

Il prezzo del petrolio e dei carburanti tra maggio e settembre 2008

Marco Bulfon

Introduzione

Nel corso dell'ultimo anno i prezzi internazionali di molte materie prime hanno subito un comportamento ai limiti dello schizofrenico. Tra luglio e agosto del 2007, i prezzi agricoli di alcuni cereali e del mais improvvisamente sono più che raddoppiati, con effetti dirompenti sulle economie non solo dei paesi più industrializzati, ma soprattutto di molti paesi in via di sviluppo. Tra le materie prime oggetto di simili tensioni sui mercati, protagonista di rilievo è stato, naturalmente, il petrolio.

Materia prima strategica per tutte le economie industrializzate del mondo, il petrolio è stato negli ultimi decenni una delle cause principali di cicli economici negativi o fattore di traino della crescita.

Vogliamo qui soffermarci soprattutto sul comportamento del prezzo del greggio in un periodo particolarmente critico, tra la fine di aprile e la metà di settembre di quest'anno, e intendiamo analizzare come la sua dinamica abbia inciso sul prezzo al consumo dei principali carburanti. Il periodo è particolarmente critico ed emblematico perché proprio a cavallo di questi quattro mesi e mezzo il petrolio ha conosciuto la sua crescita più vorticosa e la svolta, un tracollo che lo ha riportato in un mese e mezzo agli stessi livelli di prezzo di due mesi e mezzo prima.

Le domande a cui cercheremo di dare una risposta sono: quali sono state le caratteristiche della dinamica dei prezzi del petrolio in questi ultimi mesi? E come a tali dinamiche ha reagito il prezzo sul mercato al consumo dei carburanti? Lo scopo di questa analisi è quello di verificare se non vi siano state anomalie o discrepanze nel comportamento dell'uno rispetto all'altro.

Due grafici illustrano la situazione che si è verificata tra il 29 aprile e il 15 settembre del 2008. Il primo grafico rappresenta l'andamento del prezzo del petrolio sui mercati internazionali, prezzo espresso sia in dollari sia in euro: il tipo di petrolio che abbiamo preso in considerazione è il Brent dtd, petrolio inglese la cui quotazione costituisce uno dei punti di riferimento per la più generale quotazione del petrolio a livello internazionale. Il secondo grafico è, invece, dedicato al prezzo al consumo dei due carburanti principali: la benzina verde e il gasolio per auto, di cui si illustra l'andamento della media dei prezzi consigliati dalle principali marche operanti sul territorio nazionale. Nel grafico

è stato rappresentato sia l'andamento del prezzo alla pompa sia del cosiddetto prezzo industriale, il prezzo cioè al netto delle imposte.¹

Il comportamento dei prezzi del greggio tra fine aprile e metà settembre del 2008

All'inizio del 2008 già da alcuni mesi si registravano tensioni considerate anormale sul prezzo del petrolio. All'inizio dell'anno il suo prezzo aveva raggiunto e superato la quota di 100 dollari al barile, soglia che molti avevano considerato allarmante. L'allarme, in verità, era subito rientrato, in quanto il prezzo era nuovamente calato, ma già a marzo tale soglia era stata ancora una volta superata. E questa volta in modo stabile e duraturo.

A fine aprile, il prezzo del petrolio si assestava ormai intorno ai 110 dollari al barile. In euro, questo prezzo equivaleva a un valore poco superiore a 70 euro. Era un prezzo che veniva già considerato estremamente elevato e che molti analisti temevano potesse produrre effetti preoccupanti su tutte le principali economie del mondo. Eppure, nel volgere di tre mesi, cioè fino alla prima metà di luglio, il prezzo del petrolio ha continuato a crescere, raggiungendo per ben due volte il suo picco: poco sopra 143 dollari al barile, equivalenti a circa 91 euro. Gli effetti inflattivi su tutte le economie occidentali sono stati dirompenti. In Italia, i prezzi hanno preso a crescere a tassi sempre più preoccupanti: si è superata dapprima la quota del 3% e poi a luglio si è raggiunta quota 4%. Ma ciò che maggiormente preoccupava era il fatto che la componente dominante di questi aumenti erano i costi per l'energia e per il trasporto, cioè proprio dei derivati del petrolio. Lo stesso fenomeno si è verificato in buona parte dei principali paesi europei. D'altra parte, sia in dollari sia in euro, quanto accaduto era davvero impressionante: tra il 30 aprile e il 4 luglio il prezzo del petrolio era cresciuto ben del 30%. La stampa internazionale delineava ormai scenari apocalittici all'orizzonte, si paventava da molte parti la possibilità che il petrolio potesse presto raggiungere quota 200 dollari al barile. Ma a quel punto, invece, il prezzo del petrolio ha cambiato improvvisamente e quasi imprevedibilmente tendenza. La sua crescita non si è solo arrestata: il suo prezzo ha preso addirittura a precipitare. E a precipitare a una velocità per molti aspetti più vorticoso rispetto a quando aveva risalito la china. Dopo due mesi da quel picco, già il 4 settembre, il prezzo in dollari era sceso sotto i livelli di fine aprile: quasi 104

¹ Come è noto, sul prezzo al consumo dei carburanti incide in modo molto rilevante in Italia un'elevata imposizione fiscale. Le imposte sui carburanti sono costituite da una componente fissa e da una variabile. La componente fissa è costituita dalle cosiddette accise, le quali ammontano a 0,564 euro al litro per la benzina verde e a 0,423 euro al litro per il gasolio. La componente variabile è costituita dall'Iva, pari al 20% del prezzo al lordo delle accise. Pertanto, per determinare il prezzo

industriale dei carburanti è sufficiente applicare la seguente semplice equazione:
Prezzo industriale = (prezzo alla pompa/1,20) - accise.
Come mostreremo nel corso dell'articolo, il prezzo industriale è particolarmente significativo nel caso di analisi economiche, in quanto è la componente del prezzo alla pompa che effettivamente remunera tutti i fattori produttivi del carburante.

dollari al barile, equivalenti a circa 72 euro. Il 18 agosto era già tornato alle quotazioni di fine aprile, intorno a 110 dollari al barile; per la quotazione in euro, a causa del suo indebolimento rispetto al dollaro, si è dovuto attendere il 9 settembre perché il prezzo al barile scendesse intorno a 70 euro.

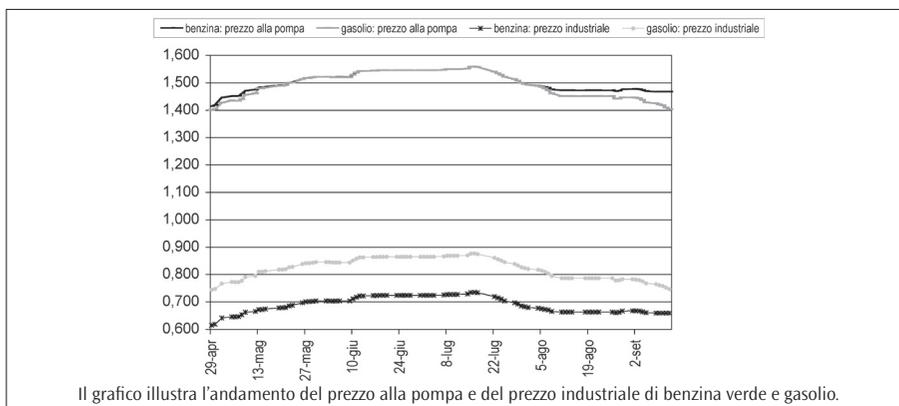
In conclusione, dunque, nel volgere di quattro mesi il prezzo del petrolio è stato preda di uno slancio dirompente per poi ricadere, anche più rapidamente di quanto non si fosse lanciato, ai livelli da cui era partito. Di fatto alla fine del periodo il prezzo del greggio si è trovato allo stesso livello del suo inizio. Con una differenza, però: che stava attraversando una fase calante, non crescente; la prospettiva, pertanto, era in diminuzione, non in aumento.

Fig. 1 – L'andamento del prezzo del petrolio Brent dtd tra il 29 aprile e il 15 settembre 2008



Fonte: Altroconsumo su dati Il Sole 24 Ore.

Fig. 2 – L'andamento del prezzo dei carburanti tra il 29 aprile e il 15 settembre 2008



Fonte: Altroconsumo su dati prezzibenzina.it

Il comportamento del prezzo dei carburanti tra fine aprile e metà settembre 2008

Quali che siano state le cause di un comportamento tanto anomalo, è inevitabile che l'instabilità del prezzo del petrolio abbia avuto ripercussioni sensibili sui prezzi dei suoi derivati: primi tra tutti, i carburanti. Per consentire un più rapido e facile confronto, il grafico relativo ai carburanti è stato posto proprio accanto a quello del petrolio. Il prezzo alla pompa è stato inserito nel grafico per completezza, ma nelle nostre analisi ci soffermeremo esclusivamente sul prezzo industriale: è questo, infatti, lo ricordiamo, il prezzo che remunera i fattori produttivi e che consente di comprendere meglio quanto e come le oscillazioni del prezzo del greggio abbiano inciso sul prezzo finale dei carburanti.

Subito, a un primo sguardo sui due grafici, si noterà che l'andamento del petrolio appare assai frastagliato, irregolare, soggetto a variazioni brusche, spesso improvvise, delineando un profilo del grafico estremamente accidentato. I carburanti, invece, sembrano aver subito come una limatura, con variazioni di prezzo assai meno brusche, più morbide e gradualità, anche per quanto riguarda i prezzi industriali. Di fatto l'andamento dei prezzi dei carburanti sembra attutire le accidentalità del comportamento del prezzo del greggio. Vi è poi un particolare che, a un più attento sguardo, balza immediatamente all'occhio: i carburanti hanno raggiunto il proprio massimo intorno al 15-16 luglio, cioè quando il petrolio era già in fase calante da 4-5 giorni e aveva già perduto, sia in euro sia in dollari, circa l'8-9% del suo valore. Una prima constatazione, dunque, siamo in grado di farla: generalmente, in questi mesi, il prezzo al consumo dei carburanti ha seguito l'andamento del prezzo del petrolio, è stato trascinato dalla sua crescita prima e travolto dalla sua diminuzione poi; tuttavia, le reazioni del prezzo dei carburanti agli scomposti andamenti del petrolio sono state più mitigate, smussate negli angoli e negli spigoli; e, soprattutto, ritardate negli effetti, che si sono riverberati dal petrolio ai carburanti con un *gap* temporale di circa 4-5 giorni.

Dal punto di vista dell'andamento generale, in ogni caso, il comportamento del prezzo dei carburanti sembra rispecchiare e muoversi in parallelo con il prezzo del petrolio. In effetti, se soffermiamo lo sguardo sul grafico dei carburanti, si nota che, quando ha raggiunto il suo massimo, il 16 luglio, il prezzo industriale della benzina verde era passato, rispetto al 29 aprile, da 61,35 centesimi al litro a 73,43 centesimi, con un aumento del 20% in soli due mesi e mezzo; il gasolio aveva avuto un andamento quasi parallelo, passando da 74,28 centesimi al litro a 87,53 centesimi, con un aumento del 18%. Da quella data, però, i prezzi al consumo dei carburanti sono calati sistematicamente: il 15 settembre il prezzo industriale della benzina è sceso a 65,77 centesimi al litro, con una perdita di oltre il 10%; il gasolio è sceso addirittura a 74,53 centesimi, perdendo quasi il 15% del suo prezzo.

Qualche indizio di anomalie

Eppure gli andamenti dei due grafici non sono proprio sovrapponibili. Non è semplicemente una questione di irregolarità più o meno accentuata dell'andamento delle curve. C'è qualcosa di forse un po' più sottile, ma molto sintomatico. È vero che a una crescita del prezzo del petrolio ha corrisposto una parallela crescita del prezzo dei carburanti. Ed è anche vero che quando il prezzo del petrolio è calato anche il prezzo dei carburanti è calato. Eppure, con uno sguardo più attento ai due grafici, si noterà che le curve di crescita e di discesa sono significativamente differenti (vedi Fig. 1). Tra la fine di aprile e il picco dei primi di luglio, il prezzo del petrolio cresce in euro di quasi il 30%, la benzina super e il gasolio di circa il 20%. Quando, però, il prezzo cala, il petrolio perde tra il suo picco di metà luglio e l'8 settembre più del 20% del proprio prezzo in euro e il 15 settembre addirittura quasi il 30%. Il gasolio, invece, alla data del 15 settembre non ha perso neppure il 15% rispetto alla punta di metà luglio e la benzina verde si ferma addirittura al 10%. Mentre la crescita è andata quasi in parallelo, la caduta dei carburanti, soprattutto della benzina verde, è stata assai più rallentata rispetto a quella del petrolio.

Più si curiosa intorno ai dettagli, più emergono i contorni di differenze che, messe insieme, fanno la differenza. Per esempio. Il prezzo del petrolio in dollari già dal 1° settembre era sceso sotto il livello del 29 aprile (era cioè sceso sotto la barriera dei 110 dollari al barile). In verità le variazioni in euro di prezzo hanno risentito della perdita di valore della moneta dell'Unione europea rispetto a quella statunitense, perciò la soglia dei 70 euro al barile è stata varcata solo il 9 settembre. Tuttavia, se si volge lo sguardo ai carburanti, i loro prezzi hanno continuato a rimanere sistematicamente sopra il livello di prezzo del 29 aprile. In particolare, il dato è evidente nel caso della benzina super: il 15 settembre il suo prezzo al litro era di 65,77 centesimi, cioè decisamente più alto rispetto ai 61,35 centesimi al litro che erano stati registrati il 29 aprile: una differenza di prezzo superiore al 7%. È, dunque, vero che il prezzo dei carburanti è calato, ma già i grafici forniscono qualche segnale che quel calo non è stato interamente coerente con la crescita che lo aveva preceduto.

Tab. 1 – Comportamento del prezzo del petrolio e di quello industriale dei carburanti

Periodo temporale	Prezzo del petrolio in euro	Variazione petrolio	Prezzo benzina verde	Variazione benzina verde	Prezzo gasolio	Variazione gasolio
Fine aprile	71,14	-	0,613	-	0,742	-
Massima quotazione raggiunta	91,43	28,5%	0,734	19,7%	0,875	17,8%
Quotazione all'8 settembre	71,86	-21,4%	0,657	-10,4%	0,763	-12,8%
Quotazione al 15 settembre (*)	64,60	-29,3%	0,657	-10,4%	0,745	-14,9%

(*) La variazione è stata misurata rispetto alla massima quotazione raggiunta.

Un'analisi più approfondita della fase calante dei prezzi

Molto significativa crediamo che possa essere l'analisi dell'andamento dei prezzi industriali dei carburanti nella fase discendente della parabola, nei due mesi che vanno da metà luglio a metà settembre.

Dopo aver raggiunto il suo punto più alto, a quota 73,35 centesimi al litro, il prezzo della benzina ha conosciuto un drastico calo, che si è concentrato soprattutto nel periodo compreso tra il 15 luglio e il 1° agosto, quando in soli 15 giorni il suo prezzo industriale ha perso ben l'8% del suo valore. In questo periodo, il prezzo del carburante ha davvero avuto un andamento sostanzialmente parallelo a quello del petrolio: anche il greggio nei 15 giorni successivi al picco di luglio aveva perduto poco più dell'8% del suo prezzo. Da allora, però, cioè dopo il 1° agosto, l'andamento del prezzo del carburante, contrariamente al petrolio, è visibilmente cambiato: il calo, in un mese e mezzo, è stato solo del 3%. Cioè, la diminuzione del prezzo si è molto attenuata. Guardando il grafico, si nota un cambiamento di pendenza dell'andamento intorno ai primi di agosto. Quel cambiamento di pendenza che si verifica nei primi giorni di agosto è chiaramente visibile: è lì che scatta il rallentamento della discesa; da quel momento l'andamento del prezzo industriale della benzina sembra quasi appiattirsi su un valore stabile.

Nel caso del gasolio il fenomeno è meno marcato, ma in ogni caso, anche qui, ben percepibile, sia nella struttura dei dati sia nell'andamento del grafico: tra il 15 luglio e il 1° agosto, il prezzo industriale è calato del 6%; tra il 1° agosto e il 15 settembre, cioè un periodo di durata tripla, la diminuzione di prezzo è del 9%, quindi solo lievemente superiore.

Negli stessi due intervalli di tempo, il comportamento del prezzo del petrolio è stato di ben altra natura. Negli ultimi quindici giorni di luglio, il petrolio ha perso, in euro, poco più del 6% del suo valore. Tuttavia, nel mese e mezzo successivo la perdita di valore del greggio è stata di gran lunga superiore: il 15 settembre, rispetto al 1° agosto, il prezzo del petrolio era già sceso di quasi il 19%. Un calo, dunque, che è stato triplo rispetto a quello della fine di luglio.

È evidente, dunque, che le dinamiche nei due casi sono state estremamente differenti: il prezzo dei carburanti sembra aver seguito il prezzo del petrolio all'inizio della sua caduta, ma poi, con l'inizio delle vacanze degli italiani, mentre il petrolio continuava a precipitare, il prezzo al consumo cominciava a calare quasi col freno a mano tirato.

Particolarmente eclatante è, ci sembra, quanto accaduto nella settimana tra l'8 e il 15 settembre. Nel corso di tutta la settimana, il prezzo industriale della benzina verde è rimasto assolutamente immobile, fisso a 65,77 centesimi al litro; e all'inizio dei sette giorni successivi non ha minimamente accennato a muoversi di lì. Nel corso di quella stessa settimana il prezzo del petrolio era in caduta libera: in euro il suo prezzo calava di oltre il 10%. Di fatto, nel corso della seconda settimana di settembre, il prezzo della benzina verde si è com-

portato come se fosse diventato assolutamente indifferente al comportamento, costantemente in diminuzione, del prezzo del petrolio.

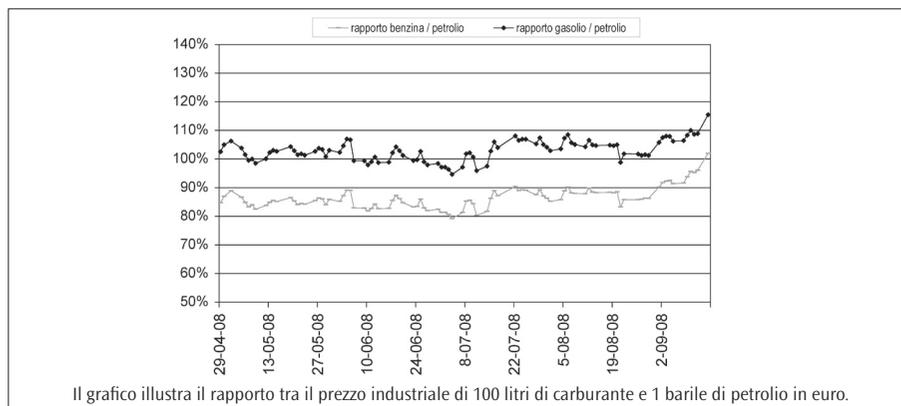
Come i carburanti hanno seguito l'andamento del prezzo del petrolio

Dall'analisi dei grafici 1 e 2 pare di cogliere, dunque, che nel corso dei mesi in esame, tra fine aprile e metà settembre, il petrolio abbia trascinato nelle sue oscillazioni il prezzo industriale dei carburanti. Ma parrebbe anche che l'effetto di trascinamento nel periodo di diminuzione dei prezzi sia stato molto più rallentato rispetto alla fase di aumento. Se questa era fino a ora un'impressione, la Fig. 3 può forse fornirci qualche certezza in più. Il grafico illustra l'andamento del rapporto tra prezzo industriale per 100 litri di carburante e il prezzo al barile del greggio Brent in euro. Il carburante è a numeratore, il greggio a denominatore. Pertanto al crescere del rapporto, il carburante tende a costare di più rispetto al prezzo del petrolio; al contrario, al diminuire del rapporto, è il petrolio che tende a costare di più rispetto ai carburanti.

Per quanto l'andamento giornaliero dei due grafici sia piuttosto accidentato, nella sostanza l'andamento tendenziale appare piuttosto costante. I valori, cioè, sembrano oscillare intorno a un valore poco superiore al 100% per quanto riguarda il gasolio e poco inferiore al 90% per quanto riguarda la benzina. L'andamento dominante, in ogni caso, sembra essere costantemente parallelo rispetto all'asse delle ascisse.

Questo comportamento è comune sia alla benzina sia al gasolio.

Fig. 3 – L'andamento del rapporto tra il prezzo dei carburanti e quello del petrolio tra il 29 aprile e il 15 settembre 2008



Fonte: Altroconsumo su dati Il Sole 24 Ore e prezzibenzina.it

Tuttavia, verso la fine di agosto qualcosa sembra cambiare. Il rapporto tra le due grandezze comincia a crescere a favore dei carburanti. Questo andamento, inizialmente solo accennato, diventa una vera costante nel corso dei primi 15 giorni di settembre. In questo arco di tempo, l'inclinazione del grafico cambia in modo vistoso e sistematico. E forse l'aspetto che colpisce di più è che il fenomeno viene riscontrato non solo per la benzina verde, ma anche per il gasolio.

Il cambiamento di inclinazione dell'andamento della curva è sintomo di un vero e proprio mutamento nei rapporti tra prezzo dei carburanti e petrolio. Si potrebbe osservare che, in fondo, in un periodo in cui i prezzi sono in diminuzione ed esiste un *gap* temporale tra la crescita del petrolio e le sue ripercussioni sui prezzi dei carburanti, il comportamento del grafico non è poi così sorprendente ... ma se così fosse, questo fenomeno avrebbe dovuto essere registrato, e in modo ancora più marcato, nel periodo in cui è avvenuta l'inversione di tendenza e il petrolio ha raggiunto il suo picco, l'11 luglio. Dopo quella data, il petrolio ha iniziato a diminuire di prezzo, mentre i prezzi dei carburanti hanno continuato a crescere. È stato così fino al 16 luglio, giorno in cui i carburanti hanno raggiunto l'apice della propria risalita. Dopo il 16 luglio anche i carburanti hanno iniziato a calare di prezzo. Nei giorni compresi tra l'11 e il 17 luglio il grafico mostra una certa nervosità del rapporto tra carburanti e petrolio. Ma si tratta di un nervosismo che rapidamente ritrova un suo equilibrio. E che comunque non provoca un sistematico cambio di tendenza.

Tra la fine di agosto e la prima metà di settembre, invece, ciò a cui assistiamo è un vero e proprio mutamento stabile nella relazione tra le due grandezze. I due rapporti superano soglie che mai nei quattro mesi precedenti erano state superate: il rapporto gasolio/petrolio supera la soglia del 110% e quella benzina/petrolio la soglia del 90% prima e del 100% poi. Il fatto che nei giorni di metà luglio, in cui è avvenuta l'inversione di tendenza nell'andamento dei prezzi di petrolio e carburanti, non si sia verificato lo stesso fenomeno, dimostra che in verità ciò che emerge nel mese di settembre è qualcosa di più strutturale, che attiene al rapporto sistematico tra prezzo del petrolio e prezzo dei carburanti. In sostanza l'andamento del grafico dimostra che quando il prezzo del petrolio ha cominciato a scendere sistematicamente, il prezzo dei carburanti ha attenuato la flessione, spezzando il rapporto quasi di corrispondenza biunivoca che si era conservato fino ad allora.

Conclusioni

Da tempo e da più parti si segnalano le forti anomalie di cui il mercato distributivo dei carburanti per auto sembra soffrire. I segnali sono numerosi. I prezzi industriali dei carburanti in Italia continuano a essere tra i più alti in Europa. Secondo dati del Ministero dello Sviluppo Economico, pubblicati a settembre e riferiti alla seconda settimana del mese, tra i paesi che aderiscono all'Unione

Monetaria europea solo Irlanda, Malta e Olanda hanno prezzi industriali più alti sulla benzina; mentre per il gasolio solo Irlanda, Malta e Finlandia hanno prezzi superiori a quelli italiani. Il prezzo industriale della benzina in Italia è più caro del 9% rispetto alla Francia, del 4% rispetto alla Spagna e addirittura del 13% rispetto alla Germania. Se si passa al gasolio, la situazione non cambia così significativamente: in Italia il costo industriale del gasolio è più caro del 3% rispetto alla Spagna e del 9% rispetto a Germania e Francia. È un fatto, dunque, che il prezzo dei carburanti in Italia sia tra i più elevati in Europa. Non solo perché gli oneri fiscali sono particolarmente elevati sui carburanti, ma anche perché le compagnie petrolifere si possono permettere di praticare prezzi che altrove sarebbero impensabili.

Ma i prezzi non sono mai una causa. Sono semmai il sintomo di un fenomeno. E il fenomeno che principalmente misurano è l'intensità della concorrenza che caratterizza un mercato. Il comportamento dei prezzi dei carburanti è, per molti aspetti, sintomo di una grave mancanza di concorrenza nel mercato dei carburanti.

L'analisi del comportamento dei prezzi del petrolio e dei carburanti nei mesi tra fine aprile e metà settembre 2008 pare confermare e consolidare la rigidità sul prezzo esercitata dalle compagnie petrolifere. Il periodo che è stato preso in esame è stato caratterizzato da un forte incremento dei prezzi del petrolio, nei primi due mesi e mezzo. Incrementi che lo hanno portato a raggiungere quotazioni mai sfiorate in passato. Nella sua evoluzione, il prezzo dei carburanti è stato trascinato nella crescita, una crescita che si è sviluppata in parallelo con quella del petrolio. Ai primi di luglio, tuttavia, si è verificata la svolta: il prezzo del petrolio ha iniziato a calare a una velocità maggiore rispetto alla crescita. In un mese e mezzo era già tornato alle quotazioni di due mesi e mezzo prima. I prezzi dei carburanti, invece, hanno avuto una prima forte diminuzione, ma poi la discesa ha preso a rallentare vistosamente. Il risultato è stato che a una forte discesa dei prezzi del petrolio ha corrisposto una moderata discesa dei prezzi dei carburanti.

Il dato appare particolarmente eclatante analizzando il rapporto tra il prezzo dei carburanti e il prezzo del petrolio. Rapporto che, rimasto costante fino a circa metà agosto, a partire dalla fine del mese ha iniziato a crescere, determinando nel corso di settembre una relazione rinnovata. E in modo strutturale. Un rapporto in cui il valore dei carburanti pare essersi apprezzato in modo duraturo rispetto a quello del petrolio.

Il periodo preso in esame è particolarmente emblematico, proprio per le particolari tensioni che si sono esercitate sul prezzo del petrolio. Per questa ragione, anche la reazione a queste tensioni da parte delle compagnie distributrici di carburante è particolarmente emblematica. La rapida reattività alla crescita dei prezzi delle materie prime e la fredda reazione al loro calare è, se mai ce ne fosse stato bisogno, un ulteriore sintomo di quella carenza di concorrenza che affligge il mercato distributivo dei carburanti.