

Centro Studi & Ricerche ANITA

Presentazione dei risultati dell'**Indagine previsionale 2008-2010**

Prospettive dell'autotrasporto e della logistica in Italia e in Europa

Roma, 17 giugno 2008, Palazzo Ruggieri

Prof. Giuseppe Russo

Libero docente di Politica Economica e Finanziaria Università di Parma

Consulente Scientifico Centro Studi & Ricerche ANITA

Speech

GLI SCENARI ECONOMICI INTERNAZIONALI: LE CONDIZIONI DI EQUILIBRIO GENERALE DI UNA ODIERNA PREVISIONE DI SVILUPPO DEL TRASPORTO MERCI SU STRADA

Premessa

Qualsiasi previsione settoriale è implicitamente o esplicitamente condizionata dalle cosiddette condizioni economiche generali, che costituiscono ad un tempo la cornice ed il rischio, o meglio la probabilità di un quadro futuro. In linea generale si ritiene che tali condizioni non mutino soprattutto nel breve periodo, ma purtroppo non è il nostro caso, poiché, proprio al termine della proiezione settoriale la loro dinamica è diventata turbolenta e ci ha chiesto almeno una “mappa della zona marina in tempesta”.

Le variabili generali che condizionano una proiezione dell'andamento dei trasporti sono essenzialmente due, e precisamente:

- a) il prezzo del petrolio in continuo e “febbrile” aumento quotidiano, dal 2007;
- b) lo sviluppo economico generale del nostro Paese espresso dagli indicatori classici del PIL, occupazione, inflazione, etc.

La particolarità è che il prezzo del petrolio opera su due versanti; ossia direttamente come componente di costo del servizio trasporto (si dice oggi cresciuto al 20-25% del costo totale secondo la dimensione dell'impresa), ma anche e soprattutto indirettamente su tutti gli aggregati economici nazionali (produzione, consumi e distribuzione dei beni, costo dei beni prodotti, inflazione) e fin a livello internazionale sui flussi di commercio estero e, quindi, anche sull'avanzamento, stasi o arretramento della cosiddetta globalizzazione.

In verità anche la seconda variabile, ovvero lo sviluppo economico generale del Paese, è fortemente dipendente sia dal sistema economico regionale in cui siamo inseriti (UE), sia dalla forte influenza degli eventi economici degli Stati Uniti. Tutto ciò rende necessariamente il livello internazionale come il più appropriato per un'analisi economica significativa, e forse anche per gli interventi correttivi di politica economica.

1. Il prezzo del petrolio

La prima osservazione è che le analisi europee non hanno ancora offerto valutazioni attendibili sia sulla dinamica reale del prezzo che, e soprattutto, sulle probabili origini. Alcuni (per esempio www.iaconet.com nel commento di mercato del 29 maggio 2008), lavorando su lunghi periodi – e, quindi, su medie storiche del prezzo depurate delle continue perdite di valore del dollaro - sostengono addirittura che il prezzo sarebbe diminuito...” in termini reali, il petrolio, considerata l'inflazione, costa mediamente molto meno del passato,

e precisamente 40\$ al barile (media degli ultimi mesi) contro i circa 50\$ del 1991. Analoga considerazione possiamo fare se rapportiamo la media storica semplice del suo prezzo dagli anni '70 ad oggi -35,86\$ al barile e dal 1986 ad oggi 27,35\$ al barile, sempre aggiustato con l'inflazione".

A nostro parere la migliore analisi di riferimento è rappresentata dall'audizione di un noto esperto statunitense, Philip K. Verleger Jr. della PK Verleger LLC, dinanzi al Comitato Permanente d'indagine, insieme al Comitato per la sicurezza nazionale e gli Affari del Governo, al sottocomitato sull'energia ed al comitato su energia e risorse naturali del Senato degli Stati Uniti. Verleger - già noto per una serie di articoli e commenti su importanti riviste economiche d'oltre atlantico, quale l'International Economy - ha deposto ufficialmente poco più di sei mesi fa, e precisamente l'11 dicembre 2007 (e il documento è leggibile su Internet).

Senza operare deflazioni monetarie, Verleger dimostra che l'incremento massimo, ovvero il raddoppio di prezzo del petrolio, è intervenuto da gennaio a dicembre del 2007 e prefigura che tale andamento continuerà senza adeguati interventi correttivi. Nella prima parte del suo intervento esclude tutti i possibili fattori internazionali:

- a) non vi sono stati eventi internazionali, come l'invasione del Kuwait, o la guerra del Golfo che nel passato sono state le uniche cause di picco dei prezzi;
- b) il generico e facile riferimento agli incrementi di consumo di Cina ed India non giustifica nulla, posto che si tratta di una pressione progressiva e non di uno "scoppio" di domanda;
- c) assurdo il sospetto di scarsa quantità di greggio sul mercato, come dimostra anche il fatto che la compagnia di stato dell'Arabia Saudita (Aramco), che praticava fino ad agosto uno sconto di \$2,15 al barile ai clienti statunitensi del Golfo Messico, ha aumentato a fine estate tale sconto ad oltre 11\$, un comportamento non da restrizioni quantitative.

Vi sono cinque cause precise, anche se di diversa importanza, e tutte operanti negli Stati Uniti sulle quali concentrare la nostra attenzione.

- 1) L'azzeramento dei depositi privati di petrolio, poiché il costo del denaro, insieme ai nuovi standards di raffinazione, non li rende più convenienti.
- 2) I nuovi standards di raffinazione entrati in vigore in Europa, Stati Uniti e Canada, che impongono una desolforazione del grezzo sotto l'1%. Al di là del fatto che è diversa la quantità di zolfo dei diversi grezzi, poche raffinerie sono state in grado di produrre la nuova qualità, che non rappresenta più di metà del grezzo prodotto e di un quarto di quello effettivamente disponibile sul mercato.
- 3) L'intervento del Department of Energy del Governo Federale, che ha improvvisamente deciso di ricostituire le scorte della Riserva strategica nazionale, immettendo non il grezzo del passato, ma quello ultraraffinato e raro della nuova normativa.
- 4) La speculazione finanziaria di Wall Street; gli investitori cercano rifugio nelle commodities per compensare il rallentamento economico ed il calo del dollaro: fondi pensioni ed hedge funds acquistano petrolio ed oro per compensare l'aumento dell'inflazione; Verleger sostiene e dimostra con i dati della Commodity Futures Trading Commission (CFTC) che gli investimenti si sono concentrati all'inizio dell'estate 2007 ma sono diminuiti all'inizio di settembre, quando gli aumenti di prezzo sono divenuti più consistenti.
- 5) Il sistema a cui hanno fatto ricorso alcune compagnie aeree, e probabilmente anche altri grandi acquirenti, per risparmiare somme enormi sul carburante. Un'indagine del NEW YORK TIMES sulle pratiche aziendali (Jeff Bailey, "An Airline Shrugs at Oil Prices"),

pubblicata il 29 novembre 2007, rivela che la Southwest Airlines è riuscita a bloccare a 51\$ per barile i suoi prezzi di approvvigionamento per il 2007, il 2008 ed il 2009, risparmiando circa mezzo milione di dollari nella prima metà del 2007 e circa un miliardo nel secondo semestre. Bailey cita il caso di altre compagnie che hanno così fermato il loro prezzo, ma ovviamente ad un livello più alto, come l'Alaska Airlines a 62\$ e la Delta a 99.

“Le istituzioni che forniscono le opzioni alla Southwest ed alle altre imprese seguono la medesima strategia: acquistano futures man mano che i prezzi salgono... i banchieri chiamano questa procedura “riparo delta”.

Di fronte a questa situazione Verleger scongiura il Governo federale, se non vuole veder crescere il prezzo del petrolio fino a 120\$ all'inizio dell'estate 2008 (e di fatto ha raggiunto i 140\$ al barile), ed in particolare il DOE (Department of Energy) di continuare la ricostituzione della riserva strategica del Paese non con petrolio superraffinato ma con il grezzo di prima: in caso di necessità vi sarà tempo e modo di procedere al supplemento di raffinazione. L'addetto stampa della Casa Bianca, quasi avesse frainteso dichiara che: “il Governo non emetterà (sul mercato) petrolio grezzo della riserva strategica perché il Presidente Bush non crede alla manipolazione dei mercati”.

Il 7 gennaio 2008 Verleger riconferma la sua tesi e la sua richiesta in un articolo dal chiaro titolo (“Made in the USA: The Causes of High Oil Prices”) pubblicato sul suo sito www.pkverlegerllc.com/publications: afferma che l'addetto stampa Dana Perino “straparla” (mispoke) e che invece “l'amministrazione Bush sta manipolando il mercato mondiale del grezzo da quando ha cominciato ad aggiungere petrolio superraffinato (sweet) alla riserva strategica nazionale nell'agosto 2007. I prezzi cadranno se e quando il Presidente Bush bloccherà quest'attività”. Al momento non s'intravede alcuna correzione delle cause di aumento del prezzo petrolifero che continuerà a crescere salvo il raggiungimento dello stockaggio strategico pubblico previsto e/o interventi governativi.

La previsione attuale di aumento del prezzo del petrolio ad 1 anno è di quasi 40\$ (dai 130,54 del 28 maggio a 169,70). Gli effetti della forte lievitazione del prezzo si sono già trasmessi sulla domanda mondiale di petrolio la cui stima per il 2008 è stata già tagliata dall'Agenzia internazionale dell'energia di 230.000 barili.

2. L'andamento dei sistemi economici nazionali

E' la seconda condizione degli equilibri economici generali e presenta due caratteristiche di complessità organica.

A) Una forte elasticità rispetto alla prima condizione, ossia al prezzo del petrolio. Recentemente il capo dei consiglieri economici della Casa Bianca, Edward Lazear, ha rammentato come ogni 10 euro di aumento del prezzo del barile corrisponda alla diminuzione annua di mezzo punto di PIL e che ciò potrebbe ridurre la crescita dell'economia USA 2008 dell'1,5%. Per dare un'idea concreta dell'impatto petrolifero sarà sufficiente ricordare come il recentissimo Rapporto Attali, chiesto dal Presidente Sarkozy, preveda che l'immediata attuazione delle 316 misure d'intervento individuate e suggerite dai 42 esperti dell'apposita Commissione sul sistema economico ed organizzativo francese potrà determinare l'aumento di un punto del PIL nel 2012. E' inutile richiamare i già bassi tassi di crescita previsti per i Paesi europei, e soprattutto per l'Italia che, in base alle ultime stime OCSE, potrebbe crescere nel biennio 2008/2009 complessivamente di un punto percentuale. Comunque, nel 2007 il PIL cresciuto negli USA era del 2,2% e nella zona dell'euro del 2,3%. E' anche difficile immaginare l'effetto del movimento a forbice dei tassi d'interesse (diminuzione negli

Stati Uniti ed aumento in Europa), su investimenti e flussi internazionali di capitali. La situazione è giunta al punto per cui l'attuale tasso d'interesse europeo (4%) è doppio di quello statunitense, ma continua la previsione e la forte probabilità che i due tassi procedano in direzione opposta. Il Presidente della FED, Bernanke, ha già annunciato di esser pronto ad ulteriori tagli per sostenere la crescita economica, nonostante l'aumento dei prezzi al consumo: egli non può far diversamente per evitare che la terribile sterilizzazione di liquidità bancaria, a seguito della crisi sui mutui immobiliari, non freni oltre misura l'intero sistema economico. Sull'altro versante Trichet, Governatore della BCE, sostiene che, a seguito di un tasso d'inflazione superiore al previsto (3,6% contro 2,8%), potrebbe aumentare il tasso d'interesse europeo già nel prossimo luglio. Una decisione di questo tipo suscita reazioni negative della sinistra europea, per esempio del nuovo centro studi d'ispirazione sindacale, ELNEP (European Labour Network for Economic Policy), che sottolinea come l'inflazione europea provenga da cause monetarie e non da spirale salariale, consentendo al decisore una maggiore libertà d'intervento. La situazione italiana sembra aggravata sul versante dei salari e, quindi, anche su quello dei consumi: infatti l'andamento della produttività del lavoro lungamente ristagnante non ha consentito di utilizzare la finestra ciclica positiva del 2005-2006 per aumentare i salari che sono fra i più bassi dell'UE, mentre la crescita del tasso d'interesse ristabilisce un clima simile a quello recessivo e vieta di pensare ad un sostanziale recupero di reddito da parte del lavoro dipendente, ed infine alcuni sottolineano che per una quota importante di tali lavoratori l'aumento dei prezzi petroliferi potrebbe comportare un esborso doppio del guadagno derivante dai recenti interventi del governo, come l'abolizione totale dell'ICI e la detassazione degli elementi mobili della retribuzione, quali straordinari e premi di produzione. L'unico elemento positivo è costituito da una migliore situazione economica in aree diverse dall'UE e dagli USA, ove non si esclude che potrebbe estendersi nel futuro l'indebolimento derivante da una recessione prolungata, ma ove l'Italia ha già reindirizzato con successo quote crescenti delle sue esportazioni.

- B) Il secondo elemento importante è che sono stati avanzati seri dubbi da ricercatori francesi (Pierre Billet-Legros et Annie Delort "Le transport routier de marchandises en Europe en 2005" su: Notes de synthese du SESP n.165 avril-mai-juin 2007) su un'anomalia italiana e portoghese, rispetto agli altri Paesi europei, in tema di relazione fra crescita del PIL ed andamento dei trasporti merci su strada. Il fenomeno, già segnalato nella Newsletter ANITA di febbraio 2008, si riferisce al periodo 2000/2005, allorchè Italia e Portogallo, malgrado la loro debolissima crescita, figuravano insieme ai Paesi con più elevato incremento del PIL nel contesto europeo come leaders dello sviluppo dei trasporti. E' però anche vero che non conosciamo la causa dell'evento e quindi non siamo in grado di predire qualcosa sulla sua possibile ripetizione ed eventualmente sulla soglia richiesta di variazione del PIL. Nel periodo 2000-2005 il trasporto italiano crebbe di quasi l'8%, con un tasso medio annuo di evoluzione del PIL a prezzi 1995 addirittura negativo, quasi -1%.

3. Gli impatti diretti del prezzo petrolifero sulle produzioni settoriali

Le emergenze già in atto, e quelle potenziali, indicano chiaramente la mappa dei settori danneggiati, ovviamente in una misura dipendente vuoi dal costo della componente petrolifera sui costi totali, vuoi dalla dimensione prevalente dell'offerta che incide sulla capacità di contrattazione del prezzo. L'impatto sull'autotrasporto merci sarebbe cresciuto

rispetto all'inizio del 2007 dal 15%-20% dei costi totali, a seconda della dimensione dell'azienda (micro, o grande) al 20%-25%, un effetto sicuramente e largamente inferiore a quello della pesca, ove il gasolio sembra che influisca intorno al 60% del costo totale, ed infatti in diversi Stati europei i pescherecci restano fermi in porto e le vetrine metropolitane del pesce fresco appaiono vuote. Non conosciamo gli effetti sulle compagnie aeree, ma l'immediata presentazione di un ricorso europeo da parte di ben sei compagnie contro il prestito del Governo italiano all'Alitalia testimonia, indirettamente, una ipersensibilità finanziaria ad un tensione non alleviata dalle "edging options" del mercato finanziario statunitense. Gli allevatori tedeschi si astengono dal trasporto del latte, mentre l'industria manifatturiera, dalle materie plastiche all'automobile (forse con eccezione della produzione asiatica finalizzata al risparmio energetico e all'utilizzo di energie alternative) s'interroga sui necessari tagli produttivi a breve termine e sulle riconversioni motoristiche.

E' altrettanto ovvio che le diverse categorie produttive che utilizzano il petrolio, e che fanno anche vagamente di un elevato prelievo fiscale pubblico sulla materia prima, chiedano allo Stato, ognuna per proprio conto, una sterilizzazione del prezzo commerciale tale da lasciare possibilmente invariati i costi aziendali, e così si alternano manifestazioni di categorie diverse in varie città europee. In verità il carattere oggettivamente olistico del problema (plurisettoriale e plurinazionale) suggerisce che l'unico approccio serio è quello già impostato da Anita in questi termini a Bruxelles, ove si è già assistito alle prime manifestazioni congiunte.

4. Livello, competenze e contenuti degli interventi pubblici

Al di là dei tentativi nazionali di rispondere a qualche emergenza più acuta, è chiaro che la competenza primaria è quella delle istituzioni europee (Commissione, Parlamento, Consiglio dei Ministri). Peraltro la Commissione è ben cosciente dei suoi poteri e della sua competenza, come appare chiaro dal commento immediato alla proposta del Presidente francese Sarkozy di devolvere il maggior gettito dell'IVA, derivante dall'aumento dei prezzi petroliferi, a calmierare il prezzo di acquisto dei combustibili da parte degli strati più poveri della popolazione francese. La Commissione lo redarguisce immediatamente: è una strada sbagliata perché dà un pessimo segnale ai produttori, così autorizzati a proseguire gli aumenti e non risolve i principali problemi che sono legati alle accise e non all'IVA. In verità se la stampa (Il Sole 24 Ore del 28 maggio 2008) ha riportato fedelmente le comunicazioni, c'è da chiedersi se sia credibile che la Commissione europea ignori le cause vere della continua e forte lievitazione del prezzo petrolifero e la pressochè assoluta estraneità dei Paesi produttori.

Non vi è, invece, alcun dubbio che le modalità di prelievo fiscale degli Stati nazionali siano fondamentalmente arcaiche, qualcosa che richiama le antiche monarchie e gli antichi casati signorili italiani (magari i Medici, o i Gonzaga), la destinazione delle singole accise ricordano eventi più che altro tristi della storia nazionale e non, ma forse piace che il metodo sottolinei il carattere del tutto autonomo dell'imposizione nazionale rispetto alle vicende ed al prezzo finale al dettaglio del prodotto, salvo appunto l'aggiunta di un'IVA che, invece, è perfettamente proporzionale al prezzo finale e alle sue variazioni, oltre a configurarsi come una "tassa sulla tassa" (le accise). Malgrado tutto il mercato unico interno e la mobilità europea abbiano notevolmente ravvicinato i prezzi nazionali al dettaglio, sia della benzina, che del gasolio. Secondo i dati forniti da Il Sole 24 Ore del 19 maggio 2008, il prezzo minimo della benzina è registrato nella Repubblica Slovacca (1,251 euro/l.) ed il

massimo in Belgio (1,476 euro/l.), con uno scarto di 22 centesimi, mentre il prezzo minimo del gasolio è registrato in Belgio (1,267 euro euro/l.) ed il massimo nel Regno Unito (1,540 euro euro/l.) con uno scarto di 27 centesimi.

Non vi è dubbio poi che una fase di aumento dei prezzi favorisca un'ulteriore omogeneizzazione dei prezzi europei, forse un prezzo unico europeo del gasolio per autotrazione nel breve periodo.

Al contempo potrebbe riuscire utile una trasformazione delle accise in una addizionale proporzionale del prezzo industriale base, modulabile e periodicamente variabile, o progressivamente "spalmabile" nel medio periodo a livello europeo.

E' vero che esistono apprezzabili differenze di pressione fiscale, minori nel caso della benzina, dove si va dal livello minimo del 55% della Repubblica Slovacca, a quello massimo della Germania del 61,4%, ben maggiori nel caso del gasolio dove si va dal 42,4% del Belgio, al 56,3% del Regno Unito, che resta però un caso isolato, poiché l'imposizione del Paese successivo in graduatoria, ossia della Svezia, cade già al 50,3%. Peraltro è stata già compiuta una prima armonizzazione europea delle accise con la regolamentazione entrata in vigore il 1 gennaio 2005.

Secondo le ultime informazioni il Governo italiano si appresta a varare domani un decreto di blocco delle accise, un provvedimento che sembra non ostacolato da Bruxelles, ed al quale si potrebbero aggiungere ulteriori interventi mirati per i trasportatori.

Infine, si pone il problema di una trattativa europea differenziata, con l'OPEC (75% dell'offerta) e con gli altri produttori (Russia, etc.) per stabilire contrattazioni dirette e basate sull'impiego dell'euro come valuta di pagamento. Il vantaggio di una moneta a valore costante, o meglio crescente, deve trovare riscontro in una garanzia d'approvvigionamento a medio termine con tetti agli eventuali aumenti di prezzo.