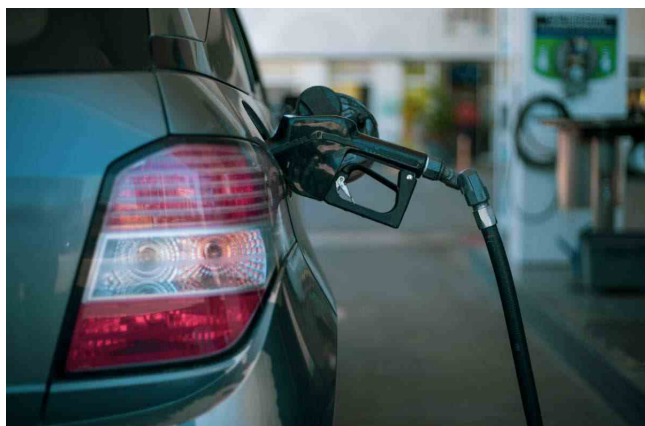


Prezzo del gasolio, quando può tornare sotto i 2 euro: l'analisi del presidente Unem

Geopolitica, raffinazione, accise e cambio euro-dollaro: il presidente Unem spiega quali condizioni possono riportare il gasolio sotto i 2 euro al litro.

Mercato



Se le tensioni in Medio Oriente si allentassero, sarebbe realistico immaginare un ritorno stabile sotto i 2 euro al litro per benzina e gasolio? Oppure quei prezzi appartengono ormai al passato?

Un ritorno stabile sotto i 2 euro al litro è assolutamente possibile, ma soprattutto auspicabile, in uno scenario di normalizzazione geopolitica. Se le quotazioni internazionali del greggio, e soprattutto dei prodotti raffinati, dovessero tornare sui livelli precedenti alle

recenti tensioni, potremmo assistere a una graduale riduzione dei prezzi alla pompa, più in linea con le medie degli ultimi due anni. In altre parole, la soglia dei 2 euro non è irreversibile. Sul gasolio, tuttavia, continuano a pesare fattori strutturali, come la crisi della raffinazione, che potrebbero mantenerne i prezzi relativamente elevati anche in presenza di quotazioni del petrolio in calo.

Oggi quanto pesano sul prezzo finale di un litro di carburante il greggio, il cambio euro-dollaro, la raffinazione, la distribuzione, le accise e l'IVA?

Al netto dei recenti tagli delle accise, confermati nei giorni scorsi fino al 25 agosto per il solo gasolio, la componente fiscale continua a rappresentare oltre la metà del prezzo finale pagato dal consumatore. Questo significa che, ai prezzi attuali, oltre 1 euro al litro è composto da tasse. L'Italia detiene il primato europeo sul gasolio ed è quarta sulla benzina. Anche il cambio euro-dollaro è determinante, poiché il petrolio e i prodotti raffinati sono quotati in dollari e possono influenzare sensibilmente il prezzo finale. Nei primi mesi del 2026 si può stimare un beneficio di circa due centesimi legato all'apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro.

C'è poi il costo della materia prima, cioè la quotazione internazionale di benzina e gasolio, che oggi rappresenta una quota compresa tra il 37 e il 48%. Il restante 8-10% serve a remunerare tutti gli altri passaggi della filiera: distribuzione primaria e secondaria, margine del gestore, oneri finanziari, investimenti e costi di struttura. In questo contesto, la presenza di una raffinazione nazionale efficiente continua a rappresentare un elemento di forza per il Paese.

Il gasolio continuerà a costare più della benzina? Se sì, quali sono le cause strutturali di questo fenomeno?

A livello di quotazioni internazionali, dal 2022, cioè dalle sanzioni sulle importazioni di gasolio dalla Russia, il diesel si è stabilmente attestato sopra la benzina di 5-15 centesimi al litro. A livello di prezzi al consumo, questo fenomeno era meno evidente perché il gasolio beneficiava di un'accisa inferiore di 11 centesimi al litro. Dal 1° gennaio 2026 le aliquote sono state equiparate e la differenza è diventata più visibile. Oggi lo è ancora di più perché, a seguito della crisi di Hormuz, il differenziale rispetto alla benzina si è ulteriormente ampliato.

Dall'inizio della guerra il gasolio si è apprezzato di oltre il 60%, mentre la benzina di poco meno del 40%, a fronte di un aumento del 9% del Brent. Le cause sono principalmente strutturali. Negli ultimi 15 anni l'Europa ha perso circa il 20% della propria capacità di raffinazione ed è rimasta fortemente dipendente dalle importazioni di diesel, provenienti prima dalla Russia e, più recentemente, dall'area del Golfo.

Al netto delle crisi geopolitiche e delle misure straordinarie, quale sarebbe oggi un prezzo "normale" per benzina e gasolio in Italia?

Non esiste un prezzo "giusto" in senso assoluto perché i carburanti riflettono quotidianamente l'andamento delle quotazioni internazionali. In un contesto di mercato ordinario, senza tensioni geopolitiche, shock logistici o interruzioni della produzione, è ragionevole attendersi livelli sensibilmente inferiori rispetto a quelli registrati nelle fasi di crisi.

Dopo la fine del taglio delle accise, è immaginabile un nuovo intervento del governo? Oppure una riforma strutturale della fiscalità dei carburanti?

Molto dipenderà dall'evoluzione della situazione internazionale. Negli ultimi giorni le quotazioni del petrolio e dei prodotti raffinati hanno mostrato una tendenza alla flessione che auspichiamo possa proseguire. È evidente che misure temporanee possano risultare utili in presenza di emergenze, ma non risolvono le criticità di fondo. Per questo riteniamo necessario ragionare in una prospettiva più strutturale.

La fiscalità dovrebbe accompagnare il percorso di decarbonizzazione, valorizzando i carburanti a minore impronta carbonica e favorendo gli investimenti industriali necessari alla transizione energetica.

Consumatori e Antitrust parlano spesso di aumenti rapidi e ribassi lenti alla pompa. È una lettura corretta? Come funziona realmente la formazione dei prezzi?

Si tratta di una percezione diffusa che non sempre trova conferma nei numeri e che tende a semplificare una realtà molto più complessa. Quando le quotazioni salgono rapidamente, l'effetto sui prezzi è immediatamente percepibile dai consumatori; quando invece diminuiscono, l'attenzione pubblica tende a essere inferiore. Esiste un'ampia letteratura che smentisce il fenomeno definito "piume e razzi", come evidenziato anche da un recente studio della BCE.

Inoltre, il mercato italiano è costantemente monitorato dalla Commissione di allerta prezzi

istituita presso il Mimit. Se fossero emerse anomalie significative, sarebbero state rilevate.

Quanto incidono davvero le speculazioni finanziarie sulle materie prime sul prezzo finale di benzina e gasolio? Esistono strumenti per limitarne gli effetti?

La componente finanziaria contribuisce ad amplificare la volatilità dei mercati, soprattutto nei momenti di maggiore incertezza, e interessa in particolare il petrolio, che è un mercato più "cartaceo" che "fisico". Sarebbe però sbagliato attribuire gli aumenti dei carburanti esclusivamente alla speculazione. Nelle crisi più recenti hanno inciso soprattutto fattori concreti: attacchi alle infrastrutture energetiche, riduzione della capacità di raffinazione, problemi logistici e minore disponibilità di prodotti raffinati.

La migliore difesa contro la volatilità resta una maggiore sicurezza degli approvvigionamenti, una raffinazione europea competitiva e una più ampia diversificazione delle fonti energetiche.

Quali sono i principali fattori che potrebbero far salire o scendere i carburanti nei prossimi 12-24 mesi?

Sul fronte dei ribassi potrebbero incidere una de-escalation delle tensioni internazionali, il rafforzamento dell'euro rispetto al dollaro, una crescita più moderata della domanda globale e il recupero della capacità produttiva e di raffinazione. Sul fronte dei rialzi, invece, peserebbero eventuali nuove crisi geopolitiche, interruzioni delle principali rotte commerciali, ulteriori problemi nel settore della raffinazione o altri elementi destabilizzanti per i mercati.

La variabile più importante continuerà comunque a essere la disponibilità di prodotti raffinati, soprattutto gasolio e jet fuel. Oggi il vero nodo critico non è tanto il petrolio quanto la capacità di trasformarlo nei carburanti richiesti dal mercato europeo. Nei prossimi anni sarà quindi determinante il modo in cui verranno applicate le nuove politiche europee sulla decarbonizzazione dei trasporti. Gli obiettivi ambientali dovranno procedere insieme alla sostenibilità economica per famiglie e imprese.

Per questo riteniamo fondamentale un approccio basato sulla neutralità tecnologica, valorizzando tutte le soluzioni in grado di ridurre le emissioni, compresi i biocarburanti e i carburanti rinnovabili.