

L'esperto dell'Istituto di ricerca Bruno Leoni

**«Nessun profitto anomalo, vince il mercato All'estero self service il 90% degli impianti»**

C.Stagnaro - Corriere della sera - 12-06-09

«Ma quali extraprofiti, i prezzi di cui stiamo parlando riflettono valori di mercato». Non ha dubbi Carlo Stagnaro, direttore del dipartimento Studi e ricerche dell'Istituto Bruno Leoni (think tank nato nel 2003): quella dei prezzi straordinari, che accompagnano per benzina e gasolio quasi in tempo reale i rincari del petrolio, ma seguono con maggiore lentezza i ribassi della materia prima, è una leggenda che va sfatata.

Una tesi in linea con quella delle compagnie petrolifere, ma in netto contrasto con le accuse lanciate dalle associazioni dei consumatori. Possibile che la ragione sia tutta da una parte sola?

«Non importa molto chi abbia ragione. Oggi i prezzi dei carburanti non sono più amministrati, sono liberi. E questo significa che non esiste, e non può esistere dal momento che sarebbe contrario alle norme Antitrust, un algoritmo in grado di fornire il prezzo corretto per un litro di benzina oppure di gasolio, che sia valido per tutti e che tenga conto di una serie di variabili, dalle quotazioni internazionali al cambio euro-dollaro».

Lei parla di variabili. Però è un dato di fatto che gli andamenti dei prezzi dei carburanti seguano talvolta in maniera curiosamente anomala le quotazioni del petrolio. Come lo spiega?

«Ma il paragone tra greggio e benzina o tra greggio e gasolio è spurio. Il motore delle automobili non si alimenta con petrolio grezzo, ma richiede prodotti raffinati, che costituiscono la parte più pregiata del contenuto del barile. E questi prodotti hanno loro stessi un proprio mercato internazionale, che è sì correlato a quello petrolifero, ma non ne dipende in misura determinata. Per quanto riguarda poi il mercato italiano, va sempre ricordato che gran parte del prezzo finale è costituito dalla componente fiscale, che nasce dalla somma tra l'accisa e l'Iva. Il valore dell'accisa, e il 20% dell'Iva che grava su di essa, è indipendente dai prezzi industriali del carburante, ma ha anche il duplice effetto di alzarne il livello o di smorzarne le variazioni».

Non può negare, comunque, che i prezzi ai nostri distributori sono più alti rispetto al resto d'Europa...

«Sì è vero. Ma dobbiamo anche tener conto delle questioni strutturali, delle difficoltà di rifornimento di un Paese stretto e lungo come il nostro, che oltretutto conta una polverizzazione enorme di punti vendita: 22 mila 500, contro i meno di 13 mila della Francia e i quasi 15 mila della Germania. E quello che oggi si paga in Italia è anche il prezzo della comodità, di volere il distributore sotto casa e di essere serviti. Quando all'estero, invece, più del 90% degli impianti è self service, e, persino in autostrada, vengono praticati i cosiddetti prezzi-civetta, con supersconti, per invogliare l'automobilista a fare il pieno e approfittare della sosta per fare acquisti all'area di servizio e consumare al bar».

In Italia, al contrario, nelle stazioni di servizio autostradali il prezzo del pieno costa di più che in città. Le occasioni di risparmio sembrano arrivare dai nuovi impianti presenti sui piazzali dei grandi supermercati. Ma perché questa novità si muove così faticosamente?

«C'è un eccesso di normativa, troppe restrizioni e una riforma dell'intero sistema distributivo del settore di cui si parla da sempre ma non decolla mai. Eppure, là dove è stato fatto qualcosa di concreto, si è dimostrato che i prezzi possono diminuire».

Allora torniamo al punto di partenza: i listini di benzina e gasolio sono più alti del dovuto?

«No, non c'è nessuna dinamica anomala. Piuttosto, in tutte queste polemiche che puntualmente si ripresentano, avverto da più parti la nostalgia per l'epoca dei prezzi amministrati».