, di una riduzione della tassazione sui carburanti. Il peso delle accise è del resto sottolineato dal prezzo industriale ben inferiore: per la benzina fermo a 0,769 euro, per il diesel a 0,797. Il che determina situazioni limite, con nazioni quali la Spagna e la Germania che hanno un prezzo al netto delle tasse superiore al nostro ma un costo effettivo alla pompa inferiore di 20-30 centesimi.



IL CASO

Parigi taglia le accise sui carburanti, Berlino no

Il campanello d'allarme del litro di benzina senza piombo ad oltre 2 euro, non è suonato solo in Italia: anche in Francia, nel cuore di Parigi, nello storico quartiere del Marais, la stazione di servizio di Rue Saint-Antoine (IV arrondissement) ha fermato l'asticella dei prezzi a quota 2,05 euro. È la seconda volta che quest'anno nello stesso impianto si registra il record.

Parigi tuttavia non se ne sta a guardare. Il primo ministro francese, Jean-Marc Ayrault, ha annunciato la prossima diminuzione «modesta» e «provvisoria» delle tasse sui carburanti percepite dallo Stato, con l'obiettivo di far calare i prezzi. Ayrault ha precisato che il provvedimento sarà preso «in attesa di istituire un meccanismo che regoli i prezzi dei carburanti». Il blocco dei prezzi era stato promesso

promesso da Francois Hollande durante la campagna per l'elezione presidenziale: interrogato su questo, Ayrault ha risposto: «Se si congelano i prezzi per tre mesi e poi dopo si lasciano aumentare di nuovo, non si risolve niente».

La Germania, invece, dopo aver approvato ai primi di maggio l'istituzione di un'autorità nel tentativo di frenare i continui aumenti, prende le distanze dall'esecutivo francese e si dice contraria ad una riduzione delle imposte. «Se verrà applicata una misura come in Francia per ridurre i costi della benzina? No!», ha risposto oggi il portavoce del ministero delle Finanze, Kushan Martin, «l'abbassamento del prezzo del carburante non riguarda i nostri compiti».

Il carburante può costare meno. Il governo si muova

SEGUE DALLA PRIMA

Ricercando i fattori principali che hanno portato i prezzi alla pompa a un livello ben superiore di quello del luglio 2008 (più o meno 1,4 euro al litro) quando il petrolio mise a segno il record storico di 145 dollari al barile (molto distante dai circa 115 dollari della quotazione attuale).

Oltre alla debolezza dell'euro, ci sono altre tre componenti che hanno inciso sulla formazione dei prezzi al consumo:

1) il prelievo fiscale che si è fatto molto più pesante a causa della nuova aliquota Iva del 21% e soprattutto dei continui incrementi delle accise (per la benzina 16,44 centesimi al litro divisi più o meno equamente tra le decisioni del governo Monti e le manovre di Tremonti);

2) l'incremento medio del margine lordo determinato quotidianamente dalle compagnie petrolifere che operano in Italia e che comprendono anche la loro quota di profitto. Tale valore negli anni passati era stato mediamente tra i 12 e i 15 centesimi al litro mentre, secondo una ricerca

L'ANALISI

ANTONIO LIROSI
ROMA

Incomprensibile che in piena recessione i valori Platt's di benzina e gasolio continuino ad aumentare. L'Antitrust Ue dovrebbe indagare, va sollecitato

...

Il ministero dello Sviluppo conosce il margine applicato dai petrolieri e può monitorarlo

di Nomisma energia dello scorso maggio, quest'anno ha toccato picchi di 23 centesimi per la benzina e di 18 centesimi per il gasolio;

3) il progressivo aumento delle quotazioni internazionali del prodotto finito. I valori Platt's sono calcolati e diffusi da un'Agenzia (per la verità, da una società partecipata sembrerebbe da agenzie di rating e da operatori in potenziale conflitto di interesse) soltanto a coloro che si abbonano a pagamento al bollettino. Si tratta di un meccanismo di determinazione della quotazione sulla base dei valori di compravendita all'ingrosso nei vari mercati di riferimento e la cui fonte non può che essere quella dei soggetti economici che vi operano.

Insomma, qualcosa di analogo all'Euribor. Sembra incomprensibile ai più il fatto che in questi due anni di recessione, con i consumi dei prodotti petroliferi calati del 10-15%, le quotazioni Platt's di benzina e gasolio nel mercato del Mediterraneo, sono costantemente aumentate e in modo rilevante. Sarebbe opportuno che l'Antitrust europea, magari su

sollecitazione del governo, accendesse un faro su questa vicenda.

Per fortuna che gli sconti del fine settimana hanno dato sollievo agli automobilisti: i consumatori hanno gradito e molti fanno ormai il pieno soltanto tra sabato e domenica. Questa abitudine sta spostando quote di mercato tra le compagnie e si spera possa finalmente far scattare un circolo virtuoso di competizione. D'altronde poiché i produttori non fanno beneficenza, le politiche aggressive di prezzo non fanno che confermare che lo spazio per abbassare il prezzo di vendita dei carburanti c'era e c'è non solo per il week-end (e speriamo possa essere rivista la recente presa di posizione di Paolo Scaroni sulla conclusione il 3 settembre della campagna Eni: perché senza gli sconti del week-end sarebbe davvero un altro salasso e si alimenterebbero nuove tensioni inflattive).

Un cittadino, con una lettera a un quotidiano, si domandava come mai il distributore davanti casa rimasto aperto in modalità self 24h, mentre il gestore era in ferie, cambiasse ogni

giorno il prezzo di vendita indicato dai display delle varie colonnine senza aver fatto mai un nuovo approvvigionamento e quindi non tenendo conto del costo di acquisto dei carburanti presenti in cisterna.

La risposta è che nell'80% dei distributori (quelli che dipendono sostanzialmente dalle decisioni delle imprese petrolifere che nella maggior parte dei casi sono anche proprietarie degli impianti), il prezzo finale prescinde dal costo di acquisto della fornitura all'ingrosso del carburante. Come avviene per i gioiellieri, che per le collane e i braccialetti che hanno in cassaforte fissano giornalmente il prezzo di vendita al pubblico in base alla quotazione internazionale dell'oro, e non in base a quanto lo hanno effettivamente pagato dai loro rifornitori, per benzina e diesel le compagnie petrolifere apprendono dal Platt's qual è la quotazione giornaliera del prodotto finito e decidono quanto deve essere il margine lordo da aggiungere a tale valore. Così si forma il prezzo di vendita alla pompa da comunicare ai gestori del-