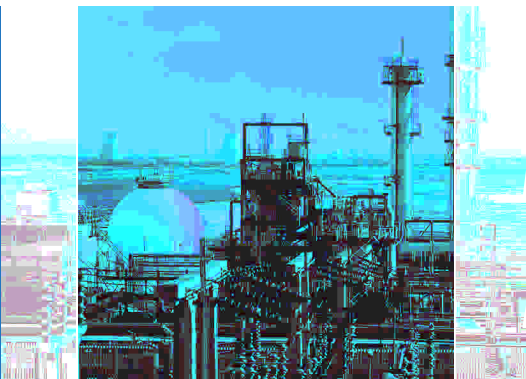




LA CRISI PETROLIFERA DEL 2000

*Effetti
per il Sistema Paese
e per la Distribuzione Carburanti*



La Fondazione Filippo Caracciolo

La "Fondazione Filippo Caracciolo", Centro Studi dell'ACI, nasce con lo scopo di promuovere e incoraggiare gli studi e la ricerca scientifica sull'automobilismo, con particolare riferimento alla mobilità, alla sicurezza ed alla tutela dell'ambiente.

La creazione di questo organismo risponde all'esigenza, sentita dall'ACI, di individuare modi e forme per la mobilità di persone e merci, compatibili con la salvaguardia della salute e dell'ambiente, garantendo livelli di sicurezza adeguati a quanto un sistema di mobilità, complesso come quello attuale, richiede.

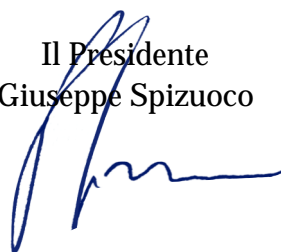
Il fenomeno trasporto, infatti, rappresenta una voce fondamentale dell'economia e uno degli indici di sviluppo più significativi, non solo con riferimento alla sicurezza ed alla salute dei cittadini, ma anche rispetto all'impatto ambientale e al consumo energetico.

Fermo restando che, per elaborare adeguate strategie di intervento, è essenziale conoscere le realtà sulle quali si vuole operare, nello specifico, le problematiche legate alla mobilità richiedono una approfondita analisi dell'impatto che su di esse può determinare ogni scelta economica, ambientale, sociale, culturale, produttiva e tecnologica.

La Fondazione Caracciolo si propone di mettere a punto strumenti di indagine, offrendo, attraverso studi approfonditi e pubblicazioni, un contributo propositivo alle Istituzioni e a tutti gli Organismi impegnati a qualsiasi titolo nel settore, con l'obiettivo di affermarsi come punto di riferimento, per l'impegno profuso nel garantire serietà, affidabilità, autonomia e indipendenza culturale.

Per il conseguimento di tali obiettivi, la Fondazione si avvale non solo del patrimonio culturale e di esperienze maturato dall'ACI, ma anche dell'apporto di professionalità eminenti, di comprovata autorevolezza, provenienti dal mondo della cultura, dell'economia, del diritto, della scienza, della comunicazione, della scuola.

Il Presidente
Giuseppe Spizuoco



LA CRISI PETROLIFERA DEL 2000

EFFETTI PER IL SISTEMA PAESE
E PER LA DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI

Gennaio 2001



Ringraziamenti

Lo Studio è stato realizzato grazie alla preziosa collaborazione di:

R.I.E. - Ricerche Industriali ed Energetiche s.r.l.

nelle persone del Dott. Davide Tabarelli, Dott. Massimiliano Piacentini, Dott.ssa Cristina Bernini.

Coordinamento:

Direzione Centrale Studi e Ricerche - ACI.

L'elaborazione finale del testo è stata curata dalla "Fondazione Filippo Caracciolo".

Indice

Introduzione	9
---------------------------	---

Sintesi dei contenuti dello Studio	11
---	----

La crisi petrolifera del 2000: effetti per il sistema Paese e per la distribuzione carburanti	11
--	----

Parte I

Il mercato petrolifero internazionale	17
--	----

Il terzo shock petrolifero	17
La strutturale instabilità	17
Prezzi ai massimi dal 1984	18
Le cause dell'aumento dei prezzi	18
Il calo delle scorte	19
Le oscillazioni della produzione OPEC	19
La crescita della domanda mondiale	20
La produzione non OPEC	20
Il ritardo dell'OPEC	21
OPEC: un gruppo eterogeneo	22
Gli obiettivi OPEC	22
Il forte condizionamento politico	23
Un mercato sfuggito di mano all'OPEC	24
I problemi della raffinazione	24
Le difficoltà del mercato americano	25
La raffinazione americana	25
Le scorte americane	26
La relazione prezzi prodotti-prezzi greggio	26
Il mercato dei prodotti e le quotazioni Platt's	27
L'alto utilizzo della capacità di trasporto	28
Le basse scorte	28
Lo sfasamento temporale fra industria e mercato	29
Un mercato finanziarizzato	29
Le inefficienze del mercato del Brent	30
Il deporto del 2000	30
La posizione dei consumatori	31

Parte II

Meccanismi prezzi del petrolio e prezzi alla pompa	33
Un mercato internazionale	33
I prezzi del petrolio: il Brent	33
I prezzi del petrolio: il West Texas Intermediate	33
I prodotti petroliferi	34
Il mercato spot e il Platt's	35
Il Platt's e i prezzi verso l'Italia	35
Il legame fra prezzi dei prodotti e prezzi del greggio	36
Quale prezzo prendere a riferimento?	36
Petrolio e sistema Italia	37
Il consumo di petrolio degli autoveicoli	37
Petrolio e trasporti	38
L'industria di raffinazione in Italia	38
La redditività della raffinazione	38
Il settore extra-rete	39

Parte III

Il prezzo dei carburanti in Italia	43
I nuovi massimi della benzina	43
Prezzi nominali e prezzi reali	43
I meccanismi dei prezzi	43
Le variazioni dei prezzi	44
I guadagni delle compagnie: benzina	44
I guadagni delle compagnie: gasolio	45
L'andamento delle tasse	45
Il costo del barile in Italia	47

Parte IV

La rete italiana e il confronto con l'Europa	49
La vendita di carburanti	49
La rete distribuzione carburanti	49
Il confronto con il resto d'Europa	50
La desertificazione	51
Prezzi in Italia più alti	51
La grande distribuzione	52

Parte V

La normativa	55
Il fallimento della regolazione	55
Gli interessi delle compagnie	55
Gli interessi dei gestori	56
L'attuale normativa	56
La normativa ambientale	57
La lunga storia della regolazione	58

Parte VI

Effetti macroeconomici del rialzo dei prezzi del petrolio	61
La ripresa dell'inflazione nel 2000	61
La creazione dell'euro	61
I parametri di Maastricht	62
Il differenziale di inflazione con l'area euro	62
Gli effetti sul debito statale	63
La maggiore difficoltà dell'Italia	64
Gli effetti della ripresa dell'inflazione	65
La spinta dei carburanti e dei combustibili	65
La maggiore spesa per carburanti	66
La maggiore spesa totale	66
Il peggioramento del deficit energetico	67
Torna il vincolo energetico	68
La forza del dollaro	68
La forza dell'economia USA	69
Gli effetti del caro petrolio sulla crescita economica	69
L'eventuale riduzione delle tasse sui carburanti	70
La riduzione delle tasse della finanziaria 2000	71

Conclusioni

Proposte	75
Possibili azioni governative in risposta alla crisi del 2000	75

Introduzione

Il presente Studio analizza la crisi petrolifera del 2000 e gli effetti per il sistema Paese Italia e per la distribuzione carburanti.

La prima parte, dedicata al mercato del petrolio internazionale, sottolinea come il balzo dei prezzi del 2000 sia del tutto normale rispetto all'endemica instabilità del mercato petrolifero, dominato dalle decisioni OPEC fortemente condizionate da questioni politiche.

La seconda parte si sofferma sui meccanismi dei prezzi del petrolio e dei prezzi alla pompa evidenziando il legame tra i prezzi dei prodotti e i prezzi del greggio.

La terza parte analizza i prezzi dei carburanti in Italia, i cui aumenti nel 2000 a massimi storici sono dovuti esclusivamente al balzo della materia prima e al rafforzamento del dollaro. I margini delle compagnie petrolifere negli ultimi anni sono stati in calo.

Nella quarta parte viene confrontata la rete carburanti italiana con quelle più efficienti degli altri Paesi europei. Le ragioni dei maggiori prezzi italiani sono facilmente individuabili in: orari di apertura più corti, assenza di ipermercati, normativa ambientale più stringente, assenza di vendite non-oil, maggiori costi di logistica.

La quinta parte discute la normativa di regolazione del settore distribuzione carburanti e sottolinea il suo fallimento negli ultimi 30 anni. La totale liberalizzazione è soluzione da preferire a nuovi tentativi di introdurre condizioni competitive con decreti. La normativa ambientale, per altro, sta chiudendo molti più impianti di quanti ne abbia chiusi la normativa relativa alla distribuzione carburanti.

La sesta parte analizza gli effetti macroeconomici degli aumenti dei prezzi del petrolio sull'economia italiana, evidenziando gli effetti del peggioramento del deficit energetico e dell'aumento dell'inflazione. L'alta tassazione esistente e il rallentamento dell'economia suggeriscono interventi più incisivi di riduzione delle tasse.

Infine, nelle conclusioni, vengono proposte le migliori azioni possibili in risposta alla crisi.

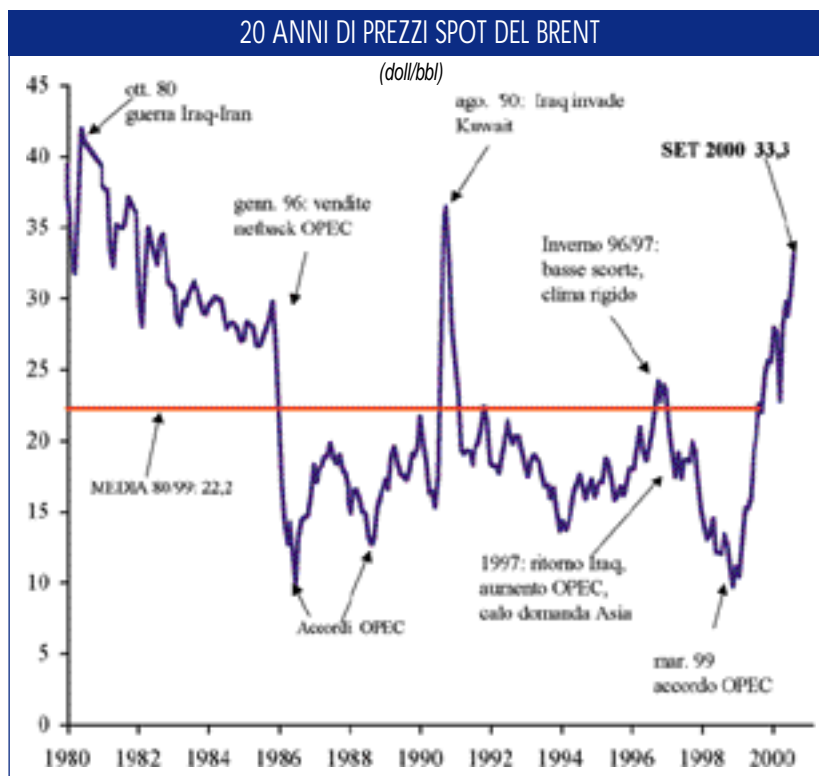
Sintesi dei contenuti dello Studio

LA CRISI PETROLIFERA DEL 2000: EFFETTI PER IL SISTEMA PAESE E PER LA DISTRIBUZIONE CARBURANTI

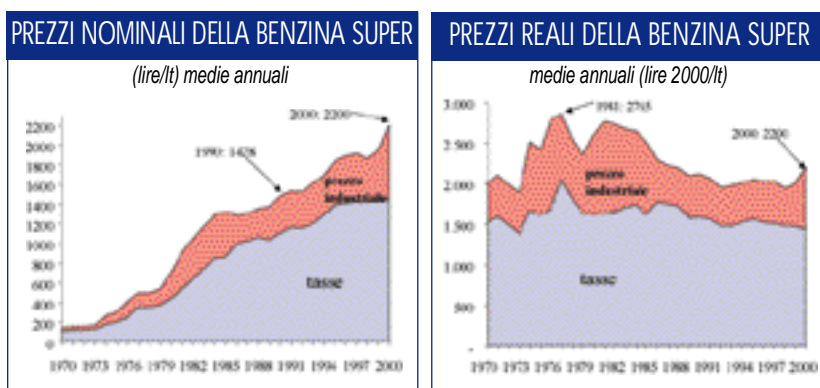
Per intensità, l'aumento dei prezzi del petrolio del 2000 è paragonabile a quello delle crisi del 1973 e del 1979. In meno di un anno e mezzo le quotazioni sono triplicate da minimi sotto i 10 dollari ad inizio 1999 a massimi oltre i 35 dollari nel settembre 2000. In media d'anno il barile si collocherà sui 29 dollari/bbl, nuovo massimo dal lontano 1984, superiore di circa 8 dollari rispetto alla media di lungo periodo.

Lo Studio condotto da RIE insieme alla Fondazione Caracciolo indaga a vasto raggio sulle cause dell'aumento e ne esamina gli effetti per il sistema Paese Italia, tradizionalmente molto esposto all'instabilità del mercato petrolifero.

Il balzo dei prezzi del 2000, relativamente normale rispetto all'endemica instabilità del mercato petrolifero, trova origine nel taglio alla produzione OPEC apportato in una inconsueta situazione di carenza di capacità produttiva in tutte le fasi dell'industria petrolifera. La decisione di ridurre la produzione fu necessaria a partire dal marzo del 1999 quando i prezzi minacciavano di scendere verso i 5 doll./bbl. Tuttavia, l'OPEC ha dimostrato la consueta lentezza nell'aumentare la produzione ad inizio 2000 quando era chiaro che il mercato era a corto di offerta. Ciò ha portato ad un calo delle scorte, già in discesa per le scelte delle compagnie, facendo venire



meno l'ammortizzatore delle momentanee tensioni. Tutto ciò si è verificato mentre la domanda continuava la sua crescita sostenuta: negli ultimi 10 anni è aumentata di più di 9 milioni barili/giorno, variazione superiore alla produzione dell'Arabia Saudita. A questo squilibrio dell'offerta di greggio si sono sommati i problemi e le tensioni dei mercati dei prodotti. Per la prima volta dagli anni '60 sembra mancare capacità raffinatoria, in particolare negli Stati Uniti, il mercato petrolifero più importante al mondo. Da qui nella primavera del 2000 sono partiti i rialzi dei prezzi della benzina, seguiti in autunno da quelli del gasolio, con effetti di aumento sui prezzi del greggio. Scorte basse sono un problema che riguarda



anche il mercato dei prodotti. In questa situazione di generalizzata carenza di capacità e di scorte in tutto il sistema petrolifero mondiale, si inseriscono le consuete incertezze di carattere politico provenienti dal Medio Oriente, dove è concentrata gran parte dell'attuale produzione e delle riserve di petrolio. Il rischio, per quanto estremo, di interruzioni delle esportazioni dall'Iraq, o da altri Paesi, ha alimentato su tutto il 2000 aspettative rialziste, proprio per la completa assenza di capacità di riserva al di fuori di questa area. Anche se per il 2001 è ipotizzabile una flessione delle quotazioni, in ragione del forte aumento della produzione OPEC, il mercato continuerà ad essere segnato da forte instabilità, in ragione della lentezza con cui verrà adeguata la capacità produttiva, sia a monte nella produzione di greggio, sia a valle nella produzione di raffinati quali benzina e gasolio.

Gli effetti della crisi petrolifera per il sistema Paese Italia si sono avuti immediatamente sui prezzi alla pompa della benzina e degli altri carburanti, mettendo in luce i consueti problemi

dell'efficienza della rete distributiva italiana. I prezzi della benzina super in Italia nel 2000 si collocheranno in media d'anno sulle 2200 lire, circa 260 lire in più della media del 1999 e nuovo massimo assoluto. In termini reali, tuttavia, gli attuali prezzi sono ancora inferiori al massimo storico di 2800 lire/2000 del 1981. Nel settembre 1999, i prezzi della benzina hanno raggiunto nuovi massimi a 2241 lire con un aumento sulla media del 1999 di 301 lire/litro. Le singole componenti del prezzo hanno contribuito nella seguente maniera alla variazione totale:

- aumento del prezzo internazionale della benzina, direttamente collegato al prezzo del greggio, +192 lire;
- peggioramento del cambio lira/dollaro, +99 lire;
- l'IVA è aumentata di 52 lire/lit, compensata solo parzialmente da una riduzione di 40 lire delle accise. L'aumento delle tasse, per l'effetto IVA su un prezzo industriale più alto, è stato solo parzialmente restituito ai consumatori;
- trascurabili sono le variazioni delle altre componenti: il margine del gestore è salito di 5 lire, mentre il margine della compagnia è risultato inferiore di 4 lire/litro.

Estendendo l'analisi agli ultimi 15 anni, emerge che i margini delle compagnie sono aumentati fino al 1997, per poi conoscere una flessione marcata, in particolare nel 2000.

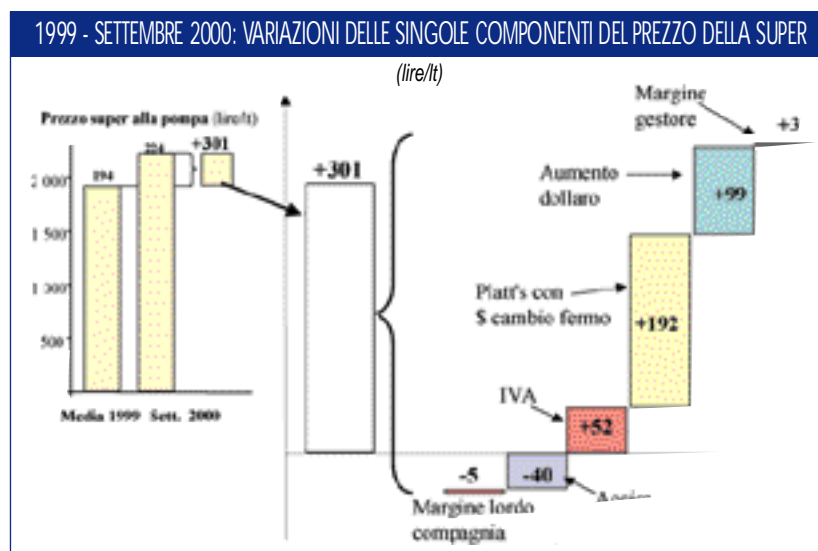
Il confronto dei prezzi italiani alla pompa e quelli degli altri Paesi europei

evidenzia una differenza a svantaggio del mercato italiano di circa 60 lire/litro, valore indicativo dei maggiori costi italiani dovuti all'inefficienza della rete rispetto a quelle più moderne degli altri Paesi europei. E' possibile scomporre queste 60 lire in singole cause di maggiore costo, stimando per ciascuna il contributo al totale:

- orari di apertura e turni, circa 8 lire; si tratta del caso più evidente di ritardo della regolamentazione italiana rispetto al resto d'Europa; i tempi di apertura dei nostri punti vendita sono inferiori fino al 30% rispetto a quelli degli altri principali Paesi; ciò impedisce di ammortizzare su un più alto volume di vendita gli investimenti in nuovi impianti;

- normativa ambientale più severa: circa 8 lire; l'Italia, improvvisamente e su un sistema che aveva accumulato notevoli ritardi, è diventato il Paese che in Europa tende ad applicare le normative ambientali più stringenti; per le benzine ciò riguarda il recupero dei vapori nei punti vendita e la regolazione dei serbatoi interrati; peraltro questa regolazione ha l'effetto, per certi versi positivo, di favorire la chiusura di un gran numero di punti vendita, in maniera ben più incisiva di quanto si è tentato di fare con 30 anni di inefficace regolazione;

- assenza ipermercati: circa 12 lire/litro; l'entrata degli ipermercati nella distribuzione dei carburanti si è verificata per ragioni difficilmente ripetibili in Italia e ha portato anche a problemi,



quali la desertificazione della rete punti vendita, con parecchie aree rurali di fatto non servite;

- assenza di vendite non oil: circa 13 lire/litro; negli altri Paesi europei, i gestori ottengono circa il 50% dei propri margini da vendite di prodotti quali giornali, tabacchi e alimentari, in Italia solo il 10%; ciò necessariamente porta ad aumentare il margine sulla benzina per garantire un minimo di reddito al gestore;

- 4 mila punti vendita di troppo: circa 10 lire; l'alta numerosità dei punti vendita comporta un maggiore numero di gestori da remunerare e maggiori costi di distribuzione;

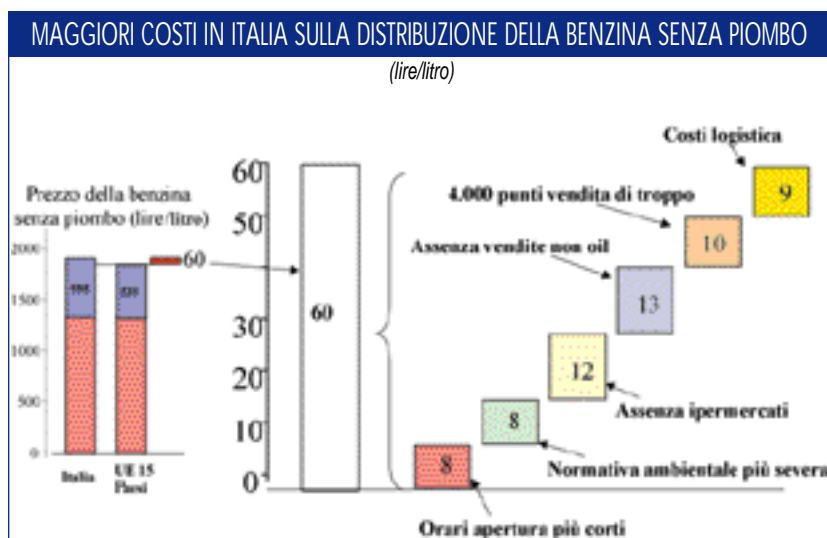
- costi logistica: circa 9 lire; l'Italia ha un'orografia nettamente diversa rispetto a quella dei Paesi del Nord Europa, con una prevalenza di territorio montuoso e con un'estensione accentuata Nord-Sud; ha inoltre una più alta dispersione sul territorio della popola-

zione; ciò comporta maggiori costi logistici sia per il trasporto dei prodotti dalle raffinerie del Sud ai depositi del Nord, sia per la distribuzione dei carburanti su autobotti dai depositi ai punti vendita finali.

Mentre gran parte dell'attenzione è stata catturata dalla distribuzione carburanti, gli effetti del caro petrolio sono stati ampiamente più seri sull'economia italiana. Il tasso di inflazione ha invertito il trend al ribasso in corso dal 1996; per il 2000 si collocherà sul 2,6% in media, contro l'1,7% del 1999, ripresa interamente dovuta al petrolio. L'aumento dei prezzi della benzina e degli altri carburanti, è ricchezza che automaticamente viene trasferita dai con-

di lire nel 1999 a 60 mila nel 2000, passando dall'1,4 al 2,7% del PIL. Questo trasferimento di ricchezza colpisce soprattutto i consumatori finali attraverso i prezzi dei carburanti, comprimendo ulteriormente il già basso contributo della domanda delle famiglie sulla crescita del PIL. Tenendo conto anche dei possibili ritardi sulla domanda finale, inevitabili sono le conseguenze riduttive sulla crescita del PIL che nel 2000 si collocherà sul 2,6% in media d'anno, contro il 3,1% stimato in assenza di shock petrolifero. Si sta così allontanando nel tempo l'ambizioso obiettivo di crescita economica oltre il 3% in presenza di inflazione sotto l'1,5%.

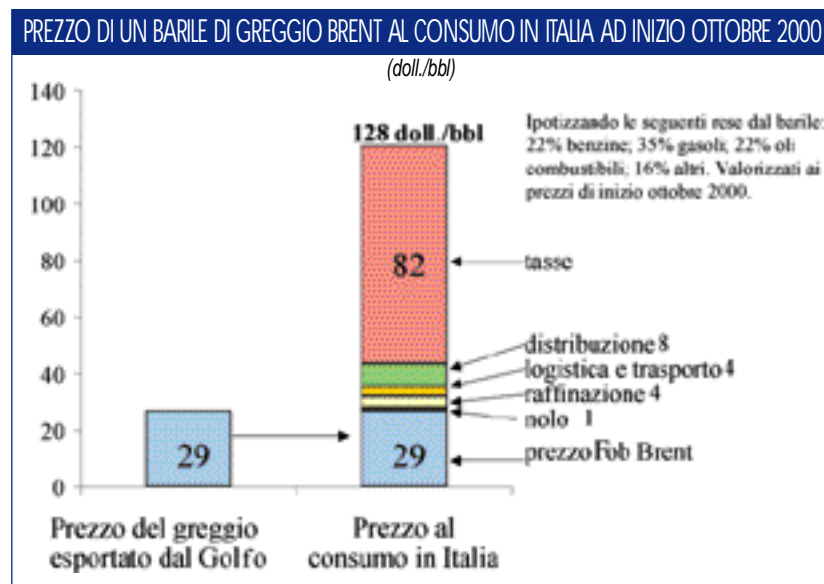
Le possibili azioni di Governo dovrebbero essere indirizzate a ristabilire potere d'acquisto per i consumatori finali attraverso una riduzione più incisiva, rispetto a quella adottata fino ad ora, della tassazione dei prodotti petroliferi. Tuttora le misure adottate sono troppo limitate: nonostante le riduzioni delle accise sui carburanti fra fine 1999 e metà 2000, le tasse, per il maggior gettito IVA, sono ancora superiori a quelle precedenti l'inizio della crisi. Con una riduzione delle tasse dell'ordine delle 100 lire/litro, le minori entrate dirette sarebbero compensate da una spesa inferiore per interessi sull'ingente debito pubblico e da maggiori entrate per lo stimolo sulla crescita dei consumi e sul PIL. Le misure annunciate dal Governo nella finanziaria 2000 sono di portata ampiamente più contenu-



sumatori italiani all'estero per finanziare il maggior costo della materia. La misura di questo trasferimento è data dal peggioramento del deficit energetico che passerà da circa 30 mila miliar-

ta rispetto a quella annunciata. La principale vera novità è costituita dalla leggera riduzione delle tasse sul gasolio per riscaldamento, il cui livello rimane ancora straordinariamente più alto rispetto agli altri Paesi europei. La riduzione più incisiva delle tasse, per quanto difficile da attuare, è una decisione nella direzione di migliorare i rapporti con i Paesi produttori di petrolio che, a ragione, accusano i Paesi consumatori, fra cui l'Italia, di applicare un'eccessiva tassazione sul petrolio. In effetti, un barile di petrolio in Italia al consumatore finale costa 128 doll./bbl, di cui 29 dollari è il prezzo di vendita dei produttori e 82 dollari sono le tasse applicate sui singoli prodotti. Occorre sottolineare come la distribuzione in Italia copra una minima componente del prezzo finale, non superiore a 8 dollari/barile. Per quanto sia auspicabile la maggiore efficienza del sistema distributivo, occorre altresì evitare, come invece accaduto nel 2000, di ingenerare la convinzione che la causa degli aumenti sia in gran parte da imputare alla distribuzione. Anche nella ipotesi, molto estrema, di eliminazione di tutte le ragioni di maggior costo in Italia, i possibili effetti ribassisti sul prezzo finale sono dell'ordine di 2 centesimi di dollaro, circa 50 lire/litro su un prezzo finale di 2250 lire/litro.

Gli sforzi di riforma normativa indirizzati a ristrutturare la rete di punti vendita sono in corso da quasi 30 anni, con risultati che spesso sono stati in contrasto con gli stessi obiettivi. In so-



stanza la regolamentazione è stata impiegata per rallentare il processo di ristrutturazione. In tutti i Paesi presi a riferimento nel confronto di prezzi con l'Italia, la ristrutturazione è stata ottenuta con una completa liberalizzazione del settore che ha portato ad una immediata e incisiva riduzione dei punti vendita. La pesante normativa italiana, certamente in via di alleggerimento, è stata sempre necessaria per accogliere le istanze delle associazioni dei gestori, la cui forza negoziale non trova uguali in Europa: questa è la principale anomalia del sistema distributivo italiano rispetto al resto d'Europa. Occorre essere consapevoli che la totale liberalizzazione del settore, che porterà ad una riduzione dei punti vendita, determinerà in primo luogo una forte riduzione dell'occupazione di gestori sulla rete italiana, come accaduto nel resto d'Europa.

Il mercato petrolifero o internazionale

IL TERZO SHOCK PETROLIFERO

I prezzi del petrolio nel 2000 si collocheranno intorno ai 29 doll./bbl, raggiungendo un nuovo massimo, in media d'anno, non toccato dal 1984.

Per intensità, la variazione dei prezzi del 2000, che si somma a quella del 1999, è paragonabile a quella dei precedenti shock petroliferi del 1973 e del 1979.

Tuttavia, gli alti prezzi del greggio del 2000, in termini reali, sono ancora inferiori a quelli del periodo 1979-1984, quando furono costantemente superiori ai 40 doll./bbl.



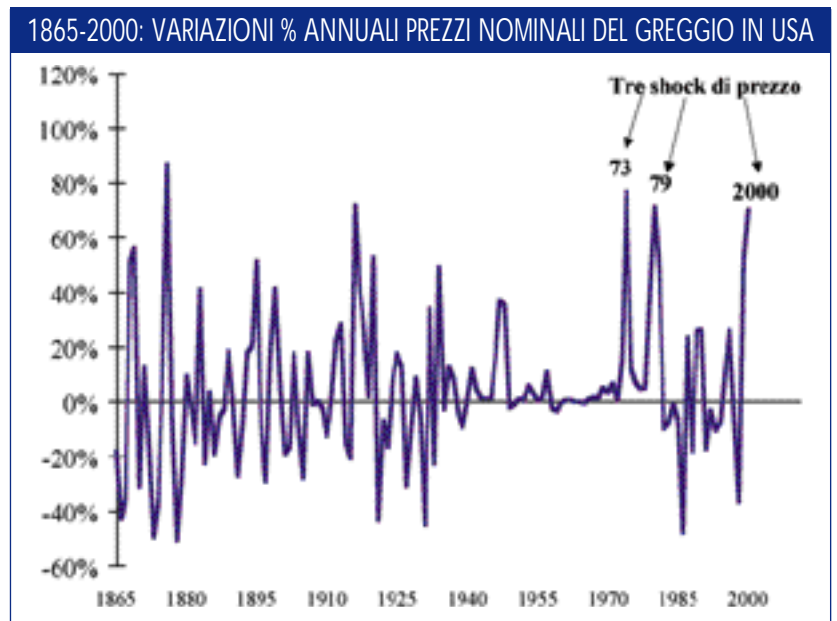
LA STRUTTURALE INSTABILITÀ

Il balzo dei prezzi nel 2000 è del tutto normale rispetto all'endemica instabilità nel lungo termine dei prezzi del greggio.

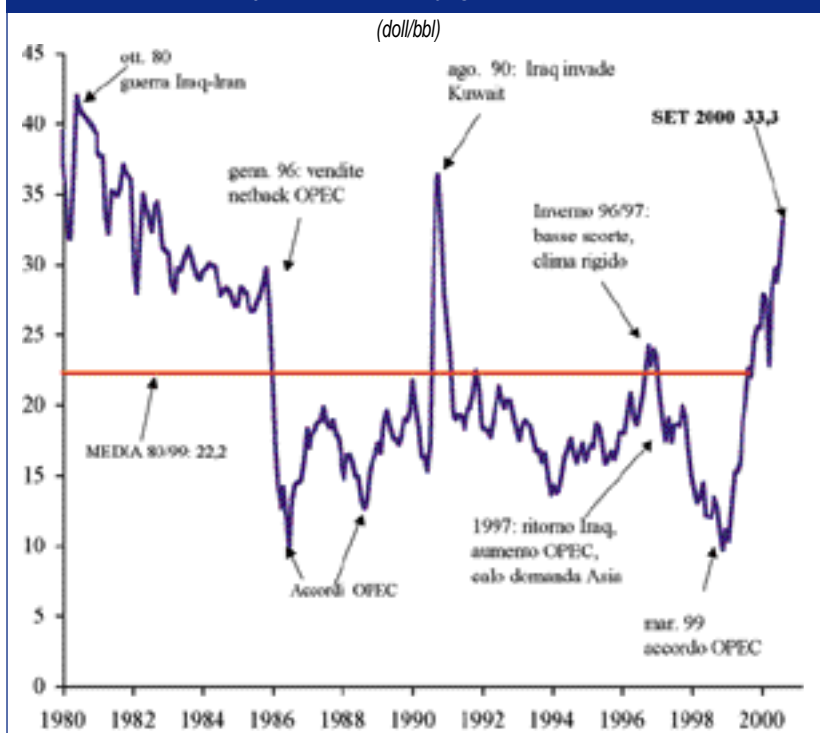
Variazioni annuali dell'ordine dell'80% sono state per lungo tempo la norma sul mercato petrolifero, con la sola eccezione del periodo 1950-1970.

Lo shock del 2000 trova origine nella caduta del 1998 a minimi, non raggiunti da più di 50 anni, prossimi ai 10 doll./bbl.

Nel 2000 si è verificato un rimbalzo da prezzi che erano scesi a livelli eccezionalmente bassi, con notevoli vantaggi per i Paesi consumatori.



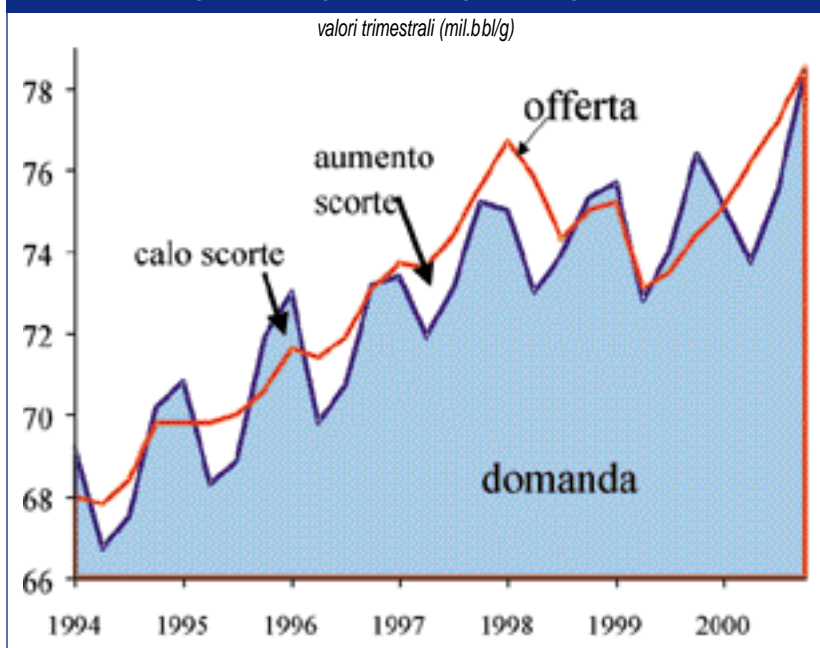
20 ANNI DI PREZZI SPOT DEL BRENT



PREZZI AI MASSIMI DAL 1984

Dopo il crollo del 1998, i prezzi del greggio Brent, qualità di riferimento per l'Europa, hanno iniziato un trend al rialzo nel marzo 1999 che è durato, con qualche interruzione, per gran parte del 2000. Dal settembre 1999 i prezzi si mantengono sopra la media di lungo periodo di 22 doll./bbl. Rispetto ai minimi del gennaio 1999 i prezzi del 2000 sono più che triplicati, ma rispetto alla media di lungo periodo l'aumento è limitato al 30%. Tenendo conto dell'inflazione, i prezzi del Brent nel 2000, intorno ai 30 doll./bbl, vanno paragonati a valori oltre i 50 doll./bbl nei primi anni '80 sempre a prezzi 2000. In sintesi, prezzi di 30 doll./bbl non hanno carattere eccezionale rispetto all'andamento delle quotazioni degli ultimi 20 anni.

DOMANDA E OFFERTA PETROLIFERA MONDIALE



LE CAUSE DELL'AUMENTO DEI PREZZI

In ordine di importanza, il rimbalzo dei prezzi del greggio del 2000 è stato causato da:

1. Forte taglio della produzione OPEC, in particolare dal marzo 1999, e successivo aumento lento rispetto all'andamento dei prezzi; le forti oscillazioni della produzione OPEC si verificano in presenza di produzione non-OPEC più stabile;
2. Sostenuta crescita dei consumi petroliferi mondiali, in particolare negli USA, il mercato petrolifero più importante al mondo;

3. Problemi al sistema raffinativo mondiale, con tensioni più gravi negli USA, a causa di carenza di capacità;

4. Basso livello delle scorte, ai minimi storici, sia di greggio sia di prodotti.

IL CALO DELLE SCORTE

Le difficoltà dovute alla carenza di capacità produttiva hanno avuto effetti amplificati a causa della ridotta azione calmieratrice delle scorte, scese a livelli minimi.

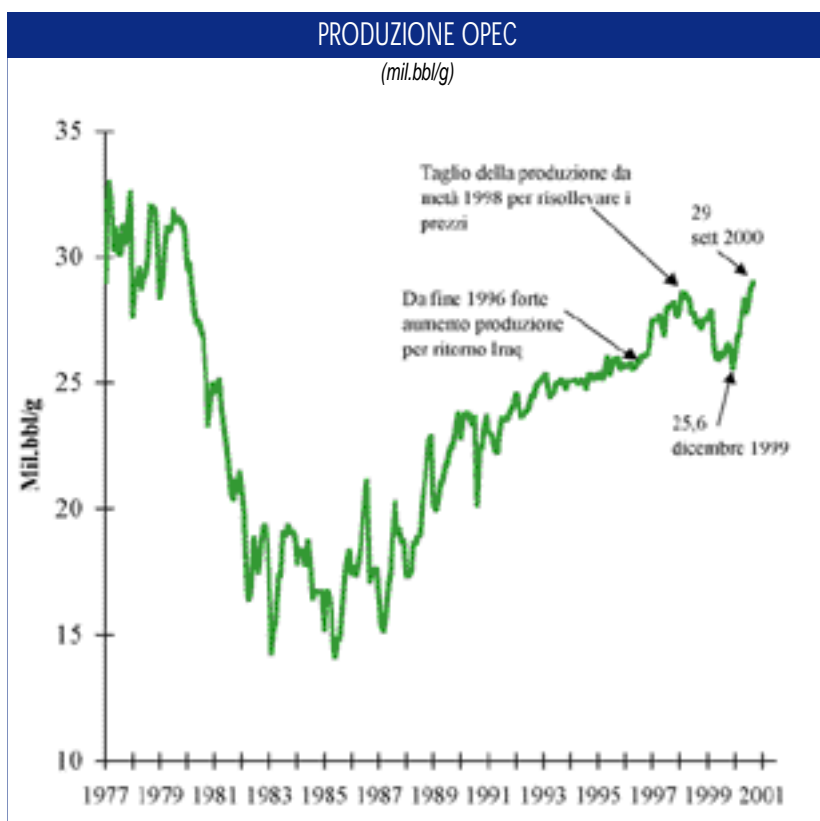
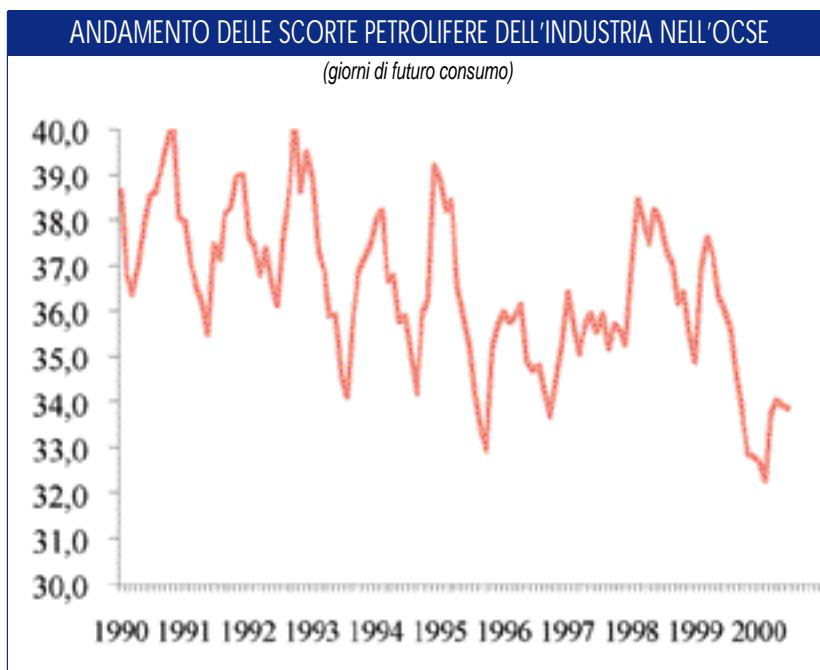
Il ruolo delle scorte è quello di sopprimere a momentanee carenze di offerta e di produzione e di coprire impreviste variazioni della domanda finale.

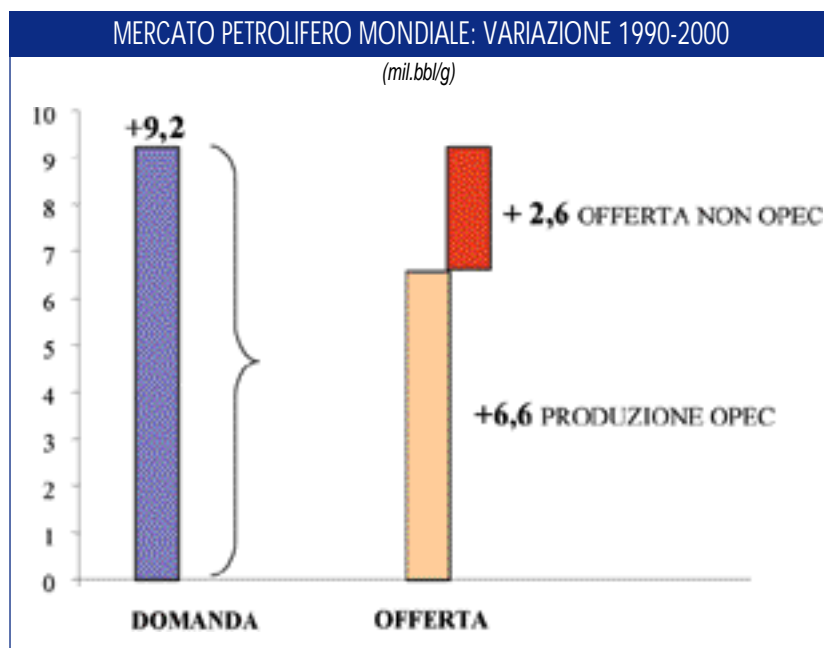
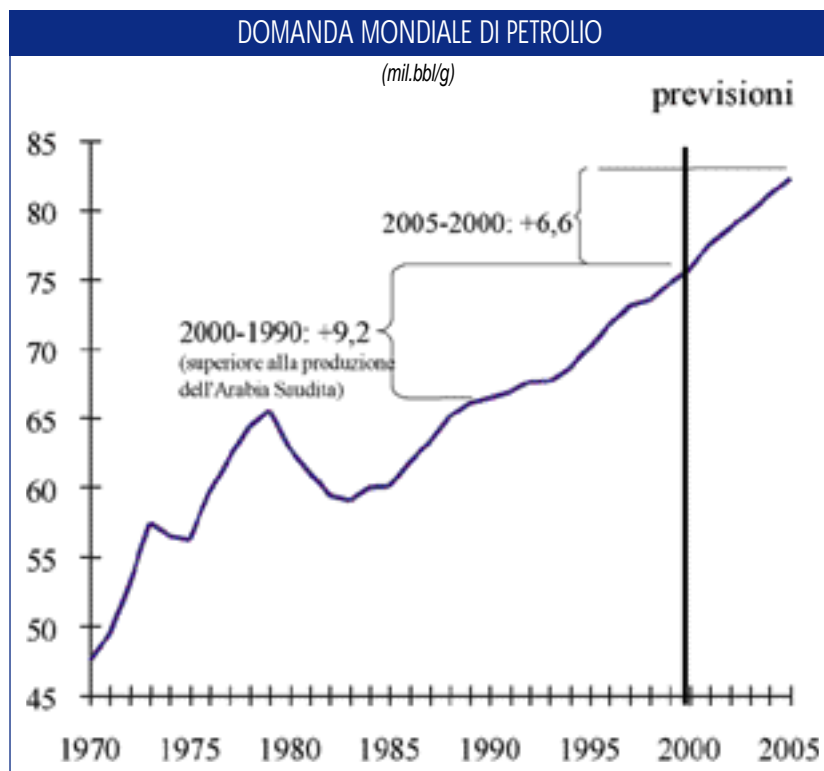
Le scorte nel 2000 hanno raggiunto livelli minimi, sia per il greggio, per effetto del taglio produttivo OPEC, sia per i prodotti, per la buona domanda e per la bassa produzione delle raffinerie.

LE OSCILLAZIONI DELLA PRODUZIONE OPEC

L'instabilità dei prezzi degli ultimi 3 anni, prima al ribasso e poi al rialzo, trova origine principalmente nelle marcate oscillazioni della produzione OPEC: fra la metà del '96 e l'inizio del '99, è cresciuta di 3 mil.bbl/g, mentre nei successivi 18 mesi è scesa di altri 3 mil.bbl/g; dalla fine del 1999 alla fine del 2000 si è verificato un altro aumento di 3 mil.bbl/g.

Il crollo dei prezzi del 1998 a 10 doll./bbl fu innescato dal forte aumento della produzione, causato dal lento





ritorno dell'Iraq nel mercato. L'OPEC, con forte ritardo, decise di far posto alla produzione irachena, ripresa per fini umanitari, solo a metà 1998, quando i prezzi erano già su un trend fortemente ribassista, per effetto, anche, della caduta della domanda asiatica. I tagli, all'inizio, furono poco incisivi e solo nel marzo del 1999 fu praticata una riduzione che invertì nettamente il trend, avviando un rialzo che è durato tutto il 2000.

LA CRESCITA DELLA DOMANDA MONDIALE

Le oscillazioni della produzione, in particolare di quella OPEC, sono la principale causa della forte variabilità dei prezzi negli ultimi anni. Le oscillazioni della produzione si inseriscono su un trend di domanda che ha un andamento di crescita costante da diversi anni e che richiede sempre più produzione.

Dal 1990 la domanda è cresciuta di 9,2 mil.bbl/g, volume superiore alla produzione dell'Arabia Saudita.

Nei prossimi 5 anni è atteso un trend sostenuto di crescita, con altri 6,6 mil.bbl/g di maggiore domanda.

LA PRODUZIONE NON OPEC

Alla copertura della crescita della domanda contribuisce maggiormente la produzione OPEC, che negli ultimi 10 anni è aumentata di 6,6 mil.bbl/g.

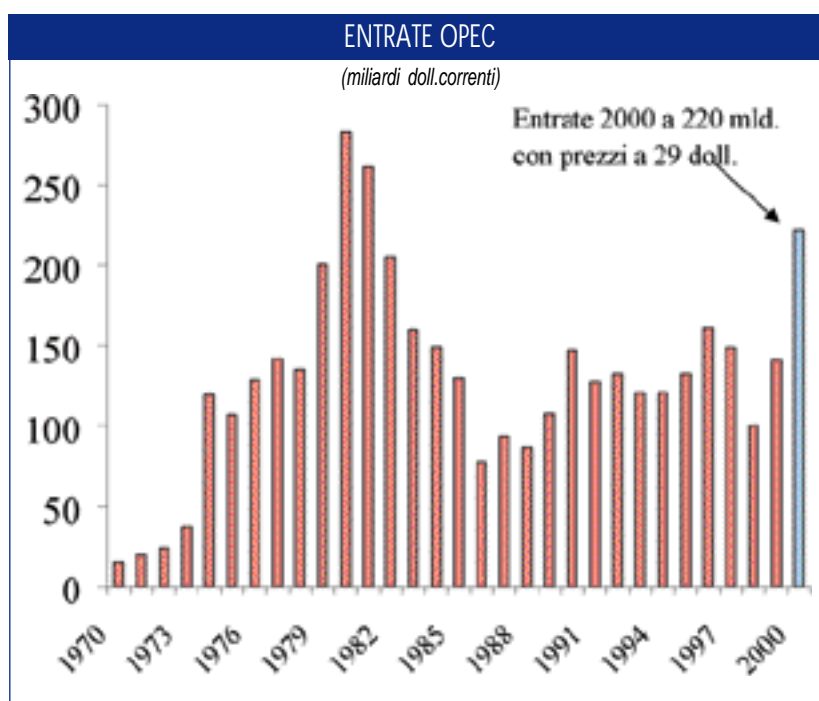
La produzione OPEC nel settembre 2000 ha raggiunto i 29 mil.bbl/g, record non raggiunto dal 1982 e superiore di 14

mil.bbl/g rispetto ai minimi dell'agosto 1985. Cresce con più lentezza la produzione al di fuori dell'OPEC: +2,6 mil.bbl/g negli ultimi 10 anni. Ciò è dovuto a costi di produzione non OPEC superiori ai 10 doll./bbl, contro i due dollari della maggioranza dei Paesi OPEC.

IL RITARDO DELL'OPEC

Nel 1998 l'OPEC dimostrò un'estrema lentezza nel riconoscere la gravità dell'eccesso di offerta, agendo solo quando i prezzi minacciarono di cadere a 5 doll./bbl. Allo stesso modo, nel 1999 e nel 2000 ha evidenziato lentezza nel riconoscere la carenza di offerta e nell'agire per calmierare i prezzi.

Tuttavia, sussiste l'importante differenza che con prezzi in rialzo il ritardo dell'OPEC va a beneficio delle sue entrate. Queste, nel 2000, sono state sti-



mate oltre i 200 mld. doll. per la prima volta dal 1980; in termini reali, però, i 200 mld. doll. del 2000 sono circa la metà delle entrate di inizio anni '80.

Tabella 1

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI OPEC									
	PRODUZIONE mil.bb/g 2000	RISERVE mld.bbl 1999	% mondo	anni durata	ENTRATE mld.doll 2000	CAPACITÀ mil.bbl/g 2000	% utilizz.	POPOLAZIONE milioni 1998	PIL pro cap. 1000\$/abit. 1998
ARABIA SAUDITA	8,1	264	26%	89	64	10,3	79%	20,1	15,5
IRAN	3,7	90	9%	67	17	3,73	99%	61,6	1,9
IRAQ	2,6	113	11%	119	20	3	87%	21,8	1,0
KUWAIT	2	97	9%	132	17	2,1	95%	1,9	15,9
UAE	2,3	98	9%	117	20	2,3	100%	2,7	15,5
QATAR	0,7	4	0%	16	7	0,75	93%	0,6	16,9
MEDIO ORIENTE	19,4	666	64%	94	146	22,18	87%	108,7	9,0
VENEZUELA	2,8	73	7%	71	21	2,95	95%	23,4	4,1
NIGERIA	2,1	23	2%	30	19	2,1	100%	121,8	0,3
INDONESIA	1,3	5	0%	11	10	1,35	96%	204,4	0,5
LIBIA	1,4	30	3%	56	11	1,45	97%	6,0	3,7
ALGERIA	0,8	9	1%	31	13	0,9	89%	29,7	1,6
ALTRI OPEC	8,4	140	14%	46	74	8,8	96%	385,3	1,4
TOTALE	27,8	806	78%	79	220	30,9	90%	494,0	1,3

OPEC: UN GRUPPO ETEROGENEO

L'OPEC, organizzazione dei Paesi esportatori di petrolio, è composta da un gruppo di Paesi molto eterogeneo per condizioni economiche e struttura della propria industria petrolifera. Tali differenze vengono emblematicamente sintetizzate nel reddito pro capite, che varia dai 16.000 doll. annui dei più ricchi Paesi del Medio Oriente a meno di 1.000 doll. per i più popolosi membri, quali Indonesia e Nigeria (vedi Tab.1).

GLI OBIETTIVI OPEC

All'interno del gruppo dei Paesi mediorientali sussistono profonde divisioni fra Iran e Iraq da una parte e Arabia Saudita, Kuwait e Emirati Arabi dall'altra. La contrapposizione è anche di carattere politico, acuita da due sanguinose guerre negli ultimi 20 anni fra Iran e Iraq e fra Iraq e Kuwait.

Tradizionalmente, i Paesi a più basso reddito, guidati dall'Iran, mirano a prezzi alti, mentre quelli ad alto reddito, guidati dall'Arabia Saudita, hanno come priorità la stabilità dei prezzi per garantire un più sostenuto sfruttamento delle loro enormi risorse.

L'Arabia Saudita ha sempre avuto modo di far prevalere le sue posizioni nelle decisioni OPEC, essendo il Paese che dispone di maggiore capacità produttiva inutilizzata e delle riserve più alte in termini assoluti.

Il crollo del 1998, all'origine del rimbalzo del 2000, fu originato dal rifiuto

dell'Arabia Saudita al ritorno dell'Iraq, il cui ammanco di 3 mil.bbl/g del 1990 era andato interamente a suo vantaggio.

Nel dicembre 1997 l'OPEC impose di aumentare la produzione, che fu ridotta solo quando tutti i membri accettarono, sotto la minaccia di prezzi verso i 5 doll., riduzioni proporzionali. Riad riuscì così a mantenere la sua produzione a livelli superiori a 8 mil.bbl/g, nonostante il ritorno dell'Iraq.

Nel 2000 l'Arabia Saudita ha aumentato la propria produzione con estrema lentezza, allineandosi alle richieste del fronte guidato dall'Iran. Tale scelta è stata motivata dalla volontà di mantenere la coesione raggiunta nel marzo del 1999 dopo il catastrofico crollo dei prezzi del 1998.

Grazie alla maggiore coesione del 2000 è possibile identificare i seguenti obiettivi OPEC nel breve-medio termine:

- i prezzi del greggio dovrebbero stabilizzarsi vicino ai 25 doll., con l'Arabia Saudita che preferirebbe valori anche inferiori, ma con l'Iran che vorrebbe livelli anche prossimi ai 30 doll.;
- nessun Paese membro ha interesse che i prezzi si mantengano sopra i 30 doll./bbl, anche se in termini reali si tratta di valori inferiori ancora di 20 doll./bbl rispetto ai picchi dell'inizio degli anni '80;
- l'esperienza degli anni '80, quando gli alti prezzi fecero crollare la domanda, ha insegnato all'OPEC che è meglio garantire stabilità con una crescita costante dei consumi, posizione questa sempre sostenuta dall'Arabia Saudita;

□ vi è consapevolezza della difficoltà che il balzo dei prezzi nel 2000 ha comportato per le economie dei Paesi consumatori, in particolare di quelli europei e sussiste il timore di causare un rallentamento della crescita economica, con successiva caduta della domanda;

□ vi è interesse ad aprire un dialogo con i Paesi consumatori, in particolare circa l'alta tassazione che consente ai consumatori entrate ampiamente superiori a quelle dei Paesi esportatori.

IL FORTE CONDIZIONAMENTO POLITICO

Pur emergendo una maggiore moderazione dei Paesi OPEC, l'esperienza degli ultimi anni ha ancora una volta

confermato come le sue decisioni siano condizionate sempre da fattori politici.

L'Iraq è stato l'elemento destabilizzante delle esportazioni dal Medio Oriente negli ultimi 20 anni. A partire dalla fine del 1997, le decisioni dell'Arabia Saudita sono state prese in funzione del rientro iracheno.

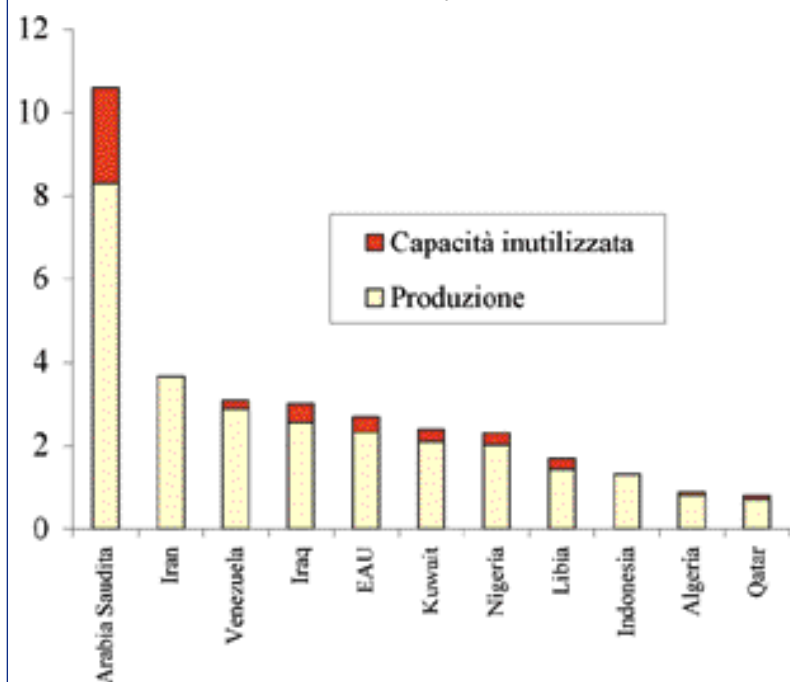
Le esportazioni di greggio dell'Iraq, pari a circa 2,5 mil.bbl/g a fine 2000, sono indispensabili al mercato. Più volte Saddam Hussein ha minacciato di sospenderle per fini politici, con l'obiettivo di ottenere la fine delle dure sanzioni ONU. Se davvero l'Iraq dovesse sospendere le esportazioni, gli effetti sui prezzi sarebbero disastrosi con livelli oltre i 50 doll./bbl.

40 ANNI DI STORIA OPEC

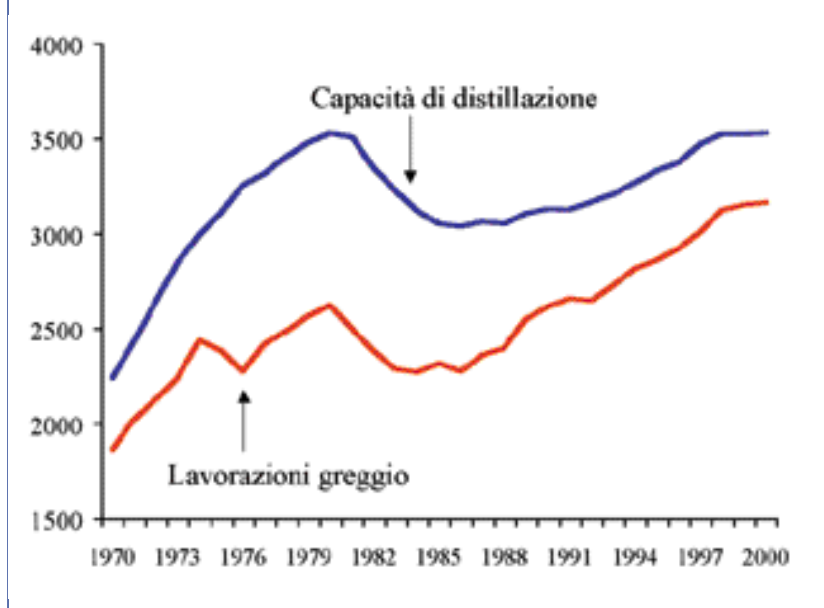
settembre-60	Fondazione dell'OPEC
dicembre-71	Con la Libia inizia la fase di nazionalizzazione delle attività petrolifere
ottobre-73	Guerra arabo-israeliana dello Yom Kippur
ottobre-73	L'OPEC aumenta i prezzi da 3 a 5 doll.
ottobre-78	Inizia la rivoluzione in Iran
dicembre-79	L'OPEC aumenta i prezzi a 27 doll.
settembre-81	Inizia la guerra Iran-Iraq
ottobre-81	L'OPEC aumenta i prezzi a 34 doll.
marzo-83	Viene introdotto il sistema delle quote per mantenere alti i prezzi
agosto-85	L'Arabia Saudita decide di raddoppiare la sua produzione scesa a minimi tecnici
gennaio-86	Inizia il crollo dei prezzi da 28 a 10 doll./bbl di giugno, quando l'OPEC riduce la produzione
agosto-88	Finisce la guerra Iran Iraq
agosto-90	L'Iraq invade il Kuwait: iniziano le sanzioni ONU contro l'Iraq
agosto-90	L'Arabia Saudita aumenta la produzione da 5 a 8 mil.bbl/g per assenza di Kuwait e Iraq
gennaio-91	Il Kuwait liberato dall'Iraq
novembre-96	L'Iraq ricomincia ad esportare per fini umanitari
dicembre-97	Vertice OPEC in cui l'Arabia Saudita impone un aumento del 10% della produzione
marzo-99	Prezzi ai minimi storici di 9 doll./bbl
marzo-99	L'OPEC decide il terzo taglio alla produzione in un anno portando il totale a -4,3 mil.bbl/g
settembre-00	L'OPEC decide il terzo aumento consecutivo portando il totale in 7 mesi a +3,2

PRODUZIONE E CAPACITÀ OPEC - GIUGNO 2000

(mil. bbl/g)


LAVORAZIONI, CAPACITÀ RAFFINATIVA MONDIALE

escluso ex URSS (mil.tonn)


**UN MERCATO SFUGGITO
DI MANO ALL'OPEC**

All'inizio di settembre 2000 il trend rialzista dei prezzi, iniziato nel marzo 1999, ha conosciuto un'accelerazione, portando i prezzi oltre i 35 doll./bbl. Ciò nonostante il fatto che i Paesi OPEC si fossero impegnati ad un ulteriore aumento produttivo. Detto aumento della produzione li ha portati ad un massimo di 29 mil.bbl/g, non raggiunto dal 1982, e superiore di ben 3,5 mil.bbl/g rispetto ai minimi del dicembre 1999.

Gli aumenti produttivi sono giunti, tuttavia, con eccessivo ritardo rispetto ad un mercato guidato da aspettative fortemente rialziste che si basano su:

- scarsa capacità di riserva fra i Paesi OPEC;
- pericolo del venire meno delle esportazioni irachene.

Come accade in tutti i mercati delle commodity, in presenza di alto utilizzo della capacità produttiva il controllo dei prezzi è sfuggito di mano anche all'OPEC, mentre il trend è definito prevalentemente dalle aspettative che, a fine 2000, hanno diverse ragioni per essere rialziste.

**I PROBLEMI
DELLA RAFFINAZIONE**

Nel 2000 gli effetti della caduta della produzione OPEC sui prezzi sono stati amplificati da problemi produttivi del sistema di raffinazione internazionale. Dopo le incisive ristrutturazioni degli

anni '80, l'utilizzo della capacità raffinatoria mondiale è risalito di nuovo oltre l'85%, massimo dal 1970.

Alla fine degli anni '90, gli investimenti nella raffinazione sono stati indirizzati prevalentemente ad impianti per il miglioramento qualitativo dei prodotti, per rispettare le più stringenti normative ambientali. Investimenti in nuova capacità primaria non erano nemmeno convenienti, visto il perdurare di bassa redditività.

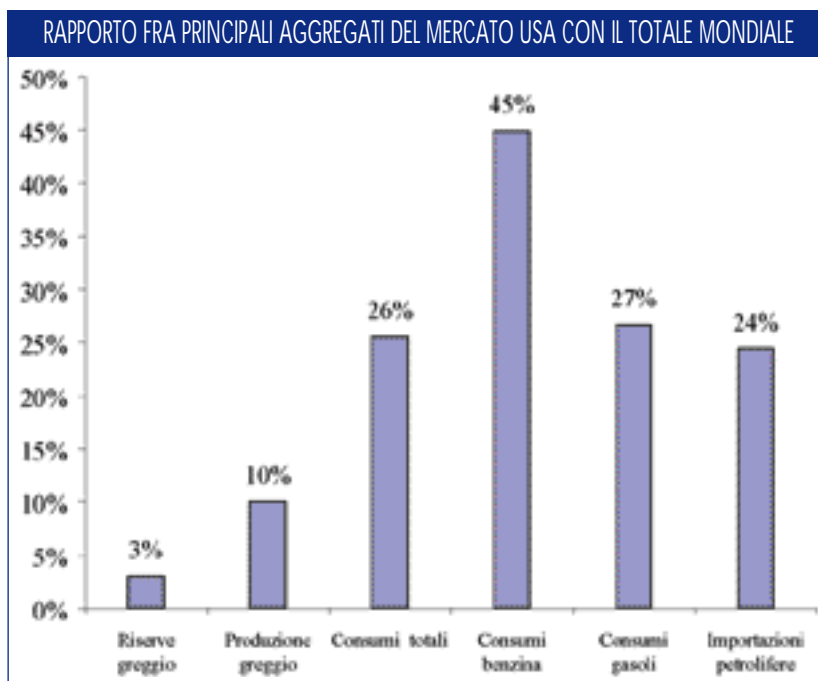
Si è giunti così alla carenza di capacità produttiva in alcuni principali centri, in particolare negli USA. I prezzi di benzina e gasolio sono stati in forte aumento, trascinando quelli del greggio, a causa della rigidità del sistema produttivo di fronte alla crescita costante della domanda.

LE DIFFICOLTÀ DEL MERCATO AMERICANO

Carenze produttive si sono verificate con maggiore gravità per il mercato degli Stati Uniti, quello in assoluto più importante al mondo, con effetti sui prezzi dei prodotti su tutto il mercato internazionale.

Gli Stati Uniti sono il principale importatore petrolifero al mondo. Ogni tensione dei prezzi interni finisce, attraverso le importazioni, per riverberarsi immediatamente sui prezzi internazionali, anche su quelli del Mediterraneo, che determinano i prezzi alla pompa in Italia.

Il sistema raffinatorio americano era



da anni utilizzato a livelli prossimi al 100%, ma ciò non aveva creato particolari tensioni, grazie alla caduta dei prezzi del greggio e a scorte alte.

Nel 2000, invece, si è verificata una grave strozzatura in concomitanza con l'esigenza di produrre benzina qualitativamente migliore, per l'entrata in vigore della seconda fase della benzina riformulata.

LA RAFFINAZIONE AMERICANA

Con una domanda in forte crescita, le raffinerie hanno dovuto produrre diverse tipologie di benzina di qualità migliore. Ciò ha ridotto ulteriormente la capacità raffinatoria disponibile. Addizionali problemi sono stati creati dall'elevato utilizzo della capacità logistica in alcune aree degli Stati Uniti, in par-

ticolare nella zona di Chicago. I prezzi della benzina negli USA sono così raddoppiati, attirando importazioni dal-

l'Europa dove le quotazioni sono state in netto rialzo.

Il Platt's Cif Italy della benzina nel Mediterraneo è passato da 250 doll. nel gennaio 2000 a oltre 400 doll. nel giugno 2000, divenendo il principale traino del trend rialzista dei prezzi del greggio.

LE SCORTE AMERICANE

Le difficoltà circa la produzione di benzina sorte durante la primavera 2000, si sono estese automaticamente alla produzione del gasolio.

Le raffinerie americane, nei mesi estivi del 2000, hanno lavorato prevalentemente per la benzina, penalizzando la produzione di gasolio e causando un forte abbassamento delle scorte di gasolio in concomitanza con la ripresa stagionale della domanda. Peraltro le lavorazioni erano in calo, in quanto le raffinerie dovevano affrontare un periodo di manutenzione più lungo del previsto, dopo mesi di alti livelli di utilizzo. Le scorte hanno raggiunto un nuovo minimo storico a 29 giorni di futuro consumo, con aspettative di ulteriori carenze per il successivo inverno.

LA RELAZIONE PREZZI PRODOTTI-PREZZI GREGGIO

I prezzi dei prodotti, a partire dalla primavera del 2000, sono stati contraddistinti da tensioni legate prevalentemente al mercato americano.

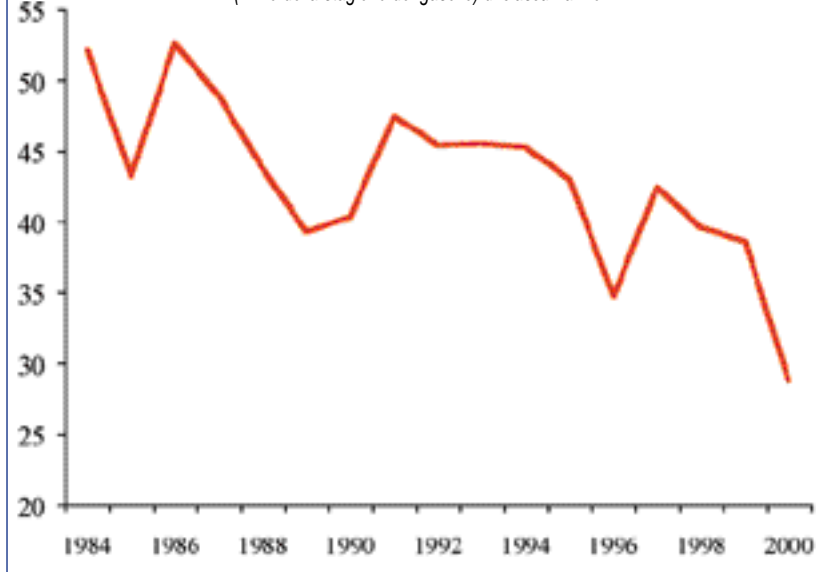
1. Essi hanno spinto sul trend dei

TASSO DI UTILIZZO DELLA CAPACITÀ RAFFINATIVA AMERICANA (%)



SCORTE AMERICANE DI GASOLIO

giorni di futuro consumo alla fine di agosto
(inizio della stagione del gasolio) di ciascun anno



prezzi del greggio che era già al rialzo per i ritardi con i quali l'OPEC ha aumentato la produzione.

2. In situazione di utilizzo normale della capacità raffinatoria, i prezzi dei prodotti avrebbero segnato aumenti nettamente inferiori, limitando le conseguenze sulle quotazioni del greggio che difficilmente avrebbero superato i 30 doll.

Pertanto, l'incapacità dell'OPEC nel calmierare i prezzi con gli aumenti produttivi, è dovuta anche ai problemi dei mercati dei prodotti.

IL MERCATO DEI PRODOTTI E LE QUOTAZIONI PLATT'S

L'andamento delle quotazioni dei prodotti petroliferi sul mercato internazionale è quello che incide direttamente sull'andamento dei prezzi al consumo. Così il balzo, nel corso del 2000 in Italia, dei prezzi alla pompa, della benzina prima e del gasolio poi, è stato determinato dall'andamento delle quotazioni Platt's.

Il Platt's è un'agenzia di stampa che pubblica giornalmente le quotazioni raccolte dal mercato circa scambi di navi da 20-30 mila tonn. di prodotti disponibili nei successivi 15 giorni. In Italia, come nel resto del mondo, i prezzi di cessione dalle raffinerie al sistema distributivo, fra cui anche le pompe di benzina, vengono determinati in base alle quotazioni Platt's.

Le quotazioni Platt's nel corso del 2000 hanno conosciuto un balzo a li-

velli non raggiunti dalla crisi del 1990. In media d'anno si collocheranno, tuttavia, su record non raggiunti dal 1985.



L'ALTO UTILIZZO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO

Seppur con effetti meno dirompenti sulle quotazioni, problemi di carenza di capacità si stanno verificando negli ultimi mesi anche per il sistema di trasporto internazionale del greggio che fa affidamento sulla flotta mondiale di petroliere.

Il mercato petrolifero internazionale è caratterizzato da un accentuato sbilanciamento geografico fra produzione, concentrata nel Medio Oriente, e consumo, localizzato prevalentemente nei Paesi OCSE.

Un eccesso di capacità prima e bassi noli poi hanno ritardato investimenti in nuove petroliere negli ultimi anni. L'incidente della Erika del 12 dicembre '99 al largo della Francia ha imposto standard di sicurezza più elevati per le navi verso l'Europa, eliminando di fatto un altro 20% di capacità relativa a vecchie navi.

L'effetto è stato un raddoppio delle rate di nolo nel corso del 2000 da circa 7 doll./tonn. (1 doll./bbl) a 18 doll./tonn. (2,5 doll./bbl). Tale condizione di tensione è attesa perdurare per i prossimi 3-5 anni.

LE BASSE SCORTE

La discesa delle scorte è stata favorita dal meccanismo finanziario dei mercati futures che dalla metà del 1999 hanno cominciato ad esprimere quotazioni, per le scadenze lontane, più basse dei prezzi a pronti. Ciò significa che le aspettative degli operatori da metà 1999 sono state per una flessione dei prezzi nei successivi mesi e che chi avesse avuto scorte ne rischiava pertanto una svalutazione.

Anche se tali aspettative non si sono realizzate, in quanto i prezzi sono stati in crescita, quel che conta è che continuamente il punto di partenza dell'atteso calo veniva spostato verso l'alto e pertanto la decisione è sempre stata quella di ridurre le scorte.



LO SFASAMENTO TEMPORALE FRA INDUSTRIA E MERCATO

Il sistema petrolifero internazionale nel 2000 ha evidenziato carenza di capacità in tutta la filiera:

- nella fase a monte della produzione, con la sola Arabia Saudita che dispone di capacità inutilizzata;

- nella raffinazione, con alti livelli di utilizzo che hanno irrigidito il sistema impedendogli di avere quella flessibilità necessaria di fronte all'imprevedibilità della domanda finale;

- nella fase di trasporto del greggio e dei prodotti, con rate di nolo raddoppiate.

A ciò si è aggiunta la netta caduta delle scorte, che ha comportato il venir meno del loro ruolo di ammortizzatore dei momentanei squilibri fra produzione e domanda. L'andamento decrescente delle scorte ha peraltro alimentato aspettative rialziste sui mercati.

Tali rigidità si sono scaricate in maniera amplificata sui prezzi del greggio e dei prodotti, attraverso meccanismi fortemente finanziarizzati tipici di altre commodity.

È emerso il principale paradosso dell'industria petrolifera mondiale: lo sfasamento temporale fra velocità delle oscillazioni dei prezzi e i lunghi tempi di risposta dell'industria. Le quotazioni delle borse variano nell'arco di pochi minuti e formano i prezzi che danno i

segnali all'industria per effettuare investimenti in capacità produttiva; tali investimenti per essere realizzati completamente, per aumentare l'offerta, necessitano sempre di tempi lunghi, superiori all'anno.

UN MERCATO FINANZIARIZZATO

I prezzi del greggio si formano su borse altamente liquide caratterizzate da un volume di transazioni di carta largamente superiore a quello delle transazioni fisiche.



Il caso più eclatante è quello della borsa New York Mercantile Exchange dove viene scambiato il West Texas Intermediate, greggio di riferimento per l'intero mercato americano. Le transazioni di carta su questo mercato, pari nel 2000 a 180 mil.bbl/g, sono superiori di 180 volte rispetto alla produzione fisica della qualità scambiata.

Situazione simile si verifica per il mercato del Brent e per la collegata borsa a termine International Petroleum Exchange di Londra. Il Brent è la qualità di riferimento per tutto il mercato europeo.

LE INEFFICIENZE DEL MERCATO DEL BRENT

Mentre il Nymex è un mercato altamente efficiente sottoposto a controlli ferrei da parte delle autorità americane, il mercato del Brent del Mare del Nord è del tutto informale e spesso caratterizzato da poca trasparenza.

Ad inizio settembre 2000 si è verificata una grave manipolazione da parte di alcuni operatori sul Brent che hanno acquistato un gran numero di contratti in scadenza facendo lievitare artificialmente i prezzi.

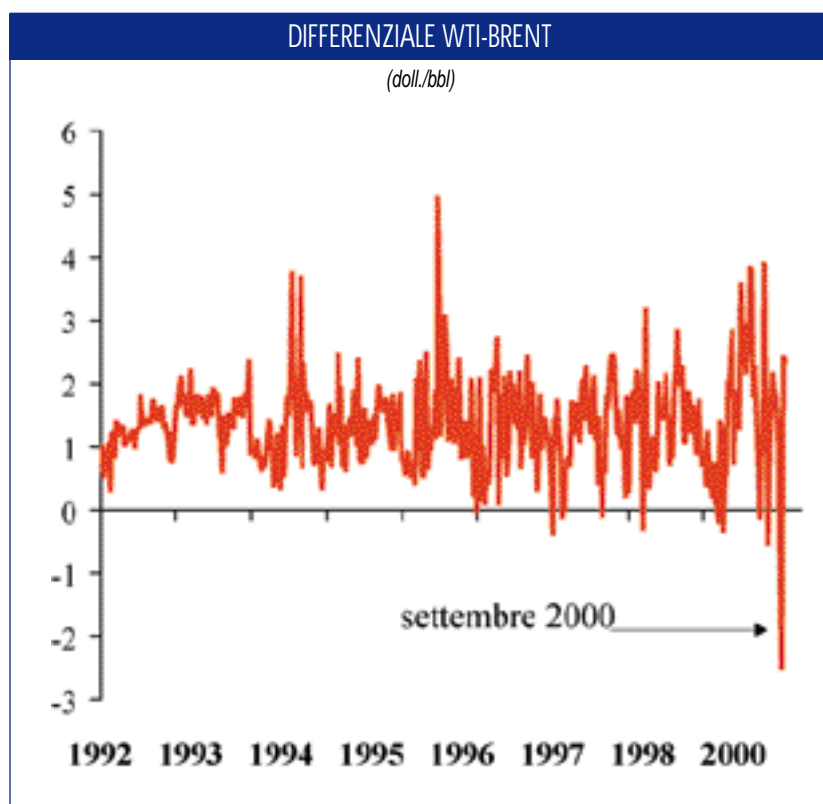
La differenza di prezzo fra WTI e Brent, normalmente intorno ai 2 doll., è improvvisamente diventata negativa di 2 doll., proprio per effetto di questa speculazione.

I meccanismi della formazione del prezzo in Europa, dopo questo episodio, che per altro non è il primo, appaiono inadeguati rispetto alla loro importanza.

IL DEPORTO DEL 2000

Il calo delle scorte del 2000, una delle cause principali del balzo dei prezzi, è stato favorito dal fatto che le quotazioni sui mercati di carta hanno continuato ad indicare un deporto, ovvero prezzi per le scadenze lontane più bassi dei prezzi attuali.

Anche se tali aspettative non si sono verificate, quel che conta è che gli operatori in ogni istante si sono trovati davanti alla prospettiva di vedere le



proprie scorte svalutate, situazione che li ha portati a ridurle ai minimi.

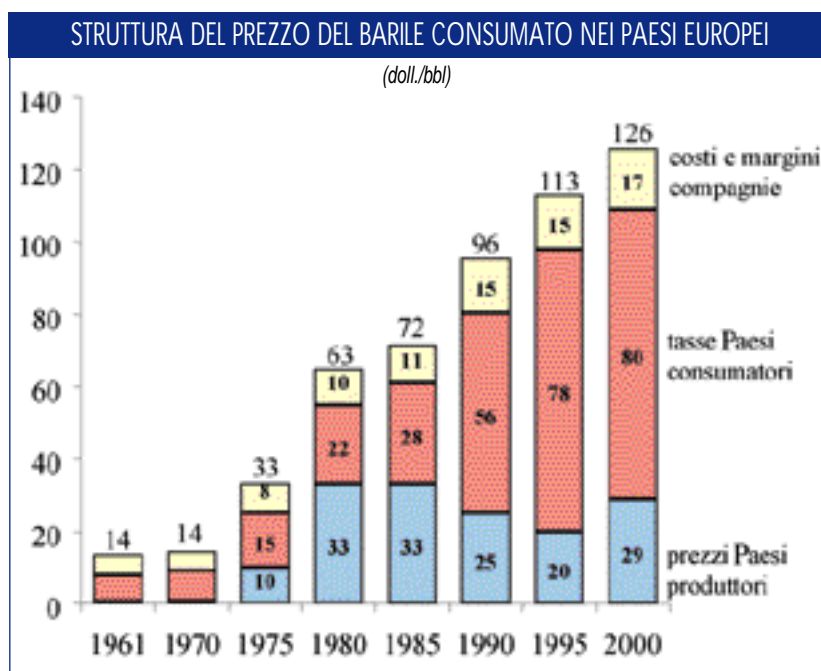
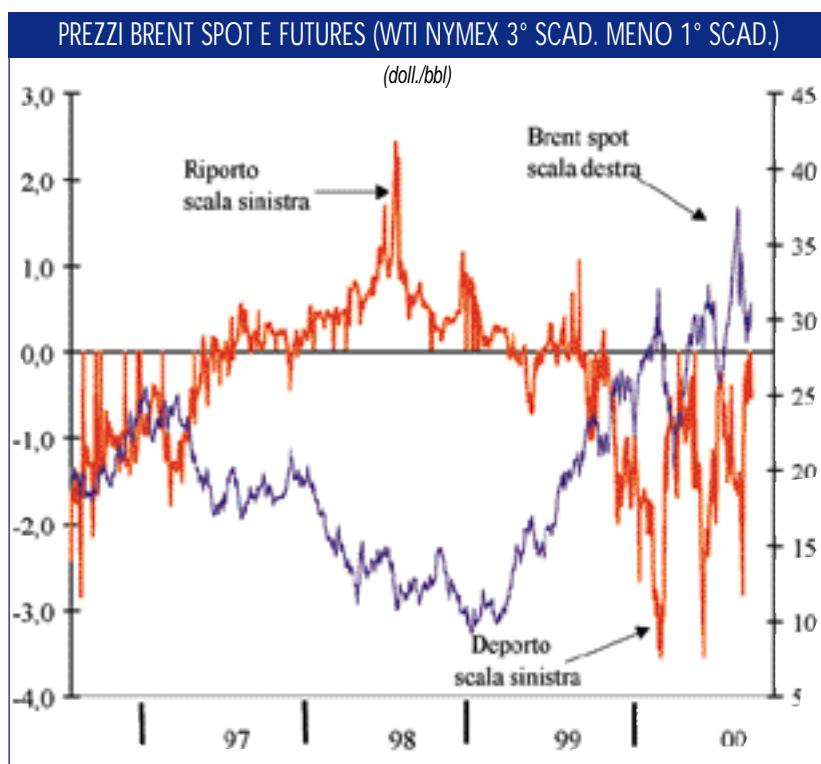
Nella teoria dei mercati a termine, le vendite di scorte sul mercato del fisico e gli acquisti sui mercati a termine dovrebbero ridurre il deporto. Nella realtà del mercato petrolifero del 2000 ciò non è accaduto per i bassi livelli delle scorte già raggiunti in precedenza.

LA POSIZIONE DEI CONSUMATORI

La crisi del 2000 ha acuito le polemiche fra Paesi consumatori e Paesi produttori circa le responsabilità degli alti prezzi.

Il prezzo all'esportazione dei Paesi produttori, su cui si concentra l'attenzione, è solo una componente del prezzo finale, assieme alle tasse e ai costi delle compagnie.

Nel 2000, un barile di greggio al consumo in Europa costa 126 doll., di cui 80 sono tasse. La posizione dei Paesi consumatori è resa ancora più imbarazzante dal fatto che nel periodo 1985-1990, quando il prezzo all'esportazione crollò, questi aumentarono le tasse per mantenere inalterato il prezzo al consumo, finanziando così i crescenti deficit statali.



Meccanismi prezzi del petrolio e prezzi alla pompa

UN MERCATO INTERNAZIONALE

Il prezzo del petrolio, espresso in dollari per barile nel 2000 ha oscillato fra i 25 e i 35 doll./bbl.

L'uso del dollaro è dovuto al fatto che quello del petrolio è un mercato globale dove la moneta richiesta è il dollaro. Le oscillazioni di questa moneta incidono sul prezzo in lire del barile.

Il barile è l'unità di misura impiegata fin dagli albori dell'industria petrolifera negli Stati Uniti intorno al 1850. Le compagnie americane svilupparono l'industria nel resto del mondo mantenendo questa prassi, in uso tuttora.

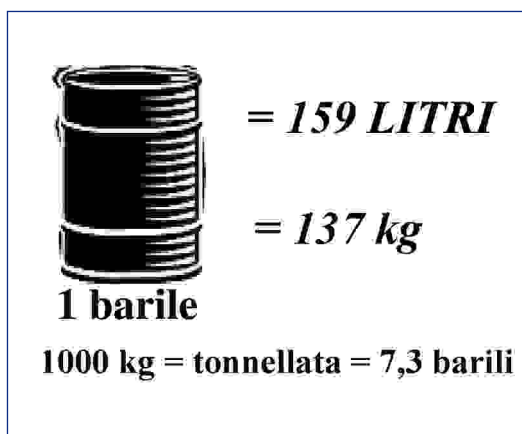
Un barile è un'unità di misura di volume che ha una corrispondenza fisica proprio con un barile e che, formalmente, equivale a 159 litri.

Il prezzo medio di 29 doll./bbl del 2000 è quello che incassa il Paese esportatore, ad esempio l'Iran, e comprende i costi fino all'imbarco sulla nave nel porto iraniano nel Golfo Persico.

Il trasporto del greggio su navi cisterna fino alla raffineria, supponiamo in Sicilia, è di circa 1 doll./bbl, per un costo complessivo di 30 doll./bbl.

In Europa, si preferisce fare riferimento al peso e pertanto il prezzo al barile viene convertito in doll./tonn.

Una tonnellata (1000 kg) di greggio contiene 7,3 barili e pertanto un prezzo di 30 doll./bbl equivale a 219 doll./tonn. (30 x 7,3).

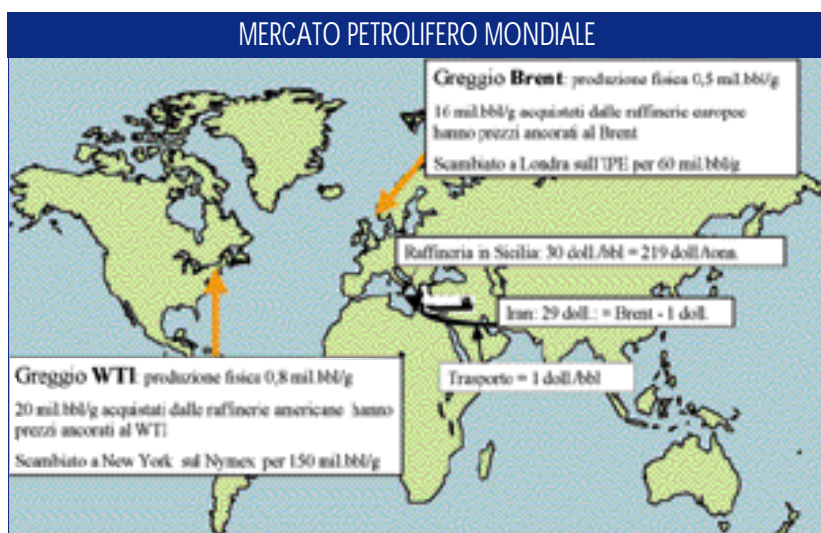


I PREZZI DEL PETROLIO: IL BRENT

Il prezzo riportato con più frequenza dalle agenzie di stampa è quello del Brent. Il Brent è una qualità di petrolio prodotta nel Mare del Nord in volumi di 0,6 milioni di barili al giorno. Grazie al fatto che i singoli carichi vengono scambiati diverse volte, il suo mercato è altamente liquido e il suo prezzo molto significativo delle condizioni di abbondanza o carenza di tutto il mercato mondiale del petrolio. Il Brent viene scambiato anche all'International Petroleum Exchange (IPE), mercato a termine di Londra, con transazioni di carta superiori di 60 volte alla produzione fisica.

I PREZZI DEL PETROLIO: IL WEST TEXAS INTERMEDIATE

Tutto il petrolio acquistato dalle raffinerie in Europa, 16 mil.bbl/g, ha prezzi ancorati alle quotazioni del Brent. Nell'esempio la raffineria sicilia-



na ha firmato un contratto nel quale è stabilito che il prezzo è quello Brent del giorno di consegna meno uno sconto, dell'ordine di 1 doll., in quanto la qualità del greggio iraniano è peggiore.

Negli Stati Uniti esiste un mercato simile, quello per la qualità West Texas Intermediate (WTI) la cui produzione fisica è di 0,7 mil.bbl/g ma che viene scambiata con transazioni di carta sul mercato a termine New York Mercantile Exchange (Nymex) per volumi superiori di 150 volte. Tutti i 20 mil.bbl/g di greggio acquistati dalle raffinerie americane hanno prezzi ancorati alle quotazioni del WTI del Nymex.

Le numerose negoziazioni di carta sul Nymex e sull'IPE riguardano vendite e acquisti di lotti standard di petrolio per consegna futura, da cui l'accezione inglese "futures". Questi contratti, però, invece di risultare nell'effettiva consegna, vengono compensati prima della scadenza con operazioni di segno opposto, ad un prezzo diverso da quello iniziale che

determina il guadagno o la perdita, come nelle borse azionarie, dell'operazione. Giornalmente avvengono centinaia di scambi che continuamente esprimono un prezzo che viene diffuso elettronicamente in tutto il mondo. Questi mercati hanno raggiunto un tale livello di efficienza che anche i Paesi OPEC hanno deciso di vendere il loro greggio con prezzi ancorati a queste quotazioni.

I PRODOTTI PETROLIFERI

Il petrolio greggio non può essere utilizzato direttamente, ma deve essere raffinato. La raffinazione è la separazione dei vari composti di cui il petrolio è fatto. I principali sono:

- gas di petrolio liquefatti (GPL): su 100 tonn. di greggio, le quantità di GPL ottenuto è di 5 tonn. (resa del 5%); il GPL è venduto nelle bombole per cucina, nella rete distributiva carburanti per autoveicoli e in bomboloni per riscaldamento;
- cherosene, con rese del 5%, impiegato dagli aerei;
- benzine, con rese del 30% della materia prima lavorata, destinate al consumo nelle auto;
- gasolio, con rese intorno al 30%, impiegato in gran parte come carburante per autoveicoli e in misura minore per il riscaldamento;
- olio combustibile, con rese del 20%, può essere impiegato solo per la combustione, principalmente nelle centrali elettriche;
- bitumi, con rese del 5%, per la

produzione di asfalti, da quelli delle strade a quelli più sofisticati per le coperture delle case;

□ lubrificanti, con rese del 5%, utilizzati sia nei motori degli autoveicoli sia nell'industria.

IL MERCATO SPOT E IL PLATT'S

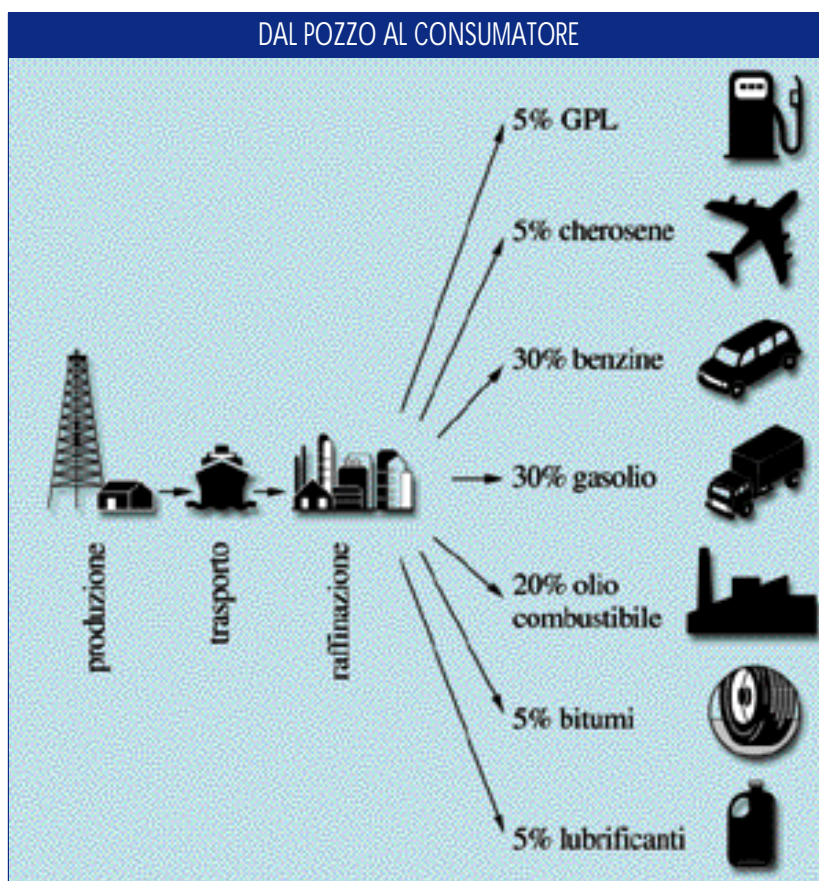
Sia in termini di volumi, ma, soprattutto, per i guadagni ottenuti, i prodotti più importanti sono il gasolio e le benzine. Ottenuti i prodotti, la raffineria della Sicilia ha due alternative di vendita, supponiamo per le benzine:

□ sul mercato internazionale, o mercato spot, per volumi di grande dimensione su navi da 20-30 mila tonn.;

□ sul mercato interno della Sicilia o del Centro Italia, verso il quale movimentata i prodotti in volumi inferiori e sostenendo costi di trasporto maggiori.

Sul mercato spot, le navi da 20-30 mila tonn. di benzina sono acquistate da vari operatori: compagnie petrolifere che non dispongono di raffinazione; raffinerie che sono in manutenzione; grandi distributori finali; mediatori, in inglese "traders", che poi rivendono ad altri soggetti.

Queste negoziazioni formano il mercato spot dei prodotti, i cui prezzi sono rilevati giornalmente dall'agenzia di stampa Platt's. La quotazione Platt's, espressa in doll./tonn., rappresenta il prezzo di cessione della benzina dalla raffineria al mercato internazionale, e si riferisce a carichi disponibili entro i 15 giorni successivi.



IL PLATT'S E I PREZZI VERSO L'ITALIA

Le compagnie petrolifere che vendono sulla rete carburanti in Italia spesso, invece di ritirare dalla propria raffineria, decidono di acquistare la benzina dal mercato internazionale al prezzo Platt's.

Anche quando la raffineria di una società petrolifera cede alla divisione distribuzione della stessa società la benzina, il prezzo, in questo caso di trasferimento, è il Platt's.

Per tale ragione il Platt's è il valore di partenza per determinare il prezzo alla

pompa in Italia. Tutti i prodotti petroliferi vengono scambiati dai raffinatori sul mercato spot con proprie quotazioni Platt's.

IL LEGAME FRA PREZZI DEI PRODOTTI E PREZZI DEL GREGGIO

Le quotazioni Platt's dei prodotti petroliferi ottenuti dal greggio, determinano il ricavo lordo di raffinazione che, nel nostro caso del greggio dall'Iran, ad inizio marzo 2000, era a 240 doll./tonn. Sottraendo il costo di acquisto del greggio, 219 doll. e vari costi variabili, per altri 10 doll./tonn., si ottiene un margine di raffinazione di 11 doll./tonn. che serve a coprire i costi del capitale.

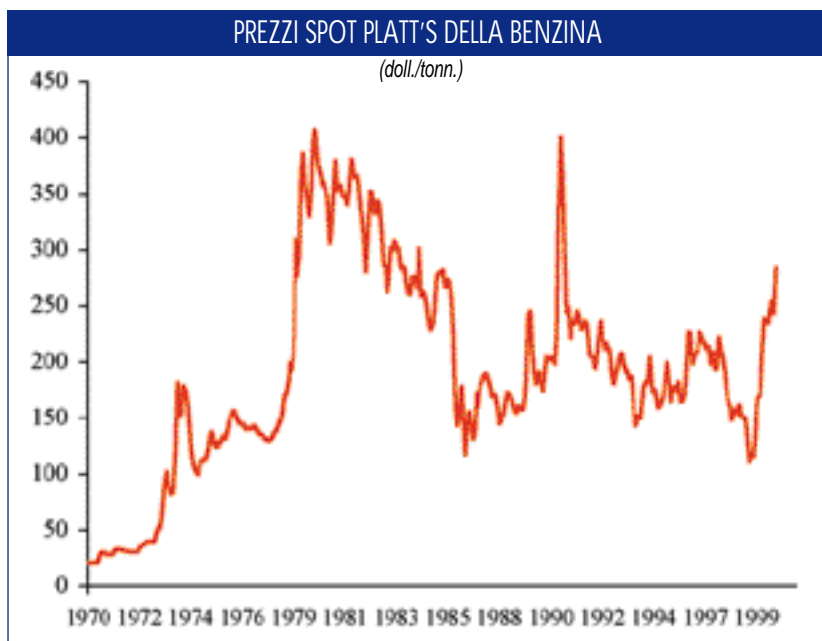
Se i margini sono alti, grazie a prezzi Platt's alti, la raffineria aumenta le lavorazioni e richiede più greggio, il cui prezzo tende ad aumentare.

Se il prezzo del greggio sale più dei prezzi dei prodotti, i margini di raffinazione diventano negativi e le raffinerie rallentano la produzione e l'offerta, fino a quando i prezzi dei prodotti non risalgono, o fino a quando il prezzo del greggio non scende.

QUALE PREZZO PRENDERE A RIFERIMENTO?

Questa relazione fra mercato dei prodotti e del greggio, si manifesta nella realtà con forti ritardi dovuti a specificità dei singoli mercati.

Così i forti aumenti del greggio Brent nel febbraio 2000 sono stati causati da aspettative di stabilità della produzione OPEC, mentre il mercato dei prodotti, fra cui la benzina, ha seguito con lentezza i rialzi. A fine marzo 2000, con i prez-



zi del greggio in forte discesa per aspettative di aumento della produzione OPEC, i prezzi della benzina Platt's sono scesi più lentamente in quanto hanno scontato le preoccupanti condizioni del mercato americano delle benzine, quello in assoluto più importante.

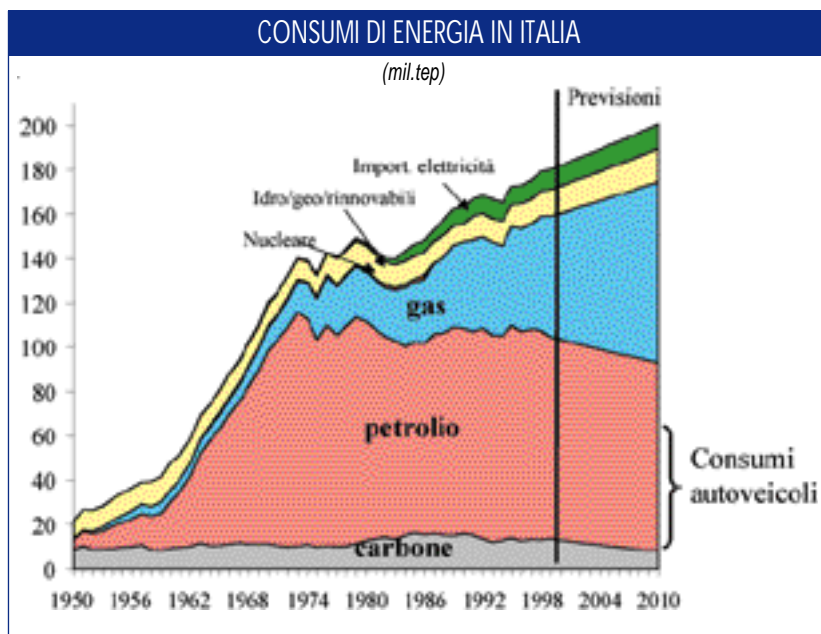
I ritardi nei meccanismi dei prezzi del greggio e di quelli dei prezzi dei prodotti suggeriscono di prendere a riferimento, nelle valutazioni di breve termine dei prezzi in Italia rispetto a quelli del mercato petrolifero internazionale, non il greggio Brent, come spesso erroneamente accade, ma la quotazione Platt's.

Prendendo il Platt's del 17 marzo 2000 di 316 doll./tonn. e volendo esprimerlo in lire/lt per arrivare al prezzo finale alla pompa della super, il calcolo è il seguente: 316 doll./tonn., equivalgono, con il dollaro a 2001 lire, a 632.316 lire/tonn. (316 doll. x 2001) ovvero a 632 lire/kg (632.316/1000 kg); siccome un litro di benzina pesa 0,732 kg, il Platt's è 463 lire/lt (632 x 0,732).

PETROLIO E SISTEMA ITALIA

L'Italia si è collocata, nel 2000, al quarto posto in Europa per consumi petroliferi con 92 mil.tonn. Nell'industria e nella produzione di elettricità, il petrolio è sostituito dal gas, fonte più pulita e conveniente grazie alle minori tasse.

Ciò non accade nei trasporti, dove i prodotti ottenuti dal petrolio non possono essere sostituiti, se non in minima



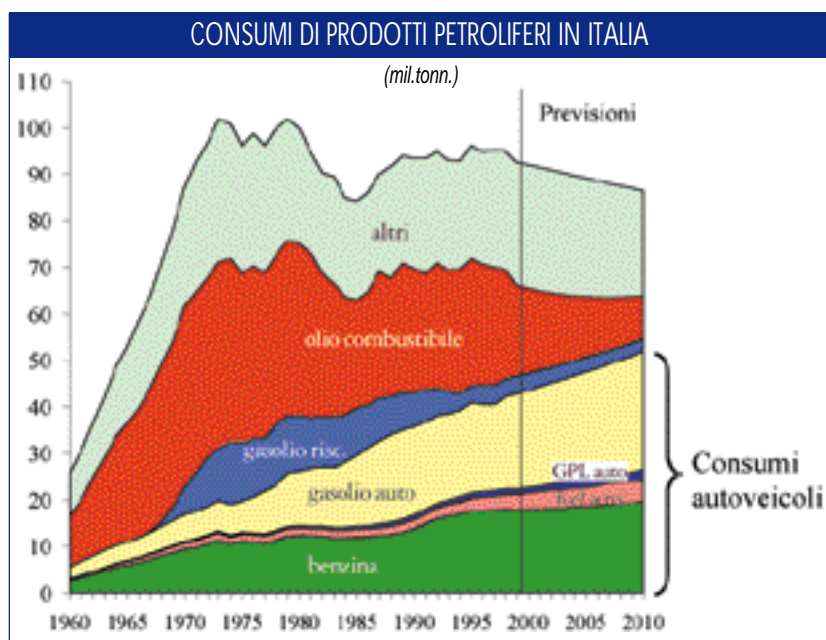
parte, nell'alimentazione dei motori a scoppio. I consumi petroliferi sono attesi scendere per effetto della loro sostituzione nella produzione di elettricità con gas.

IL CONSUMO DI PETROLIO DEGLI AUTOVEICOLI

Con le attuali tecnologie, non è prevedibile nel prossimo decennio ricorrere su vasta scala a carburanti alternativi a quelli petroliferi per i consumi degli autoveicoli.

Per tale ragione, sono attesi aumenti nei consumi di carburanti: benzine, gasolio auto e gas di petrolio liquefatti (GPL).

Come nel resto dei Paesi industrializzati, anche in Italia la domanda di petrolio riguarda sempre più i consumi degli autoveicoli nei trasporti, mentre sono in calo i consumi degli altri settori.



Il sistema petrolifero nazionale ha un ruolo strategico nella copertura della domanda dei trasporti e nella fornitura di carburanti qualitativamente migliori.

PETROLIO E TRASPORTI

La domanda di mobilità, uno dei bisogni essenziali delle moderne società, è in costante crescita ed è soddisfatta prevalentemente attraverso veicoli pri-

vati che consumano carburanti derivati dal petrolio. I prodotti petroliferi costituiscono il 98% dei consumi energetici del settore trasporti. Benzina e gasolio da soli rappresentano l'82%. I trasporti delle ferrovie consumano 0,6 mld.kWh, pari all'1% dei consumi totali di energia (vedi Tab. 2).

L'INDUSTRIA DI RAFFINAZIONE IN ITALIA

Da 30 anni, l'industria di raffinazione italiana è la prima in Europa per dimensione ed è quella che ha conosciuto il processo di ristrutturazione più incisivo negli anni '80, con un dimezzamento della capacità a poco più di 100 mil.tonn.

Alla riduzione della capacità, essa ha corrisposto un aumento del suo tasso di utilizzo, oggi prossimo all'85% per la capacità primaria e al 100% per quella complessa.

Nonostante il miglioramento del tasso di utilizzo, l'industria di raffinazione italiana ha ancora troppe raffinerie che non possono essere chiuse per gli alti costi di risanamento dei siti industriali su cui si trovano.

LA REDDITIVITÀ DELLA RAFFINAZIONE

Dopo i disastrosi livelli degli anni '80, la redditività dell'industria è migliorata intorno al 1990, innescando investimenti in:

- impianti per aumentare la produ-

Tabella 2

CONSUMI SETTORE TRASPORTI 1999			
	MIL. TONN	MIL. TEP	%
GPL	1,3	1,3	3%
Benzina Super	7,0	7,4	16%
Benzina sp	11,0	11,6	26%
Carboturbo	3,1	3,2	7%
Gasolio auto	17,1	17,8	40%
Bunkers	2,7	2,7	6%
Totale prodotti petroliferi	42,2	43,9	98%
Gas (mld. mc)	0,4	0,3	1%
Energia elettrica (mld. KW)	6,5	0,6	1%
Totale	49,1	44,8	100%

zione di carburanti;

□ impianti per il miglioramento qualitativo dei carburanti.

Negli anni '90 i margini sono peggiorati e oggi non sono sufficienti a ripagare gli alti investimenti effettuati in passato. Il peggioramento della redditività della raffinazione, spinge ad aumentare i margini sulla rete distribuzione carburanti, attività integrata all'interno delle compagnie petrolifere.

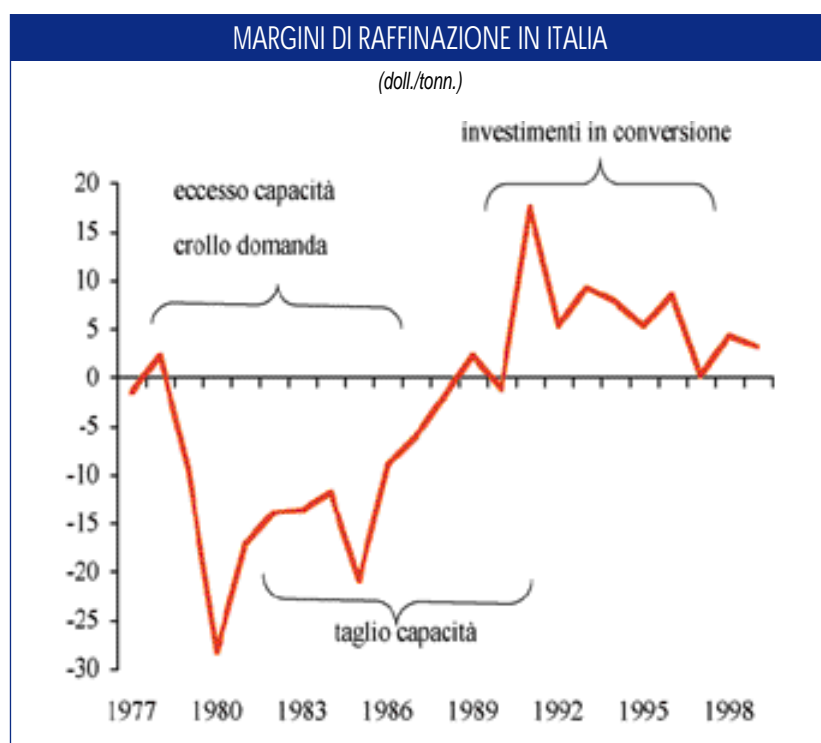
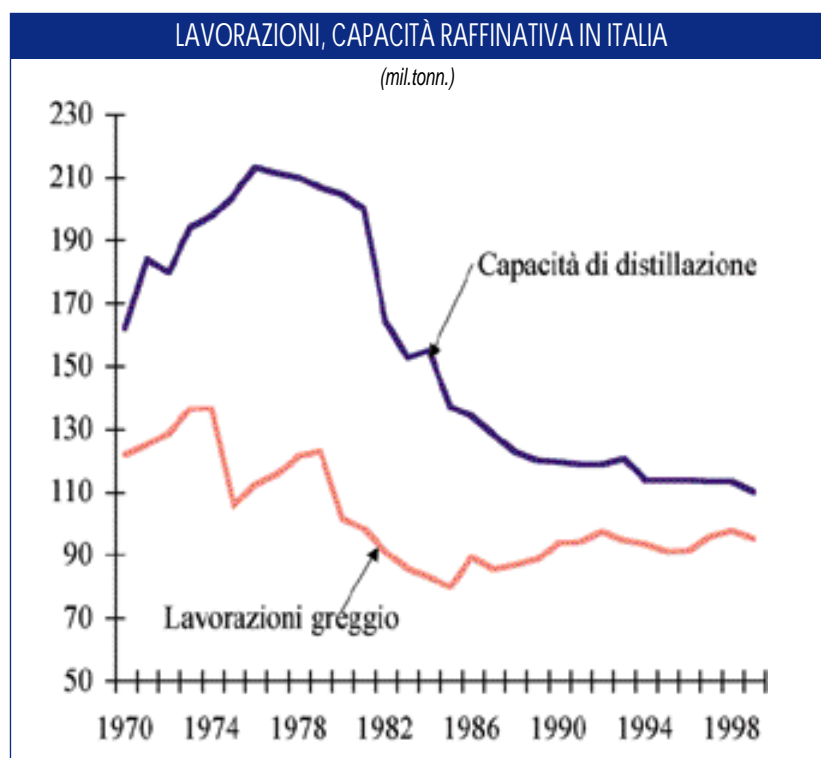
IL SETTORE EXTRA-RETE

In genere, il principale obiettivo di una raffineria è quello di rifornire i canali di distribuzione al dettaglio dei prodotti petroliferi. È nella distribuzione che le compagnie petrolifere riescono ad ottenere margini migliori rispetto alla raffinazione.

In Italia, come nel resto d'Europa, il settore distributivo che consente i maggiori profitti è quello dei carburanti: benzina, gasolio auto e GPL. Questi prodotti vengono venduti ai distributori che vengono definiti rete carburanti.

Tutto ciò che viene venduto al di fuori della rete carburanti, viene definito settore extra-rete: si tratta di vendite di olio combustibile alle centrali elettriche e all'industria, di gasolio riscaldamento al settore civile, di gasolio auto ai trasportatori, di bitume per l'asfalto.

Per la gran parte di questi prodotti, in particolare per l'olio combustibile e per il gasolio, i margini di distribuzione negli ultimi 10 anni sono sempre



stati molto bassi rispetto alle aspettative delle compagnie.

Ciò per effetto combinato del crollo della domanda e di una produzione che

è rimasta molto alta. I bassi margini nel settore extra-rete, come quelli della raffinazione, spingono ad aumentare i margini nella rete distribuzione carburanti.

Il prezzo dei carburanti in Italia

I NUOVI MASSIMI DELLA BENZINA

In Italia i prezzi dei carburanti hanno raggiunto nuovi record, la benzina super ha raggiunto le 2.300 lire nel settembre 2000, con un balzo di 500 lire rispetto ai minimi di inizio 1999.

Stessa variazione si è verificata per i prezzi del gasolio, saliti da minimi vicino alle 1300 lire nel gennaio 1999 a massimi oltre 1800 lire nel settembre 2000. Per intensità, le variazioni del 2000 ricordano quelle verificatesi in corrispondenza delle crisi petrolifere del 1973 e 1979.

Nel 1990, quando il petrolio raggiunse i 40 doll, il balzo dei prezzi alla pompa dei carburanti fu più contenuto e breve.

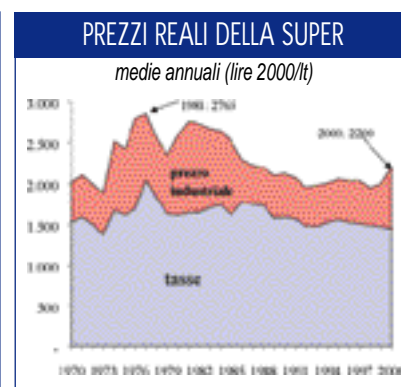
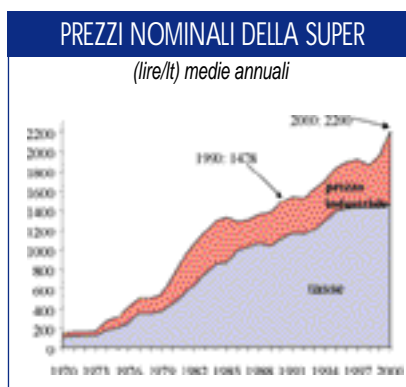
PREZZI NOMINALI E PREZZI REALI

In media d'anno, il prezzo della benzina super si collocherà al nuovo massimo di 2200 lire, 260 in più della media del 1999. Le tasse sulla benzina saliranno a 1442 lire, 7 lire in più della media del 1999.

In termini reali, le 2200 lire del 2000 saranno un massimo solo dal 1987, mentre sono ancora distanti i picchi oltre le 2500 lire, in lire 2000, dell'inizio degli anni '80.

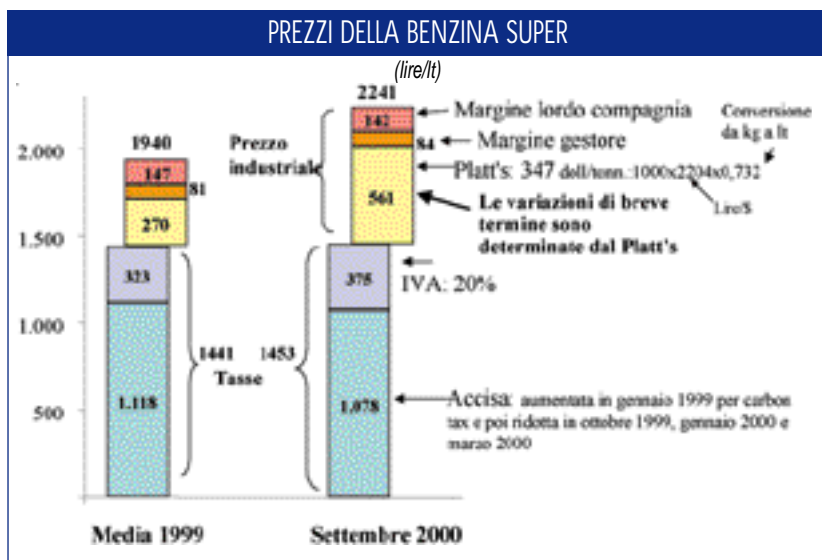
I MECCANISMI DEI PREZZI

Il fattore principale delle oscillazioni a breve termine dei prezzi alla pompa, è

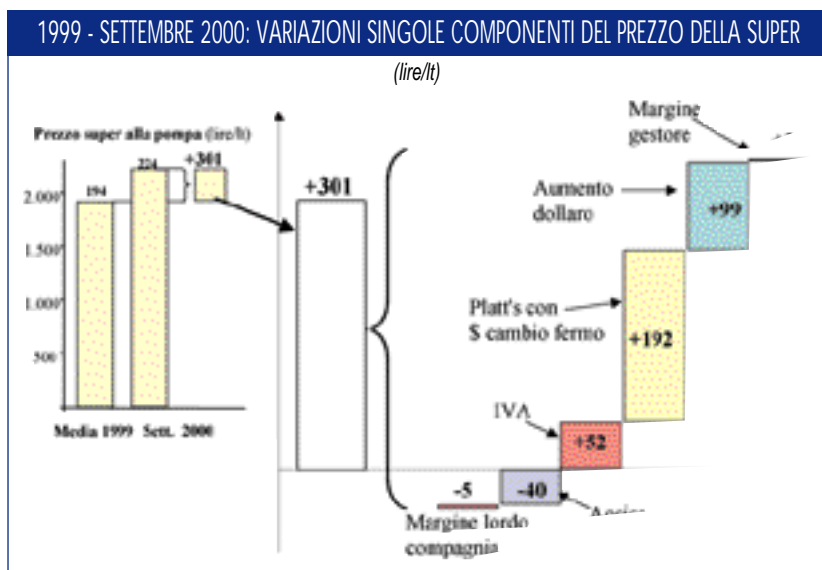


il prezzo Platt's o prezzo del mercato internazionale della benzina. A tale quotazione, che rappresenta il prezzo di cessione dalla raffineria, occorre sommare, per arrivare al prezzo alla pompa, le tasse (IVA e accise), il margine del gestore e il margine della compagnia petrolifera.

La componente fondamentale rimane quella delle tasse, che copre circa il 65% del prezzo finale.



Il margine di distribuzione, delle compagnie e dei gestori, conta per il 10% del totale. Emerge chiaramente una sproporzione fra attenzione concentrata sulla distribuzione (guadagni delle compagnie ed efficienza della rete) e effettivo peso di questi costi sul prezzo finale.



LE VARIAZIONI DEI PREZZI

L'aumento dei prezzi del 2000 di 301 lire/lt è stato causato in gran parte dal balzo dei prezzi della materia prima (Platt's), +192 lire, aggravato dal peggioramento del cambio lira/dollaro, +99 lire.

Marginali sono le variazioni delle altre principali componenti.

L'IVA è aumentata di 52 lire/lt, compensata solo parzialmente da una riduzione di 40 lire delle accise. L'aumento delle tasse, per l'effetto IVA su un prezzo industriale più alto, è stato solo parzialmente restituito ai consumatori.

I GUADAGNI DELLE COMPAGNIE: BENZINA

In Italia, come nel resto d'Europa, l'aumento dei prezzi della benzina ha innescato le consuete accuse alle compagnie petrolifere circa comportamenti non competitivi nella distribuzione carburanti.

L'indagine Antitrust, conclusa nel giugno 2000, ha stabilito che, nella fissazione del margine del gestore, pari a circa 85 lire/litro, sono state adottate pratiche collusive, impedendo una maggiore competizione che avrebbe comportato, nella migliore delle ipotesi, margini dei gestori, e prezzi alla pompa, inferiori per non più di 5 lire/lt.

L'indagine non ha invece analizzato l'andamento dei margini di distribuzione delle compagnie che, dopo un trend di crescita fino al 1996, sono stati in co-

stante flessione negli ultimi anni. Tale contrazione evidenzia che, dal 1996, le variazioni dei prezzi della materia prima sono state traslate alla pompa con maggiore velocità quando erano al ribasso, rispetto a quelle al rialzo.

I GUADAGNI DELLE COMPAGNIE: GASOLIO

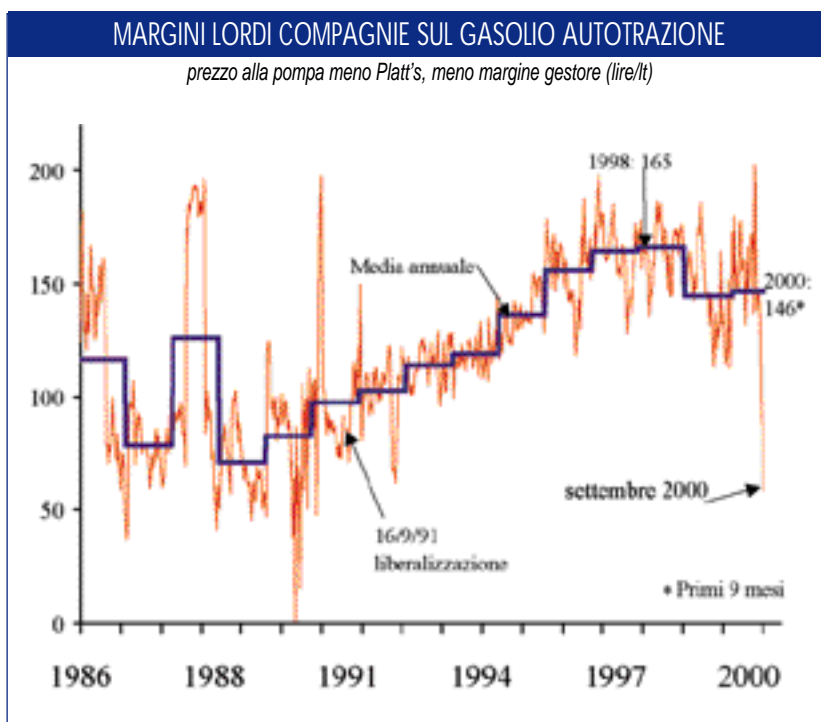
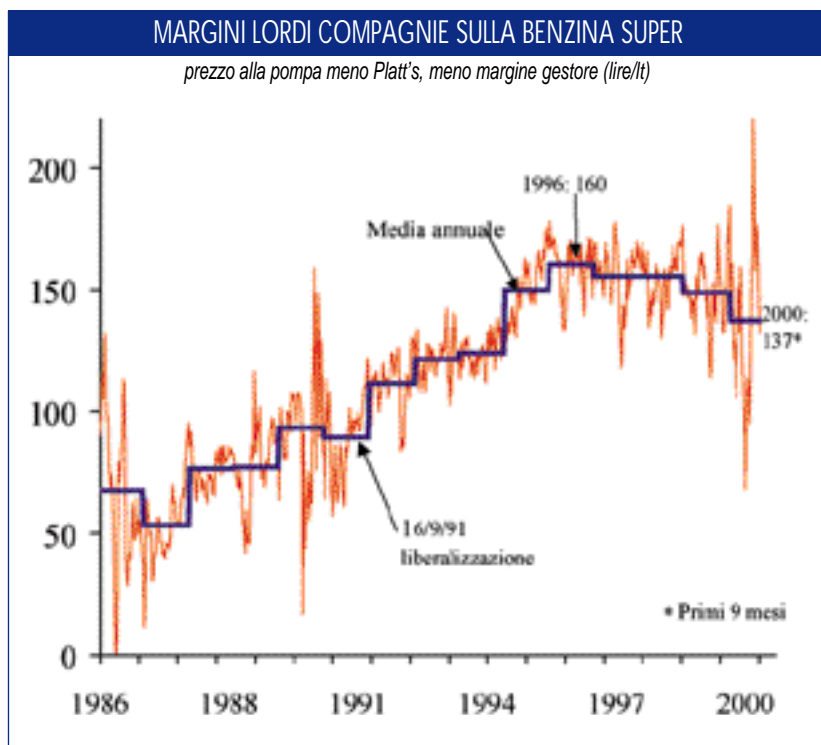
Simile andamento è stato fatto segnare dai margini sul gasolio autotrazione, salito fino al 1997, anno dopo il quale si sono assestati per poi conoscere una vistosa flessione negli ultimi due anni.

Nel corso del 2000 si è assistito a forti oscillazioni. In particolare nel settembre 2000 i margini di guadagno sono scesi a livelli minimi per effetto della volontà delle compagnie di mantenere allineati i prezzi alla pompa a quelli del mercato extra-rete.

Sul mercato extra-rete, infatti, i prezzi sono sempre stati più bassi di circa 100 lire, in quanto i trasportatori comprano direttamente dalle raffinerie o dai grossisti grandi volumi di prodotto, il che permette anche costi di distribuzione più bassi.

L'ANDAMENTO DELLE TASSE

Seppur timidamente, l'Italia è stato il primo Paese in Europa ad intervenire sui prezzi finali della benzina, riducendo marginalmente le accise. In realtà, si è trattato della restituzione, peraltro solo parziale, dell'aumento del gettito IVA, la cui aliquota fissa del



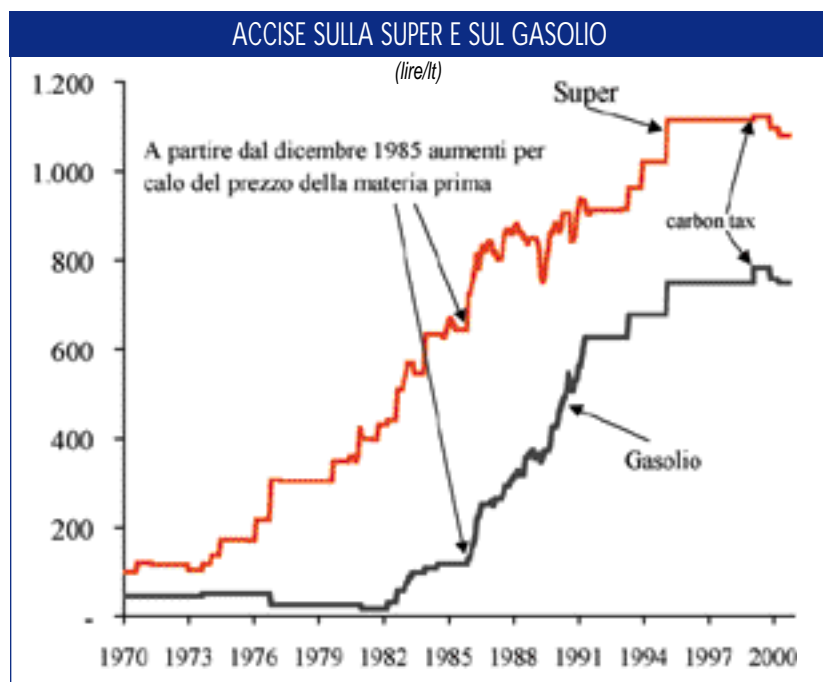
20%, è applicata su un prezzo della materia prima maggiore. Tenendo anche conto dell'aumento dell'accisa del 16 gennaio 1999, alla vigilia dell'inizio del trend al rialzo, formalmente chiamato applicazione della carbon tax, le tasse sono superiori ancora di 22,5 lire ri-

spetto ad inizio 1999 (vedi Tab 3).

Nel dibattito circa la possibilità di ridurre le tasse sui carburanti, occorre ricordare che in corrispondenza del controshock petrolifero del 1986, quando i prezzi del petrolio passarono da 28 a 10 doll./bbl, l'Italia, come gli altri

Tabella 3

TASSE E PREZZI DELLA BENZINA SUPER (lire/lt)								
	Prezzo alla pompa	Tassa (accisa)	Variazione tassa decisa dal governo	Variazione %	Nota	IVA (20% su tassa e prezzo netto)	Totale tasse	Prezzo netto di tasse
04-gen-99	1800	1111,49				300	1411	389
16-gen-99	1812	1119,629	+8,139	+0,73%	Carbon tax	302	1422	390
01-nov-99	1986	1094,629	-25	-2,23%	Decreto legge 383/99	331	1426	560
10-gen-00	2039	1090,462	-4,167	-0,38%	Decreto Finanze 29/12/00	340	1430	609
06-mar-00	2131	1086,295	-4,167	0,38%	Decreto Finanze 23/2/00	355	1441	690
24-mar-00	2136	1077,962	-8,333	0,77%	Decreto Finanze 17/3/00	356	1434	702
15-set-00	2261	1077,962				377	1455	806
Variazione	336	-33,53				56	22,47	314



Paesi europei, decise di aumentare le tasse sui prodotti, al fine di mantenere sostanzialmente inalterato il prezzo al consumo.

L'alto peso delle accise sui prezzi finali dei carburanti è simile per i prezzi dei tabacchi e degli alcolici, prodotti il cui consumo si cerca di limitare mantenendo alti i prezzi.

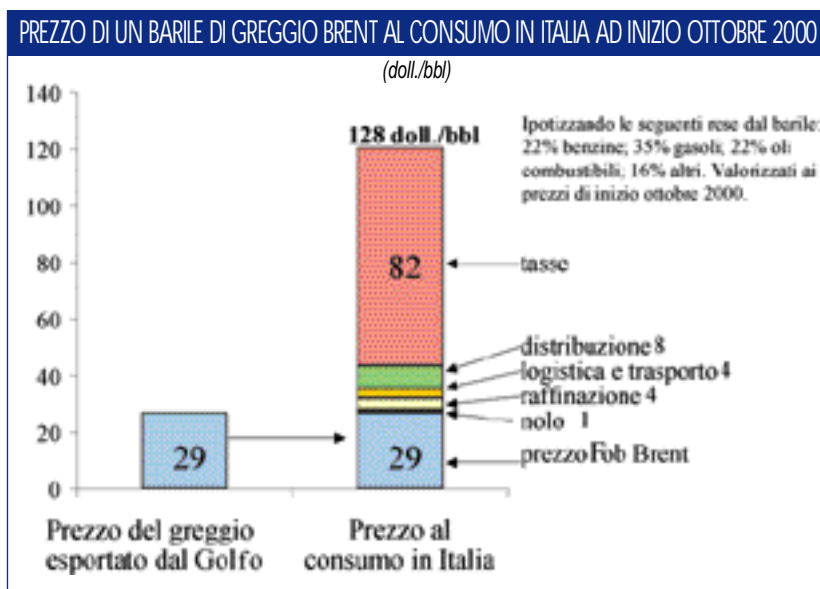
Per i carburanti, una possibile giustificazione risiede nell'inquinamento che il loro consumo comporta, impostazione seguita in Italia nel gennaio 1999 per la carbon tax. Tuttavia, il peso delle tasse è sproporzionato rispetto all'importanza che hanno i carburanti nel coprire la domanda di mobilità, un bisogno essenziale nelle moderne società.

IL COSTO DEL BARILE IN ITALIA

Un barile di greggio, pari a 159 litri, viene acquistato dalle raffinerie, nel 2000, a 29 doll./bbl e lavorato per ottenere diversi prodotti, fra cui i principali sono benzina, gasolio e olio combustibile.

Le compagnie ricaricano il prezzo finale dei costi di trasporto, raffinazione, logistica e distribuzione per arrivare al prezzo finale.

Ciascun prodotto ha un prezzo industriale a cui vanno sommate le tasse. Tenendo conto delle tasse che gravano su ciascun prodotto, è possibile stimare il prezzo finale al consumo di un ba-



rile di petrolio. Nel 2000 in Italia si colloca a 128 doll./bbl, di cui 82 tasse.

La rete italiana e il confronto con l'Europa

LA VENDITA DI CARBURANTI

L'Italia, come gli altri Paesi industrializzati, conosce una costante e sostenuta crescita della domanda di mobilità, che si traduce in espansione delle vendite di automobili e in crescita dei consumi di carburanti.

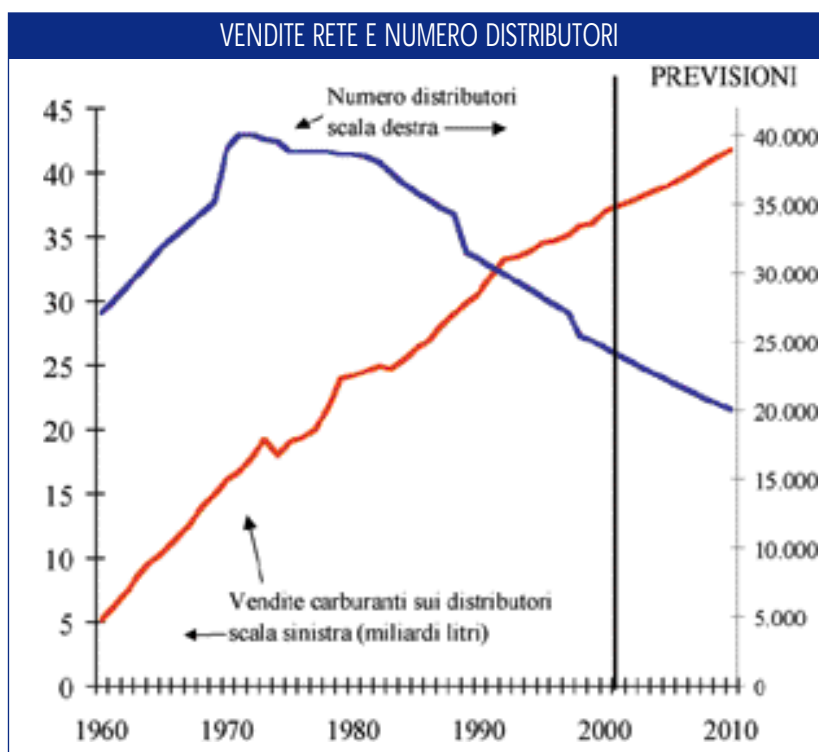
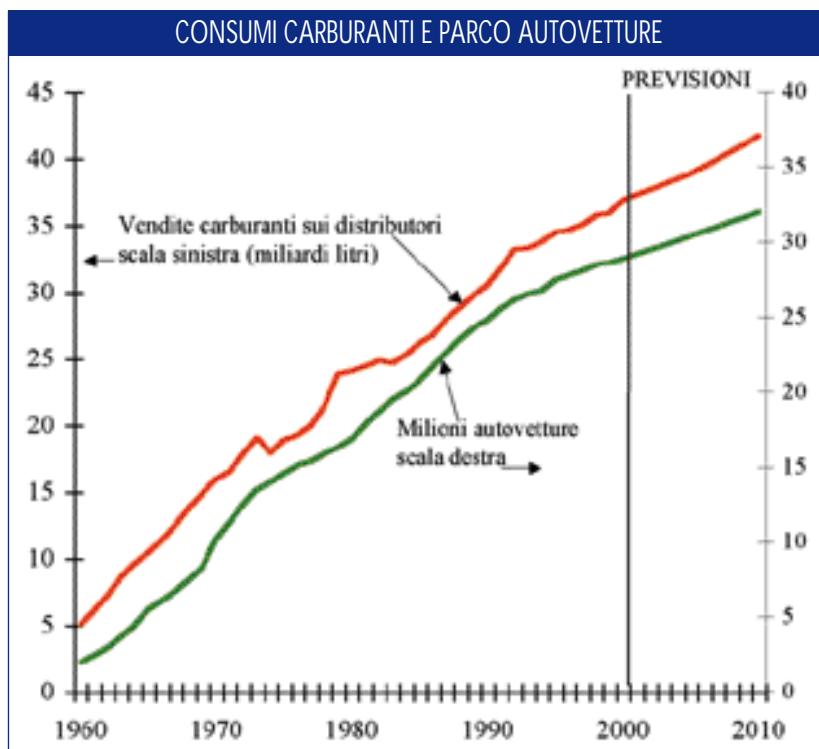
Il parco auto in Italia ha raggiunto i 30 milioni di unità, a cui vanno sommati altri 12 milioni di autoveicoli. L'80% delle vendite di carburanti, 35 miliardi di litri, viene effettuato attraverso le circa 24 mila stazioni di servizio che compongono la rete carburanti italiana. Anche nel prossimo decennio è prevedibile il persistere di un trend crescente sia del parco auto sia delle vendite di carburanti.

Il ruolo della rete carburanti nel garantire un servizio essenziale per la domanda di mobilità è destinato a perdurare in futuro.

LA RETE DISTRIBUZIONE CARBURANTI

La rete distribuzione carburanti in Italia è costituita da circa 25 mila punti vendita. Il loro numero, come nel resto dei Paesi industrializzati, è in costante calo dall'inizio degli anni '70, quando raggiunse un picco di 40 mila punti vendita.

Il calo del numero totale e la crescita delle vendite di carburante fa sì che le vendite medie per ogni punto vendita siano in costante crescita. Nel 1998 hanno raggiunto 1,4 milioni di litri



l'anno, contro 1 milione all'inizio degli anni '90.

Le previsioni indicano che nel prossimo decennio i punti vendita si ridurranno a 20 mila, per effetto dei programmi di razionalizzazione in corso da più di due decenni.

IL CONFRONTO CON IL RESTO D'EUROPA

Oltre all'alto numero di punti vendita, che risulta in un erogato medio annuale di 1,4 mil.litri, circa la metà rispetto all'estero, la rete italiana soffre di altre inefficienze:

- orario medio giornaliero limitato a 10 ore, contro 13-16 all'estero;
- numero di giorni di apertura ampiamente inferiore, 290 giorni contro 360 giorni;

□ bassa diffusione del self service post pay, dovuto anche alla scarsa propensione del consumatore finale a fare benzina da sé;

□ alta diffusione, invece, del self service pre pay, quello utilizzato in Italia per il rifornimento quando il punto vendita è chiuso; la proliferazione di questo tipo di self service, caso unico in Europa, è il risultato della necessità di aggirare l'anacronismo delle limitazioni orarie;

□ i margini unitari delle compagnie petrolifere e dei gestori su ciascun litro di carburante in Italia sono nettamente superiori a quelli degli altri Paesi;

□ tuttavia, i guadagni complessivi per punto vendita in Italia sono ampiamente inferiori rispetto a quelli stranieri, a causa dei minori volumi di vendita;

□ il guadagno del gestore è ottenuto

Tabella 4

RETI EUROPEE A CONFRONTO 1998					
		ITALIA	FRANCIA	GERMANIA	GB
Numero punti vendita fine 1998 (A)	unità	25.400	17.100	16.600	13.758
Numero punti vendita fine 1974 (B)	unità	39.200	49.000	35.520	32.720
Variazione 1998/1974 (C)=(A)/(B)-1	%	-35%	-65%	-53%	-58%
Parco auto (D)	milioni	32	27	42	23
Auto per punto vendita (E)=(D)/(A)	unità	1240	1567	2512	1657
Erogato medio (F)	mil.litri/pv	1,4	2,6	3,1	2,9
Orario medio giornaliero (G)	ore/giorno	10	14	13	16
Giorni anno apertura (H)	gg/anno	290	350	360	364
% punti vendita con self-service post pay (I)	%	15%	63%	92%	76%
% punti vendita con self-service pre pay (I)	%	30%	5%	7%	2%
Margine lordo benzina e gasolio (L)	lire/litro	214	137	160	139
Margine gestore medio benzina e gasolio (M)	lire/litro	70	42	31	50
Margine compagnia al netto gestore (N)=(L)-(M)	lire/litro	145	95	129	89
Margine annuale compagnia per sito (O)=(N)x(F)	milioni lire/anno	200	247	400	258
Margine annuale gestore per sito (P)=(M)x(F)/(O)	milioni lire/anno	107	243	175	223
Margine gestore: quota carburanti sul totale (Q)	%	90%	45%	55%	65%
Quota di mercato degli ipermercati	%	0%	53%	15%	28%

in Italia per il 90% dal carburante, contro valori intorno al 50% all'estero, dove il gestore può contare anche sulle vendite di prodotti non petroliferi come giornali, alimentari e tabacchi;

□ completa assenza in Italia della grande distribuzione che, all'estero, per attirare clientela, vende a prezzi allineati ai costi; occorre sottolineare che la grande distribuzione si è diffusa prevalentemente in Francia e Gran Bretagna per condizioni di mercato del tutto particolari difficilmente ripetibili in altri Paesi, fra cui l'Italia (vedi Tab. 4).

LA DESERTIFICAZIONE

Dopo la forte ristrutturazione degli ultimi 10 anni, in diversi Paesi europei, in particolare in Francia e Gran Bretagna, è emerso il problema di aree isolate a bassa densità abitativa non servite da distributori di carburanti; in Francia, dove il problema è più accentuato al di fuori dei centri urbani, alcune aree non hanno distributori nel raggio di 50 km.

L'Italia ha un'orografia molto diversa e una distribuzione della popolazione più diffusa sul territorio e meno concentrata in singole aree.

Un problema simile sta emergendo in Italia per i punti vendita che, situati nei centri urbani, sono in via di chiusura e possono essere riaperti solo in aree periferiche. Essendo l'Italia caratterizzata da un gran numero di centri urbani con sistemi viari antichi, inevitabilmente i nuovi punti vendita in loro sostituzione sono nelle periferie. Ciò ob-

bligherà i proprietari di autoveicoli, in particolare quelli a due ruote, a lunghe percorrenze solo per i rifornimenti dei carburanti.

La ristrutturazione che viene sempre presa a riferimento anche dalle autorità di governo è quella di Francia e Germania dove, tuttavia, il fenomeno è stato forzato non da interventi normativi, ma dalla straordinaria entrata della grande distribuzione (ipermercati) nella vendita di carburanti; in Italia, come nella maggioranza degli altri Paesi europei, non sussistono le condizioni per favorire una simile entrata.

La riduzione dei prezzi che può derivare dall'aver una rete con 5-7 mila punti vendita in meno è dell'ordine delle 60 lire/lt; si tratta di una stima, basata sul differenziale rispetto agli altri Paesi europei, che non è certo possa essere raggiunta e che comunque dovrebbe sempre essere paragonata ad un prezzo finale superiore alle 2000 lire.

PREZZI IN ITALIA PIÙ ALTI

L'inefficienza della rete italiana rispetto agli altri Paesi europei si traduce in prezzi al consumo che sono più alti di circa 60 lire/litro.

Questo maggiore costo può essere scomposto in singole cause di inefficienza:

□ orari di apertura degli impianti inferiori del 25%; impianti nuovi di grande dimensione, con alti investimenti da recuperare, sono costretti ad osservare lo stesso orario degli impianti

ti più piccoli e vecchi;

- normativa ambientale più stringente sulla qualità delle benzine, sul recupero dei vapori dai punti vendita e sulla sicurezza dei serbatoi;

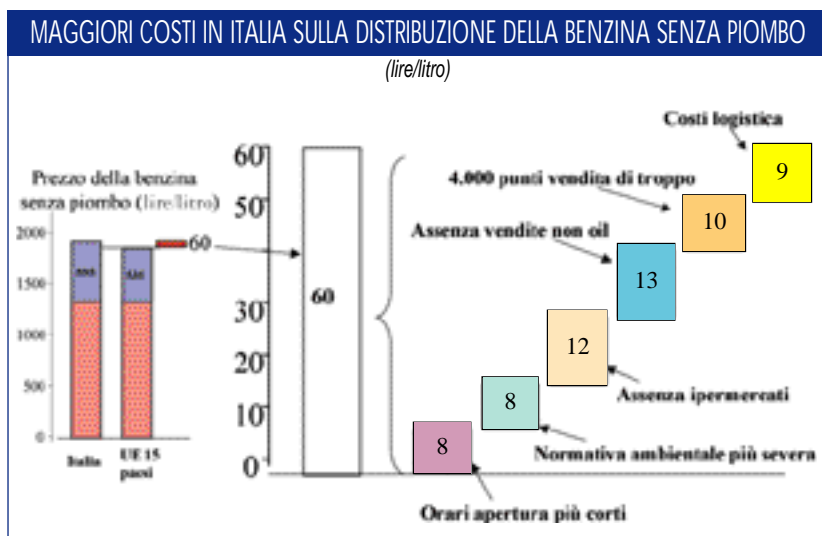
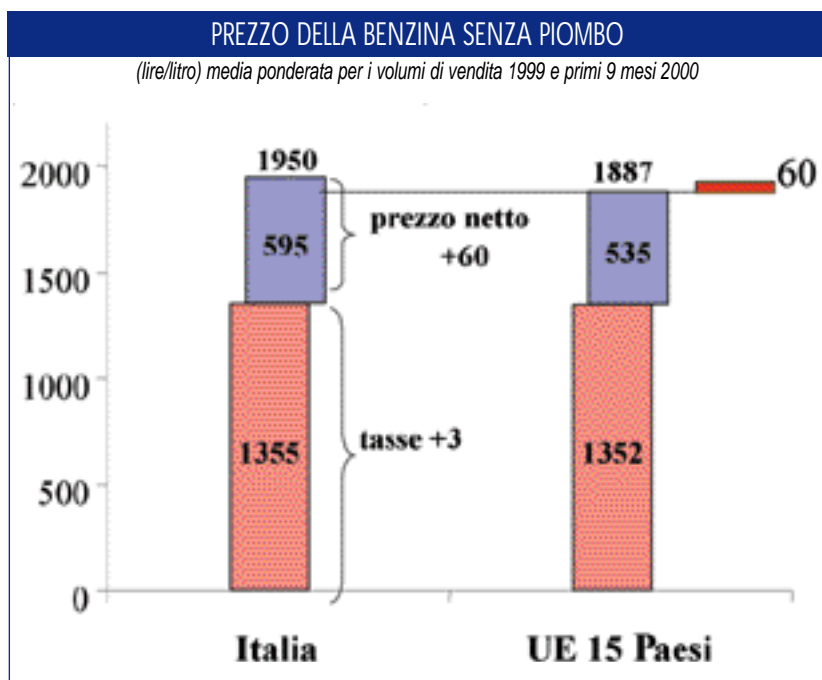
- assenza degli ipermercati che ven-

dono la benzina a prezzi allineati ai costi, inferiori anche di 100 lire rispetto a quanto riescono a praticare le compagnie petrolifere; il mancato guadagno dei supermercati viene compensato da maggiori vendite di altri prodotti;

- negli altri principali Paesi, il gestore ottiene il proprio guadagno per almeno il 50% da vendite di prodotti diversi da quelli petroliferi; ciò permette di ridurre il margine unitario sul prezzo della benzina;

- rete di punti vendita in Italia eccessivamente numerosa, che comporta un maggior numero di consegne da parte delle compagnie e la necessità di remunerare un maggior numero di gestori; sono almeno 4 mila i punti vendita in eccesso;

- maggiori costi di trasporto per la differente orografia dell'Italia, caratterizzata da un territorio prevalentemente montuoso con una distribuzione della popolazione in numerosi centri minori.



LA GRANDE DISTRIBUZIONE

La grande distribuzione, prima in Francia e poi in Gran Bretagna, è stata la principale causa di un forte processo di ristrutturazione che ha determinato la chiusura di numerosi punti vendita e una forte competizione sul lato dei prezzi.

Ciò non è accaduto negli altri Paesi europei, se non per pochi punti vendita in Germania, ed è stato determinato da condizioni favorevoli difficilmente ri-

petibili. In Francia, la grande distribuzione era già presente negli anni '70 nella vendita di carburanti, grazie a strutture logistiche di importazione dei carburanti indipendenti da quelle delle compagnie petrolifere.

In Gran Bretagna l'entrata è avvenuta solo negli anni '90 in concomitanza di un profondo processo di ristrutturazione di tutta la distribuzione commerciale, che ha portato all'apertura di numerosi nuovi centri commerciali dotati anche di distributori.

Le disponibilità di carburante sono state ottenute al di fuori delle compa-

gnie petrolifere, grazie all'eccesso di produzione di benzina e alla facilità di importazioni dall'estero per l'abbondanza di capacità logistica.

La facilità di importazioni attraverso la logistica dei terzi e l'abbondanza di prodotto sono condizioni difficilmente ripetibili in Italia, come nella maggioranza degli altri Paesi europei.

Per altro, in Italia, almeno nel Nord del Paese, la grande distribuzione ha esaurito la fase di forte espansione e tutti i nuovi centri commerciali hanno nelle vicinanze punti vendita delle compagnie petrolifere.

La normativa

IL FALLIMENTO DELLA REGOLAZIONE

La ristrutturazione della rete carburanti è un obiettivo perseguito fin dall'inizio degli anni '70 e figurava nei tre Piani Energetici del 1975, 1981 e 1988. Gli strumenti di intervento sino ad oggi impiegati sono stati una pesante regolazione con la volontà e la necessità di difendere gli interessi delle associazioni dei gestori e, in parte, delle compagnie petrolifere.

L'intervento, con una forte regolamentazione, ha rallentato la ristrutturazione. I primi interventi degli anni '70 che introdussero la concessione erano mirati a bloccare la crescita dei punti vendita, ma finirono poi per ostacolarne la riduzione, complici anche i successivi interventi che hanno finito per ingessare il settore.

Il processo di incisiva ristrutturazione degli altri principali Paesi europei è avvenuto esclusivamente attraverso la totale liberalizzazione del settore. In Italia, invece, da 30 anni si cerca di raggiungere la riduzione dei punti vendita attraverso una farraginoso regolamentazione.

Con la regolamentazione, negli ultimi anni, si è cercato di introdurre per decreto modifiche della struttura del mercato, quali il calo dei punti vendita, l'entrata dei supermercati, il facile accesso alla logistica, risultati che negli altri Paesi si sono avuti solo attraverso forze di mercato scaturite dalla completa liberalizzazione del settore.

Dietro il continuo interventismo, frutto della politica della concertazione, si cela la necessità di garantire in anticipo gli interessi delle parti coinvolte.

GLI INTERESSI DELLE COMPAGNIE

La ristrutturazione del settore, come accaduto negli altri Paesi, comporta necessariamente la riduzione di numerosi punti vendita inefficienti, e la perdita di quote di mercato da parte delle compagnie dotate di reti meno efficienti. Solo in questo modo possono essere premiate le compagnie che hanno investito in passato più di altre nell'ammmodernamento della rete.

Le compagnie più deboli, di solito anche quelle più piccole, per rallentare il processo di ristrutturazione che inevitabilmente le avrebbe colpite con perdite di quote di mercato maggiori, hanno sfruttato l'opposizione dei gestori per arrivare a normative che di fatto rallentavano il processo.

Il gruppo ENI, attraverso Agip Petroli e IP, ha una posizione dominante nel settore petrolifero italiano: dal 41% del mercato carburanti, al 70% della logistica. L'ENI, fino al 1995, è stato sotto il controllo totale dello Stato che tuttora ne possiede il 36%. Nei precedenti 30 anni la gestione dell'ENI è stata ispirata non solo da criteri di efficienza, ma anche dalla esigenza di creare occupazione nelle aree meno sviluppate. Ciò ha interessato anche la rete di

istribuzione carburanti, dove la ristrutturazione non è stata perseguita con incisività per obiettivi di mantenimento di alta occupazione.

La bassa redditività che ha segnato il settore per tutti gli anni '80 ha spinto le compagnie a far sì che, per liberalizzazione del settore, si intendesse prima di tutto liberalizzazione dei prezzi, introdotta il 16 settembre 1991, ma lasciando di fatto il settore ingessato fino alla completa eliminazione della concessione nel luglio 2000.

GLI INTERESSI DEI GESTORI

La forte riduzione dei punti vendita causa necessariamente la perdita di lavoro da parte di numerosi gestori. Le organizzazioni dei gestori si battono dall'inizio degli anni '80 per la difesa dei livelli occupazionali e degli interessi dei propri associati.

Grazie ad un forte associazionismo e alla capacità di condurre efficaci scioperi, i sindacati di categoria dei gestori godono di un potere di forza non riscontrabile in nessun altro Paese europeo.

L'importanza della distribuzione carburanti è oggi tale che nessun governo è in grado di resistere a più di un giorno o due di chiusura dei distributori senza intervenire e obbligare le parti alla negoziazione, forzando anche le compagnie a contrattazioni che difendano gli interessi dei gestori.

L'ATTUALE NORMATIVA

Il presente quadro normativo si basa sui decreti 383 e 346 del 1999 che modificavano e integravano il decreto 32 del 1998¹. Su di esso il Ministero dell'industria, per l'ennesima volta, è intervenuto nel settembre 2000.

Uno dei punti più qualificanti della presente normativa è l'introduzione della semplice autorizzazione in luogo della concessione: ciò ha avuto effetto a partire dal luglio 2000, mentre la concessione era stata introdotta esattamente 30 anni prima. L'autorizzazione in luogo della concessione comporta il rischio di una proliferazione fuori controllo dei punti vendita, ma tale rischio viene ridotto da una completa liberalizzazione del settore e dalla necessità di rispettare normative ambientali e piani comunali.

Tuttavia, la presente normativa contiene ancora forti limitazioni sugli orari di apertura e sullo sviluppo delle vendite non-oil. Le difficoltà di una completa liberalizzazione sono legate al fatto che queste attività coinvolgono anche la normativa relativa al commercio, anche questa in attesa di una completa liberalizzazione.

L'altra principale difficoltà dell'attuale normativa è che le competenze per il rilascio delle autorizzazioni e per la costruzione di nuovi impianti coinvolgono i comuni. Nella gran parte dei casi essi sono del tutto impreparati e allungano enormemente i tempi e le incertezze.

1. Decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 "Razionalizzazione del sistema di distribuzione di carburanti, a norma dell'articolo 4, comma 4, lettera c9 della legge 15 marzo 1997, n. 59", *Gazzetta Ufficiale* n. 53 del 5 marzo 1999. Decreto legislativo 8 settembre 1999, n. 346, "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 13 febbraio 1998, n. 32...", *Gazzetta Ufficiale* n. 237 dell'8 ottobre 1999. Decreto legge 29 ottobre 1999, n. 383, "Disposizioni urgenti in materia di accise sui prodotti petroliferi e di accelerazione del processo di liberalizzazione del relativo settore", *Gazzetta Ufficiale* del 30 ottobre 1999.

LA NORMATIVA AMBIENTALE

La normativa ambientale ha comportato la chiusura di un alto numero di punti vendita negli ultimi anni, divenendo ben più efficace della regolazione.

Due sono le normative rilevanti:

□ quella sul recupero vapori, che fissa limiti da rispettare entro lo scorso 30 giugno 2000; gli investimenti necessari per una stazione di servizio standard sono dell'ordine di 50 milioni; si stima che solo attraverso questa normativa siano stati circa 1000 i punti vendita chiusi nel 2000;

□ quella sui serbatoi interrati, la cui fase di attuazione inizierà nel giugno 2002, mentre la fase operativa di adeguamento è già iniziata; gli investimen-

ti per una stazione standard sono dell'ordine dei 120-130 milioni di lire, tuttavia soggetti a forte rischio di aumento per esigenze di risanamento del terreno contaminato.

La normativa ambientale italiana, oltre al vantaggio di avere favorito la ristrutturazione, ha avuto l'effetto di aggravare i costi per l'Italia rispetto agli altri Paesi europei, per un ammontare dell'ordine di almeno 10 lire/litro. Si tratta non solo di costi anticipati, per l'applicazione di norme comunitarie in tempi più veloci rispetto alle scadenze, ma anche di maggiori costi, quando in tutta Europa la normativa sarà a regime. Infatti, i limiti italiani, in particolare per i serbatoi interrati, sono nettamente più stringenti rispetto al resto d'Europa.

LA LUNGA STORIA DELLA REGOLAZIONE

LA TRAVAGLIATA REGOLAZIONE DELLA RETE ITALIANA: 1934-2000	
Data	Provvedimenti: in grassetto quelli per la razionalizzazione
08/02/34	Legge petrolifera n. 367 istituisce la concessione
19/10/44	DL n. 347 istituisce il CIP
23/02/50	Legge n. 170 introduce autorizzazione al posto di concessione
1956	Prezzi determinati in base al criterio import parity
18/12/70	Legge n. 1034 art. 16 reintroduce la concessione per frenare la proliferazione dei punti vendita
11/06/71	Legge n. 426 di riforma del commercio che esclude i carburanti
26/4/74	Delibera CIPE che adotta il Piano petrolifero in cui si auspica razionalizzazione della rete
23/12/75	Delibera CIPE che adotta PEN con le indicazioni del Piano petrolifero
24/07/77	DPR n. 616 trasferisce competenze dai prefetti alle regioni (art. 52)
23/12/77	Delibera CIPE che adotta aggiornamento PEN con obiettivo riduzione 10%
08/07/78	DPCM pone obiettivo calo 10% punti vendita entro 1980 con revoca di quelli inferiori a 100 mila litri
29/12/79	Cessa metodo di determinazione dei prezzi in base ai costi
04/12/81	Delibera CIPE che adotta PEN con l'obiettivo dell'erogato medio europeo entro il 1985
06/07/82	Provvedimento CIP n. 26 circa nuovi criteri di fissazione dei prezzi (prezzi massimi europei)
31/12/82	DPCM con aggiornamento direttive alle Regioni e obiettivo erogato europeo entro il 1985
20/11/84	TAR Lazio annulla le disposizioni del DPCM 1978 (chiusura punti vendita inferiori a 100 mila litri)
22/07/85	Piano Pastorino
10/08/88	Consiglio dei Ministri approva PEN. Par. 9-10 dedicati alla razionalizzazione rete
11/09/89	Nuove direttive alle Regioni: orario minimo settimanale 52 ore. Rinuncia a 2 concessioni per una nuova
16/09/91	Prezzi sorvegliati (prov. CIP n. 20 del 31 luglio 1991). Di fatto liberalizzazione prezzi
19/12/91	Firma protocollo per la costituzione del Consorzio ristrutturazione rete
23/06/93	Antitrust bocchia Consorzio ristrutturazione rete. Istruttoria iniziata 18 febbraio 1993
12/04/96	Antitrust delibera indagine conoscitiva sui prezzi dei carburanti
24/10/96	Antitrust chiude indagine conoscitiva resa pubblica il 16 novembre 1996
13/12/96	DPR 13/12/96: nuovi indirizzi alle Regioni ("banca decreti")
27/03/97	ENI annuncia campagna sconti sui distributori "fai da te"
11/02/98	Decreto legislativo 32/98: liberalizzazione con introduzione autorizzazione dall'1/7/00
14/10/99	Perquisizioni della Guardia di Finanza in esecuzione dell'istruttoria Antitrust sui prezzi dei carburanti
29/10/99	Decreto legge n. 383 (legge 496/99) riduce di 30 lire le accise e anticipa la liberalizzazione
08/06/00	Antitrust termina l'istruttoria con una multa alle società petrolifere di 482 mld.lire
03/08/00	De Piccoli (sottosegretario MICA) delinea nuove linee guida per la ristrutturazione

Effetti macroeconomici del rialzo dei prezzi del petrolio

LA RIPRESA DELL'INFLAZIONE NEL 2000

Nel 2000 il tasso di inflazione in Italia ha segnato una vistosa ripresa per effetto dell'impennata dei prezzi del petrolio. A fine anno dovrebbe collocarsi in media a +2,6%, contro l'1,7% del 1999.

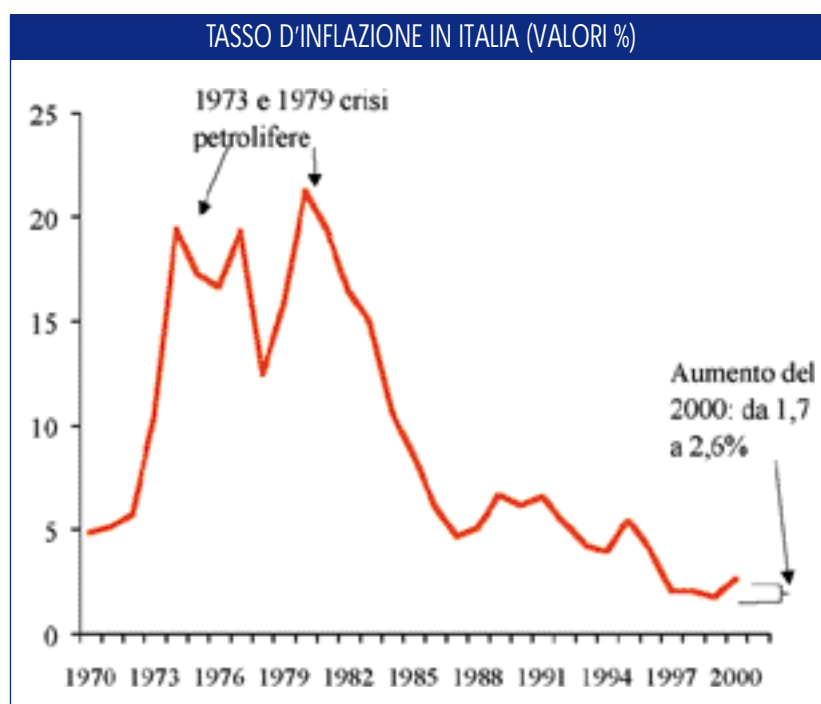
Tassi di variazione dei prezzi al consumo al 3% sono di gran lunga inferiori rispetto a quelli dell'inizio anni '80, quando raggiunsero il 20%, e a quelli di solo 5 anni fa quando si collocavano sul 5% annuo.

In passato, la teoria macroeconomica concordava sul fatto che un tasso di inflazione prossimo al 5% non solo non era dannoso, ma era addirittura salutare. Negli ultimi anni, con le politiche economiche dominate da approcci più monetaristici, e con esigenze di debito pubblico più pressanti, tassi di inflazione al 3% sono considerati troppo alti.

Per l'Italia, il tasso di inflazione ha maggiore importanza rispetto ad altri Paesi, sia per esigenze di contenimento della spesa per interessi dell'alto debito statale accumulato in passato, sia per il suo livello relativamente superiore a quello del resto d'Europa, dove in media d'anno è inferiore di circa 0,4 punti percentuali.

LA CREAZIONE DELL'EURO

Il tasso di variazione dei prezzi (inflazione) è da sempre una delle principali variabili sotto il controllo delle po-



litiche economiche. Oggi ha assunto maggiore importanza, in quanto, dopo i picchi degli anni '70 e '80, il suo contenimento sintetizza, più in generale, obiettivi di complessivo risanamento finanziario di un sistema economico.

Negli ultimi 10 anni, la politica economica italiana è stata disegnata in funzione degli impegni presi con gli altri Paesi europei per la creazione dell'Unione Monetaria Europea. In particolare, nel 1997, è stato firmato un regolamento comunitario, in vigore dal 1999, il cosiddetto patto di stabilità e crescita, che impegna il governo italiano a politiche di riduzione del debito statale e di contenimento del tasso d'inflazione.

Tutte le politiche economiche e finanziarie degli ultimi anni, definite nel 1996 dal Documento di Programmazio-

Tabella 5

IL CAMMINO VERSO L'EURO	
01/07/1990	1ª fase: abolizione dei controlli sui capitali
07/02/1992	Trattato dell'Unione Europea (trattato di Maastricht): stabilisce le date e i criteri di convergenza
01/01/1994	2ª fase: Nuovi strumenti al Consiglio dei ministri economici e finanziari
17/06/1997	Patto di stabilità: i singoli Paesi si impegnano in politiche macroeconomiche di convergenza
03/05/1998	Il Consiglio Europeo stabilisce gli Stati membri (Italia dentro) del progetto euro in base ai parametri di Maastricht
01/01/1999	È ufficialmente operativa la Banca Centrale Europea e viene introdotto l'euro
01/07/2002	Sostituzione delle monete nazionali con l'euro

ne Economica Finanziaria (DPEF), sono state indirizzate al raggiungimento e al mantenimento degli obiettivi sanciti in sede di Unione Europea. Fra questi, il contenimento dell'inflazione ha un ruolo centrale (vedi Tab. 5).

I PARAMETRI DI MAASTRICHT

La creazione della moneta unica, entro il luglio 2002, necessita della convergenza delle economie dei singoli Paesi. Per tale ragione il trattato di Maastricht ha stabilito 4 criteri primari da rispettare, entro il 1997, per poter partecipare alla creazione della moneta unica nella prima fase.

Fra questi vi è il contenimento del tasso d'inflazione. Circa quest'ultimo vincolo, il trattato specificava che quello di ciascun Paese non doveva eccedere dell'1,5% la media del tasso di inflazione dei tre Paesi con il valore più basso. Essendo questo nel 1997 dell'1,2%, il limite massimo era stato posto a 2,7%, valore che l'Italia è riuscita a rispettare (vedi Tab 6).

Tabella 6

I PARAMETRI DI MAASTRICHT E QUELLI ITALIANI PER IL 1997		
	Valori di riferimento per entrare	Valori italiani nel 1997
Deficit statale/PIL	max 3%	2,7%
Inflazione	max 2,7%	1,8%
Tassi a lungo termine	max 7,8%	6,7%
Debito statale/PIL	max 60%	121,6%

Nel maggio 1998, con i dati definitivi per il 1997, l'Italia è stata ammessa alla prima fase della creazione dell'euro, anche se uno dei 4 parametri base da rispettare, quello del rapporto fra debito accumulato e PIL, è stato superato². Il taglio del deficit statale e la forte riduzione del tasso d'inflazione sono i principali risultati che hanno consentito all'Italia di raggiungere un traguardo di risanamento che nel 1992 veniva dato per altamente improbabile.

IL DIFFERENZIALE DI INFLAZIONE CON L'AREA EURO

Il contenimento del tasso d'inflazione ha permesso di ridurre i tassi di interesse, fra cui quelli a lungo termine, e di abbattere la spesa corrente per inte-

2. 11 Paesi sono entrati a far parte della zona euro: Austria, Belgio, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Portogallo, Olanda, Spagna.

ressi sull'ingente debito statale. Nel 1999 la spesa per interessi è scesa del 13%, ovvero 17 mila mld.lire in meno rispetto al 1998. La spesa per interessi è stata a lungo una delle cause principali di crescita annuale del deficit statale. Pertanto, la riduzione del tasso di inflazione ha facilitato il raggiungimento degli altri obiettivi.

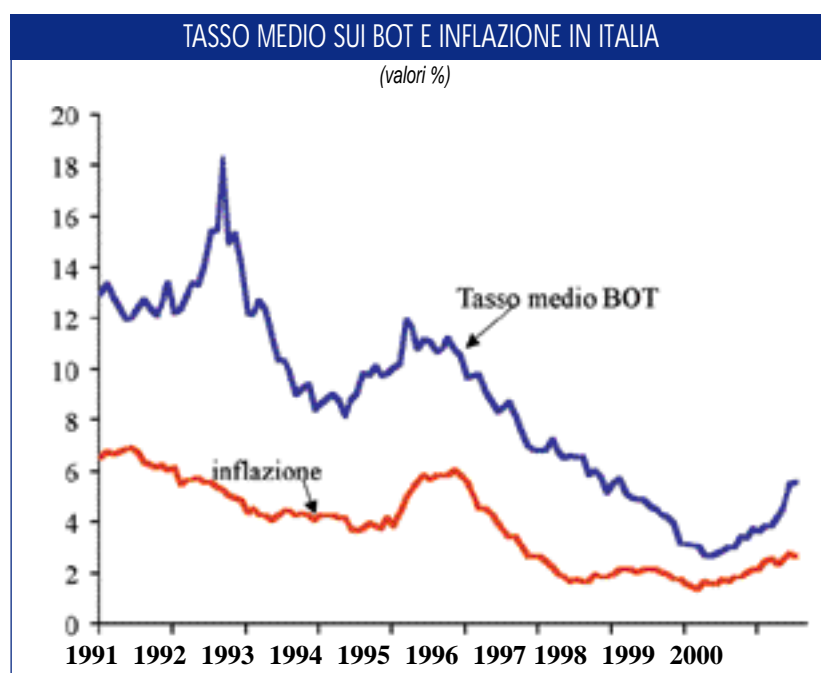
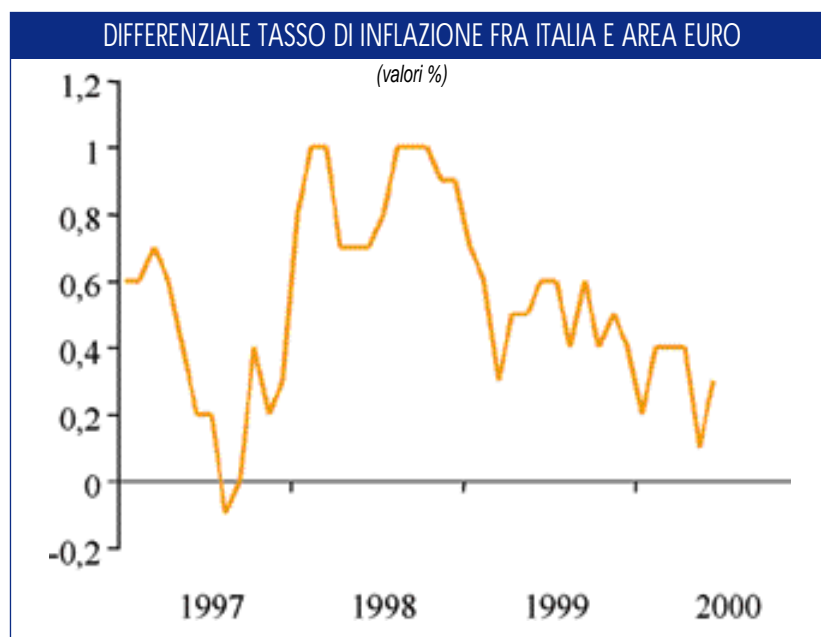
Ciò spiega anche la preoccupazione con la quale il governo segue la recente ripresa del tasso di inflazione che, se non altro, interessa in maniera simile tutti gli altri Paesi dell'area euro, in quanto originata per tutti dai prezzi del petrolio sul mercato internazionale. Infatti, i meccanismi di trasmissione dei rialzi del petrolio sui prezzi al consumo in Europa, negli Stati Uniti e in Giappone sono simili, variando l'intensità degli effetti in base alla maggiore o minore dipendenza di ciascun sistema economico dai consumi di petrolio.

Pur rispettando i parametri di Maastricht nel 1997, il tasso di inflazione italiano si mantiene strutturalmente superiore a quello medio degli altri Paesi dell'area euro. Per il successo del tentativo di introdurre la moneta unica dal 2002 è indispensabile una maggiore convergenza dei tassi di inflazione dei singoli Paesi, e l'Italia è uno degli anelli più deboli sotto questo profilo.

GLI EFFETTI SUL DEBITO STATALE

Per l'Italia l'aumento del tasso di inflazione causato dai prezzi del greggio,

ha effetti più gravi sulla finanza pubblica, a causa del maggiore stock di debito pregresso di 2,5 milioni di miliar-



di, pari al 112% del PIL. Questo deve essere remunerato con interessi, i cui tassi sono influenzati direttamente dalla crescita dell'inflazione.

Il tasso medio sui BOT, dal minimo del 2,61% del maggio 1999 è più che raddoppiato al 5,5% del luglio 2000. Pur tenendo conto della ristrutturazione del debito con un allungamento delle scadenze dei titoli e della leggera riduzione del debito al netto degli interessi, è immediatamente chiaro il sensibile aumento dei tassi di interesse. L'analisi econometrica evidenzia che un aumento nel 2000 del tasso di inflazione al 2,6% comporterà maggiori spese per interessi sul debito pubblico

di almeno 11 mila mld.lire, rendendo più difficoltoso l'obiettivo di contenimento della spesa pubblica.

L'aumento dei tassi di interesse ha un effetto di freno sulla:

- domanda interna per investimenti, sensibili ai tassi di interesse attivi del sistema bancario;

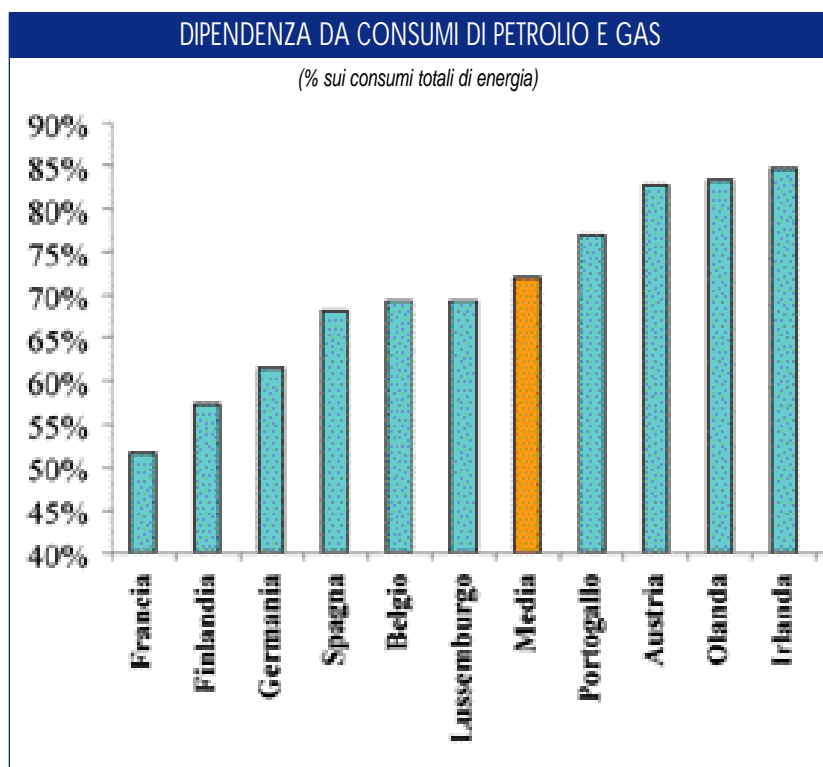
- spesa delle famiglie, finanziata da credito al consumo, il cui costo è determinato dai tassi bancari.

Al fine del contenimento del tasso di inflazione, per limitare le conseguenze sul debito pubblico, una possibile soluzione è quella della riduzione della tassazione sui carburanti.

LA MAGGIORE DIFFICOLTÀ DELL'ITALIA

L'obiettivo del governo di portare il differenziale dell'Italia rispetto all'Europa verso 0,3 punti nel 2001 sembra di difficile raggiungimento, proprio per la maggiore intensità con cui l'Italia dovrebbe scontare sui prezzi interni il balzo delle quotazioni internazionali del greggio. Gli effetti di questo aumento si ripercuotono all'interno, non solo sui prezzi dei carburanti alla pompa, ma anche sui prezzi dei combustibili all'industria e alla produzione elettrica.

Tutto il gas consumato in Italia, come nel resto d'Europa, ha prezzi ancorati a quelli dei prodotti petroliferi, pertanto anche i suoi prezzi stanno segnando un forte aumento. All'industria i prezzi sono passati da 220 lire/metro cubo ad inizio 1999, a 400 lire a fine



2000. In Italia i consumi di gas e petrolio costituiscono il 90% dei consumi totali energetici, contro il 72% in media in Europa. Il più basso valore europeo è dovuto al massiccio ricorso a carbone e nucleare, fonti poco utilizzate in Italia.

GLI EFFETTI DELLA RIPRESA DELL'INFLAZIONE

Con il trascorrere dei mesi e con il permanere di alti prezzi del greggio si allontana l'obiettivo, indicato dal governo nel DPEF, di riportare il tasso di inflazione verso l'1,7% nel 2001. Per il 2000 il tasso di inflazione si collocherà sul 2,6%, contro l'1,7% del 1999. La ripresa dell'inflazione ha avuto l'effetto di spingere immediatamente al rialzo l'intera struttura dei tassi di interesse e, di conseguenza, la spesa statale per la remunerazione del debito pubblico.

Si tratta del primo aumento dopo diversi anni di continui cali, che avevano facilitato sensibilmente il risanamento del bilancio statale.

LA SPINTA DEI CARBURANTI E DEI COMBUSTIBILI

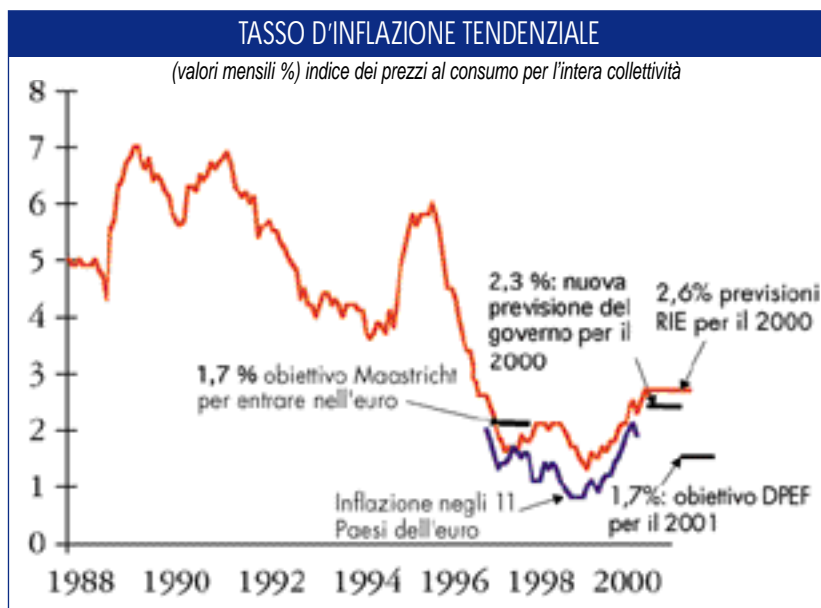
La principale causa dell'aumento del tasso di inflazione 2000 è l'impennata dei prezzi del petrolio. Questi hanno fatto salire immediatamente i prezzi dei carburanti, il cui peso nel paniere³ generale è del 2,4032%.

L'indice dei carburanti è cresciuto, nei primi sei mesi del 2000, con tassi di variazione tendenziali costantemente supe-

riori al 10%. Si tratta di variazioni che per intensità e per durata sono ampiamente superiori a quelle registrate nel 1990.

Lo stesso sta accadendo per la voce combustibili ed elettricità che conta per

3. Il paniere è l'insieme dei beni i cui prezzi sono presi a riferimento per il calcolo dell'indice generale. Il prezzo di ciascun bene viene pesato in base ad una percentuale che riflette la sua importanza nella spesa di una famiglia tipo. La sommatoria dei pesi dei singoli beni dà 100.



il 4,3737%. Entrambi i prodotti hanno prezzi ancorati a quelli petroliferi.

Per il gas ciò si sta verificando in tutta Europa, mentre per la produzione dell'elettricità l'Italia ha una maggiore esposizione ai prezzi del petrolio.

Ciò, come già accennato, per lo scarso ricorso al carbone e per l'assenza del nucleare, fonti largamente impiegate all'estero.

LA MAGGIORE SPESA PER CARBURANTI

L'aumento dei prezzi del greggio determinerà una maggiore spesa per prodotti petroliferi da parte dei consumatori italiani per circa 20 mila miliardi.

La spesa per soli carburanti è salita nel 2000 di 13 mila miliardi fino a raggiungere 100 mila miliardi, coprendo più del 75% della spesa complessiva per prodotti petroliferi. Questa maggiore spesa è ricchezza che viene trasferita all'estero per pagare i maggiori prezzi della materia prima, oppure, in altri termini, per finanziare il peggioramento della bilancia dei pagamenti.

Rispetto al peggioramento di 35 mila miliardi della bilancia dei pagamenti, ai 20 mila mld. di lire della maggior spesa per prodotti petroliferi, occorre sommare anche gli effetti dell'aumento dei prezzi del gas importato dall'estero, che sono legati alle quotazioni dei prodotti petroliferi. La maggiore spesa per

LA MAGGIORE SPESA TOTALE

Tabella 7

SPESA PER PRODOTTI PETROLIFERI IN ITALIA													
	Vendite (1000 tonnellate)				Prezzo unitario				Spesa totale (1000 mld.lire)				Variazione 2000-1999 1000 mld.lire
	1997	1998	1999	2000 Previsioni	1997	1998	1999	2000 Previsioni	1997	1998	1999	2000 Previsioni	
	milioni di litri				lire/litro								
GPL auto	2.673	2.651	2.745	2.756	913	870	922	1.180	2,4	2,3	2,5	3,3	0,7
Benzina senza piombo	12.238	13.940	15.234	16.909	1.813	1.760	1.852	2.120	22,2	24,5	28,2	35,8	7,6
Benzina super	11.948	10.625	9.369	6.839	1.915	1.861	1.940	2.200	22,9	19,8	18,2		
Gasolio auto	22.880	24.656	25.532	26.451	1.449	1.376	1.471	1.730	33,2	33,9	37,6	45,8	8,2
Totale carburanti	49.739	51.872	52.880	52.956					80,7	80,5	86,5	99,9	13,4
	1000 tonnellate				lire/kg								
GPL combustione	2.202	2.306	2.350	2.331	1.951	1.867	1.976	2.387	4,3	4,3	4,6	5,6	0,9
Carboturbo	3.047	3.102	3.460	3.547	355	320	396	670	1,1	1,0	1,4	2,4	1,0
Gasolio riscaldamento	4.097	3.708	3.755	3.793	1.680	1.617	1.708	2.036	6,9	6,0	6,4	7,7	1,3
Olio combustibile ATZ	7.099	10.410	8.536	7.512	289	261	333	420	2,1	2,7	2,8	3,2	0,3
Olio combustibile BTZ	18.345	14.682	11.746	10.219	277	236	289	430	5,1	3,5	3,4	4,4	1,0
Olio combustibile semifl.	626	518	409	348	799	763	860	1.120	0,5	0,04	0,4	0,4	0,0
Lubrificanti	849	876	891	903	7.040	6.820	6.950	8.100	6,0	6,0	6,2	7,3	1,1
Bitume	2.364	2.452	2.529	2.562	226	193	236	360	0,5	0,5	0,6	0,9	0,3
Altri	39.696	41.803	1.550	1.350	392	354	451	570	15,6	14,8	0,7	0,8	0,1
Totale	78.325	79.857	35.226	32.563	1.556	1.498	3.207	4.069	122,6	119,6	113,0	132,5	19,5

carburanti per 13 mila mld. è ricchezza domestica che viene sottratta ai consumatori per essere trasferita all'estero.

Una delle debolezze della crescita economica italiana riguarda la scarsa vivacità dei consumi interni, situazione opposta a quella che si sta verificando da alcuni anni negli USA. La crescita della spesa per carburanti, una sorta di tassa straordinaria, comprimerà ulteriormente un tasso di crescita basso, riducendone il contributo atteso sulla crescita del PIL (vedi Tab 7).

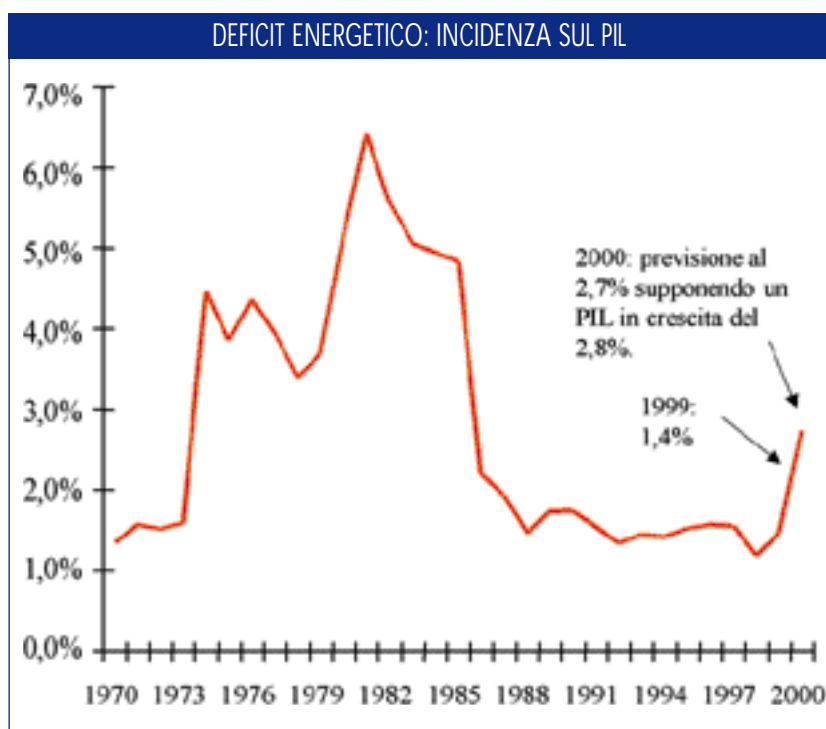
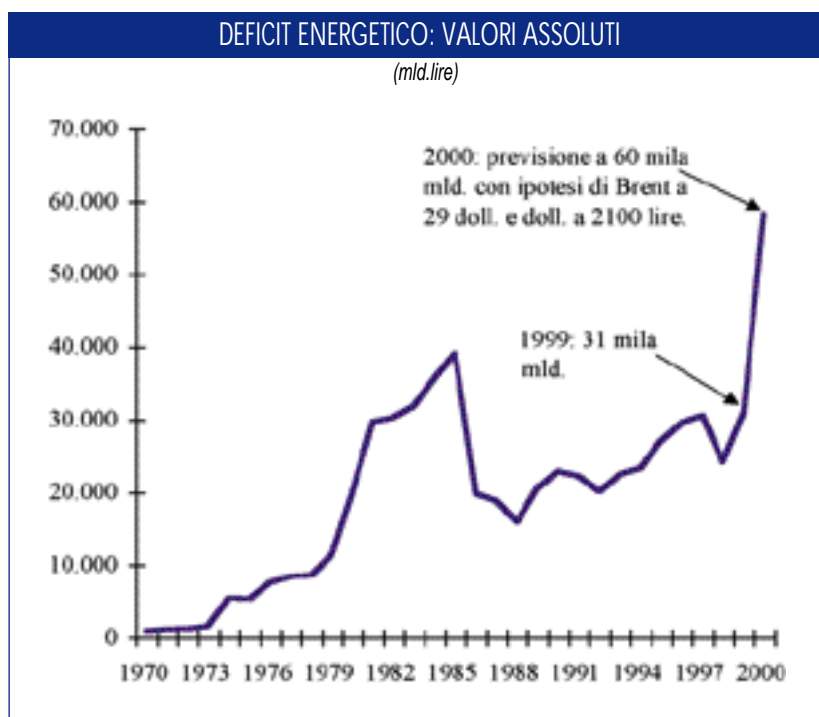
IL PEGGIORAMENTO DEL DEFICIT ENERGETICO

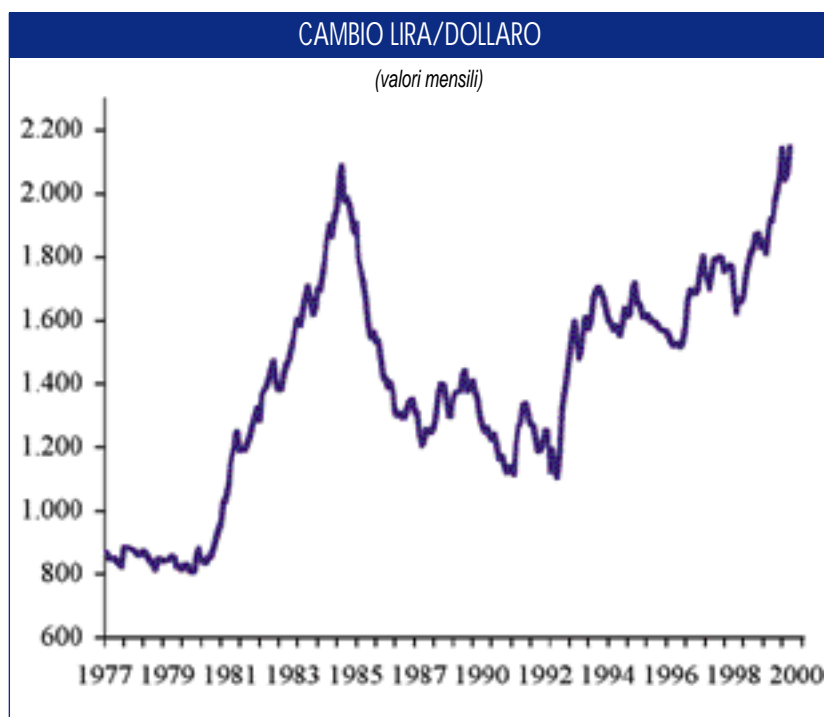
Il deficit energetico nel 2000 conoscerà un netto peggioramento che, in termini nominali, sarà anche superiore a quello degli anni '70.

Verrà raggiunto un nuovo record assoluto a 60 mila miliardi, quasi il doppio rispetto ai 31 mila miliardi del 1999.

Il peggioramento sarà dovuto per 21 mila miliardi al balzo del prezzo del greggio dai 17,9 doll./bbl in media del 1999 ai 30 doll. del 2000, e per 9 mila mld. al rafforzamento del dollaro dalle 1840 lire alle 2100 lire previste in media per il 2000.

Il peggioramento di 29 mila miliardi è ricchezza che gli italiani devono automaticamente trasferire all'estero per pagare il caro petrolio e che viene sottratta alla domanda interna.





TORNA IL VINCOLO ENERGETICO

Più significativo è l'andamento del deficit energetico rispetto al Prodotto Interno Lordo (PIL), ovvero rispetto alla ricchezza che il Paese crea in un anno.

Nel 2000 il deficit energetico tornerà al 2,7% del PIL, valore non raggiunto dal 1984. Seppure inferiore della metà rispetto al picco del 1982 del 6%, si tratta di un peggioramento di 1,3 punti percentuali che rappresenta un potenziale ammanco di crescita del PIL nazionale, essendo ricchezza che viene trasferita all'estero.

Tale aggravio del deficit energetico si sta verificando per tutti i Paesi dell'area euro, ma per l'Italia accade in maniera più intensa, a causa della maggiore dipendenza da consumi di petro-

lio e gas (i prezzi del gas sono ancorati a quelli del petrolio). In tutti gli altri Paesi d'Europa gli effetti sono attutiti da un diffuso consumo di energia nucleare e di carbone, in particolare nella produzione elettrica.

LA FORZA DEL DOLLARO

Come già illustrato nel corso di questo lavoro, il mercato petrolifero internazionale è caratterizzato da un alto livello di transazioni commerciali, dovuto allo squilibrio fra concentrazione della produzione in pochi Paesi e la concentrazione dei consumi nei Paesi industrializzati, soprattutto Europa e Stati Uniti. Nelle transazioni commerciali del petrolio viene impiegato il dollaro come moneta di scambio, per la sua ampia diffusione ed accettazione anche da parte dei Paesi esportatori.

Il balzo del prezzo del greggio del 2000 ha avuto effetti accentuati sulle bilance dei pagamenti e sui prezzi al consumo nei Paesi importatori, per la forte rivalutazione del dollaro rispetto all'euro, passato da valori prossimi alla parità nel gennaio 1999, quando cominciò il rialzo del greggio, a minimi di 0,85 nel settembre 2000. Data la parità lira euro di 1936,27 lire, il dollaro è passato da 1840 lire in media nel 1999 alle 2240 lire del settembre 2000.

Dopo un inutile rialzo dei tassi da parte della Banca Centrale Europea il 31 agosto 2000, il dollaro è salito oltre le 2250 lire, superando il precedente massimo del luglio 1985.

LA FORZA DELL'ECONOMIA USA

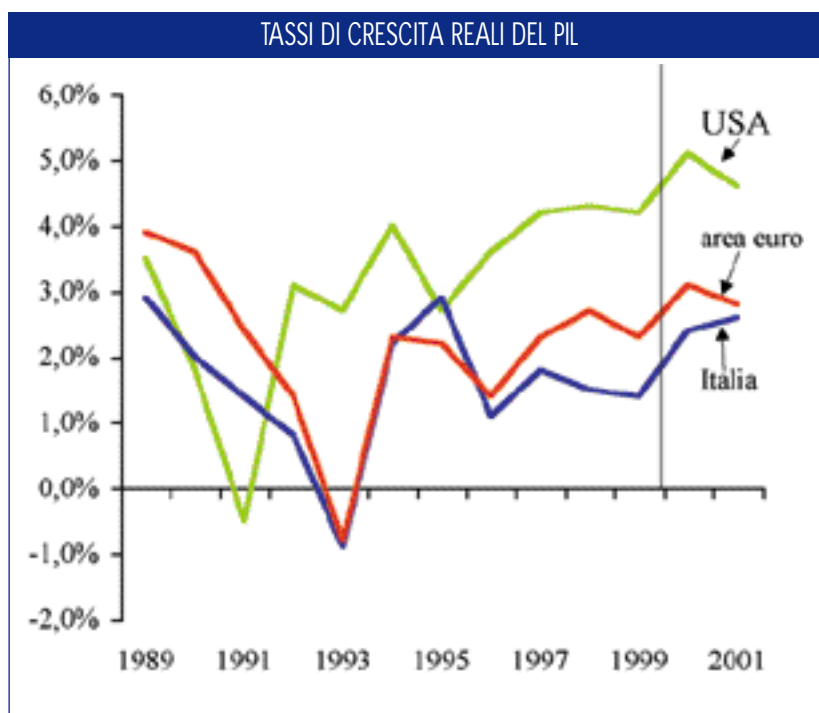
Il divario fra tasso di crescita dell'economia statunitense e tasso di crescita dell'economia europea è la principale ragione della forza del dollaro rispetto all'euro.

Gli USA sono entrati in un circolo virtuoso di bassa inflazione e di crescita economica che dura dal 1990, quando si ebbe l'ultima fase recessiva innescata proprio dalla crisi petrolifera causata dalla guerra del Golfo.

Tale fase di crescita, la più lunga negli ultimi 50 anni, è destinata nelle previsioni a perdurare a livelli sostenuti prossimi al 5% e ampiamente superiori a quelli europei. Le uniche possibilità di frenata potrebbero verificarsi solo in seguito a un forte calo dei consumi interni, il primo traino dell'economia. I consumi interni sono stati finora alimentati dall'ottimismo degli investitori sulle borse azionarie in continua crescita.

GLI EFFETTI DEL CARO PETROLIO SULLA CRESCITA ECONOMICA

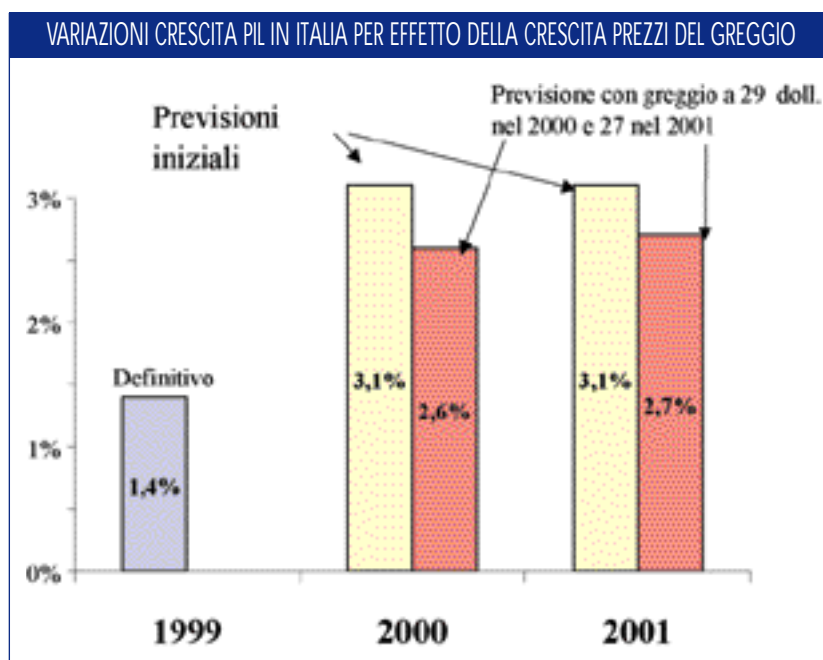
L'impatto dell'aumento dei prezzi del greggio per l'economia italiana è misurabile, nei suoi effetti diretti, in termini di peggioramento della bilancia dei pagamenti, che rappresenta risorse sottratte alla domanda e alla crescita interna per finanziare gli acquisti dall'estero di energia. Tale trasferimento, circa 30 mila mld., ammonta



all'1,3% del PIL che verrà coperto da minore spesa interna e da minori risparmi.

Ciò causerà una crescita del PIL minore rispetto a quella che si sarebbe avuta in caso di prezzi del greggio, e valore del dollaro, stabili.

L'analisi econometrica delle relazioni fra bilancia energetica e crescita economica degli ultimi 20 anni, indica che il raddoppio del deficit energetico del 2000 dovrebbe comportare una minore crescita del PIL di almeno lo 0,8%. Tenendo conto dei ritardi di trasmissione, di alcune misure governative e di una minore influenza del deficit energetico sull'economia rispetto al passato, la crescita del PIL nel 2000, che doveva collocarsi oltre il 3%, risulterà, in via cautelativa, prossima al 2,6%. Nel 2001, con prezzi del greggio solo in leg-



gero calo dai 29 doll. del 2000 a 27 doll., la crescita del PIL, invece del 3,1% previsto, rimarrà sostanzialmente stabile al 2,7%.

Il Fondo Monetario Internazionale ha stimato che un 10% di aumento del prezzo del greggio comporta una minore crescita del PIL dello 0,1% per le economie dell'area euro. Per l'Italia, più esposta alle variazioni del prezzo del petrolio, tale valore è superiore.

I prezzi del greggio nel 2000 sono aumentati del 60% in dollari e dell'86% in euro, il che significherebbe, in base al modello del Fondo, una minore crescita dello 0,85%⁴.

Tali stime sono state sostanzialmente confermate dall'OCSE, il cui ufficio studi sostiene che un aumento del prezzo del petrolio di 5 doll./bbl, comporta una minore crescita del PIL dello 0,5%. Lo studio sostiene inoltre che nel

2000 il prezzo del greggio aumenterà di 11 doll./bbl, per poi perderne solo due, nella migliore delle ipotesi, nel 2001⁵.

Al di là delle stime esatte dell'impatto dei prezzi petroliferi, viene compromesso l'obiettivo di raggiungere una crescita sostenuta oltre il 3%. Tale frenata riguarda tutta l'Europa, il che dovrebbe lasciare inalterato il distacco con il tasso di crescita americano, principale causa della debolezza dell'euro.

L'EVENTUALE RIDUZIONE DELLE TASSE SUI CARBURANTI

L'alta tassazione esistente e gli effetti negativi sull'economia dell'aumento dei prezzi petroliferi suggeriscono un'azione coraggiosa di riduzione delle tasse sui carburanti e sugli altri prodotti petroliferi.

Ipotizzando una riduzione di 100 lire/litro, 83 di accisa a cui si sommano 17 lire di IVA, per i carburanti, e riduzioni simili per i prodotti per riscaldamento, gli effetti sarebbero i seguenti:

1. Flessione nelle entrate dello Stato per 8600 mld.lire, per effetto di: minori entrate di 5300 mld./lire sui carburanti, essendo le vendite di carburante pari a 53 mld. litri nel 2000; a questi vanno sommati altri 700 mld. di minori entrate sui combustibili; il taglio sulla tassa sui combustibili petroliferi rende necessaria una uguale riduzione sul gas per uso riscaldamento, con minori entrate di 2600 mld.lire (100 lire/metro cubo per 26 mld. metri cubi);

2. Il tasso di inflazione scenderebbe

di 0,4 punti percentuali da 2,6 a 2,2%: i prezzi dei carburanti calerebbero del 5% fatto che (tenendo conto del peso nel paniere dell'inflazione del 2,4%) comporterebbe un calo dell'inflazione di 0,12 punti percentuali, variazione amplificata dal meccanismo delle aspettative ad almeno 0,14 punti percentuali. I prezzi dei combustibili, gasolio e gas naturale, scenderebbero del 6%, variazione che si tradurrebbe sul tasso di inflazione in un calo di 0,26 punti percentuali, essendo il peso dei combustibili pari al 4,4% nel paniere;

3. I tassi di interesse si ridurrebbero, con un calo del tasso a breve di 0,4 punti percentuali che, su uno stock di debito pubblico indicizzato di 1 milioni mld.lire, comporterebbe un taglio alla spesa per interessi di 4 mila mld.lire;

4. La riduzione delle tasse consentirebbe maggiori consumi di 9 mila mld.lire che, tenendo conto dell'effetto amplificato, comporterebbe una maggiore domanda interna di almeno 11 mila mld.lire, pari ad una maggiore crescita del PIL di 0,4%; ciò permetterebbe di riportare il tasso di crescita dell'economia verso il 3%;

5. Un tasso di crescita dell'economia più sostenuto determinerebbe maggiori entrate attraverso la tassazione diretta e indiretta dell'ordine di 4700 mld.lire, essendo la pressione fiscale media del 43% del PIL (11 mila mld. per 0,43).

Le minori entrate di 8600 mld.lire per riduzione delle tasse sui prodotti petroliferi, sarebbero compensate da minori spese per interessi di 4 mila

mld. e da maggiori entrate per crescita del PIL per 4700 mld.

LA RIDUZIONE DELLE TASSE NELLA FINANZIARIA 2000

Venerdì 29 settembre 2000 il governo ha presentato la legge finanziaria per il 2001, all'interno della quale uno dei punti più qualificanti riguarda il cosiddetto pacchetto energia, che si articola sui seguenti interventi:

1. Riduzione delle tasse sui combustibili per riscaldamento, soprattutto gasolio e gas metano, rispettivamente di 50 lire/litro e di 17 lire/mc; tali misure, assieme ad alcune riduzioni sui carburanti agricoli, sono state anticipate al 3 ottobre 2000 e saranno valide fino al 30 giugno 2001; comporteranno un ammanco di entrate per 1130 mld.lire all'anno; le tasse sul gasolio riscaldamento scendono di 50 lire a 837 lire/lt, livello che rimane doppio rispetto a quello degli altri Paesi europei; le tasse sul metano scendono di 17 lire/mc a circa 430 lire/mc nel Nord Italia per usi di riscaldamento non individuale, livello anche in questo caso superiore del doppio a quello degli altri Paesi europei; l'alta tassazione dei combustibili da riscaldamento, solo leggermente ridotta con la finanziaria 2000, è la principale anomalia dei prezzi dell'energia italiani rispetto al resto d'Europa;

2. È stata prorogata fino al 30 giugno 2001 la riduzione delle accise sui

4. Tale calcolo è contenuto nel rapporto annuale di previsione, "World Economic Outlook", alla pagina 120, disponibile sul sito web del Fondo, www.imf.org.

5. Si veda il "Sole 24 Ore" del 22 settembre 2000, pag. 9.

carburanti accordata fra fine 1999 e inizio 2000 per complessive 50 lire/lt; per tale misura è stata prevista una riduzione di entrate di 2300 mld.; si tratta in questo caso di una misura già di fatto adottata, che non costituisce una novità, e pertanto risulta non corretta la stima delle minori entrate;

3. Azzeramento della tassa erariale

sull'elettricità consumata dalla grande industria e riduzione per la media e piccola industria; tale misura determinerà minori entrate per 1350 mld.lire.

Circa i prezzi petroliferi, la vera novità riguarda solo il gasolio da riscaldamento, la cui riduzione di tassazione risulta ancora troppo marginale rispetto alla tassazione negli altri Paesi europei.

Proposte

POSSIBILI AZIONI GOVERNATIVE IN RISPOSTA ALLA CRISI DEL 2000

Circa i prezzi del petrolio greggio, occorre appoggiare azioni degli organismi internazionali di:

- sostegno della corrente moderata all'interno dei Paesi OPEC, attivando iniziative di dialogo e discussione su: alta tassazione applicata dai Paesi consumatori; meccanismi di formazione dei prezzi sulle borse merci; possibilità di rientro delle compagnie straniere nei Paesi produttori;

- verifica della capacità produttiva esistente sia di petrolio greggio sia di prodotti, ridisegnando meccanismi più efficienti di utilizzo delle scorte strategiche all'interno dell'Europa.

In Italia, al fine di contenere gli effetti del caro petrolio sull'economia, si suggerisce di:

- estendere gli interventi, finora troppo leggeri, di riduzione delle tasse sui prodotti petroliferi, per contenere l'impatto inflazionistico, anche attraverso il meccanismo delle aspettative; tale azione consentirebbe, fra l'altro, di acquisire consensi fra i Paesi produttori;

- ravvivare i consumi finali delle famiglie, con la riduzione delle tasse sui prodotti petroliferi, per compensare la loro maggiore spesa per l'aumento dei prezzi del greggio, dell'ordine dei 20 mila mld. lire; questa è un'azione indispensabile per mantenere un ritmo di crescita dell'economia prossimo al 3%.

Riguardo alla rete distribuzione carburanti, si propone di:

- migliorare il grado di informazione circa i meccanismi dei prezzi dei carburanti, al fine di evitare decisioni affrettate ed emotive quali la sentenza Antitrust del giugno 2000; occorre ridimensionare lo stereotipo di un'industria petrolifera che ricava maggiori benefici ogni volta che i prezzi aumentano, mentre deve essere evidenziato che la distribuzione dei prodotti petroliferi, gestore e compagnie, ha margini e costi che incidono per non più del 10% sul prezzo finale;

- proseguire nella liberalizzazione totale del settore, in particolare partendo da quella più semplice degli orari e dei turni;

- evitare di prendere come riferimento i sistemi distributivi di Gran Bretagna e Francia, la cui pesante ristrutturazione ha comportato bassi prezzi solo per gli automobilisti delle aree urbane, mentre i residenti delle aree rurali o montane soffrono la completa assenza, spesso nel raggio di 50 km, di stazioni di servizio;

- ridurre la posizione di forza delle organizzazioni dei gestori che, per ovvie ragioni di occupazione dei loro associati, da sempre ostacolano una riduzione più incisiva del numero dei punti vendita; la principale anomalia dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei riguarda proprio la posizione di forza delle associazioni dei gestori;

- evitare il ritorno alla politica della concertazione, lasciando che la compe-

tizione fra le compagnie petrolifere determini l'eliminazione degli impianti meno efficienti; azioni di concertazione, oltre a sollevare le critiche dell'Antitrust, come accadde nel 1993, determinerebbero la chiusura di impianti molto più efficienti rispetto ad altri;

□ favorire l'entrata degli ipermercati nella distribuzione dei carburanti, attraverso un più facile accesso alla logi-

stica per le eventuali importazioni, evitando, tuttavia, facili ottimismo circa un automatico ribasso dei prezzi che, in altri Paesi, si è verificato per ragioni difficilmente ripetibili in Italia;

□ forzare il gruppo ENI a ridurre la propria posizione dominante, che attualmente va dal 40% nel mercato dei carburanti, ad oltre il 70% nella logistica.

