Prezzo diesel sotto i 2 euro: previsioni, price cap e taglio accise

Diesel ancora caro: Unem e Figisc spiegano cosa guida i prezzi alla pompa e quale ruolo hanno quotazioni, raffinazione, price cap e accise.

Mercato



Qual è il vostro giudizio sul price cap? Quanto potrà durare davvero?

Murano (Unem): Sono iniziative commerciali assunte in piena autonomia dalle singole aziende e come tali vanno considerate. Quanto potranno durare dipende dalle decisioni dei singoli operatori e dall'evoluzione delle condizioni di mercato. Non credo quindi sia opportuno formulare previsioni.

Il settore è infatti fortemente sottoposto alla volatilità strutturale dei mercati energetici. L'Italia opera all'interno di mercati internazionali: variazioni delle quotazioni, dei costi logistici o del cambio euro-dollaro modificano inevitabilmente il contesto nel quale le imprese operano.

Nel medio periodo occorre quindi lavorare soprattutto sulle condizioni strutturali: sicurezza e diversificazione degli approvvigionamenti, efficienza della logistica e della rete di distribuzione, mantenimento di un'adeguata capacità produttiva europea e stabilità del quadro fiscale e regolatorio. Sono questi gli elementi che possono rendere il sistema più resiliente, ferme restando le autonome decisioni commerciali dei singoli operatori.

Bearzi (Figisc): Il risultato del price cap, apprezzabilissimo per l'accesso delle famiglie a prezzi meno insostenibili dei carburanti, lascia comunque esposte alla crisi le categorie economiche produttive: trasportatori, agricoltori, operatori a forte mobilità, per le quali si sono già attuate o si stanno attuando interventi specifici e mirati.

Altresì - limitandoci al settore della distribuzione carburanti - ha esposto una parte rilevante del sistema (circa il 45% dei punti vendita) a un'oggettiva disparità di trattamento e di condizioni economiche, sia per gli operatori che acquistano/vendono nel circuito extra rete, sia per i retisti indipendenti che vendono in rete approvvigionandosi in extra rete, sia, infine, per i gestori di tali impianti, in qualsivoglia tipo di rapporto contrattuale siano inquadrati con la proprietà degli impianti.

Le diverse opportunità di prezzo nell'approvvigionamento a monte dei prodotti da parte degli operatori diversi dalle major comportano, infatti, una secca perdita di competitività e di conseguenza lo sviamento della clientela. E, per i gestori che ne presidiano gli impianti, una emorragia di erogati con inevitabile default della sostenibilità economica di tali microimprese.

SPIDER-FIVE-206258718

Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

Quanto dura? Il price cap ha comportato per i marchi che lo hanno promosso una secca diminuzione dei margini industriali lordi: questa avrebbe potuto essere peggiore se le quotazioni dei raffinati - come detto sopra - non fossero in parte diminuite, una situazione non prorogabile all'infinito.

Il governo ha optato per il micro taglio provvisorio delle accise: è una strategia condivisibile?

Murano (Unem): In una fase eccezionale, caratterizzata da prezzi elevati e forte volatilità, l'utilizzo dell'extragettito IVA per alleggerire temporaneamente l'accisa può rappresentare uno strumento utile per attenuare l'impatto sui consumatori.

Va però ricordato che si tratta, per sua natura, di uno strumento temporaneo. È quindi comprensibile utilizzarlo per affrontare una fase particolare, ma non può essere l'unico strumento di politica energetica. Nel medio periodo sarebbe preferibile ragionare su una fiscalità dei carburanti più stabile e coerente con il percorso di decarbonizzazione. In questa prospettiva, sarebbe opportuno che il sistema fiscale considerasse progressivamente anche il contenuto carbonico dei prodotti e il loro contributo alla riduzione delle emissioni.

In altre parole, gli interventi emergenziali possono essere utili quando le circostanze lo richiedono, ma occorre parallelamente costruire una strategia energetica europea capace di dare certezza a consumatori e imprese e di accompagnare gli investimenti nella transizione.

Bearzi (Figisc): Nelle prime fasi della crisi (in primavera) abbiamo visto che i pur consistenti sconti (allora) di accisa rischiavano sul gasolio giorno per giorno di venire vanificati dalla salita inarrestabile delle quotazioni dei raffinati. La sostenibilità per i conti pubblici di tali sconti è assai difficile, e anche la compensazione tra il maggior gettito IVA e lo sconto di accise è problematica: il taglio è immediato e sostenuto ben più di quanto non sia l'accumulo graduale e il valore del sovraggettito.

Inoltre il taglio generale non coglie la necessità di sostenere le imprese che consumano di più per sostenere il sistema dei trasporti, il flusso delle merci e, in sintesi, il sistema Paese. Il governo ha fatto quel che ha potuto, ma rendiamoci conto che sono le condizioni di fondo a rendere tutto difficile: la raffinazione che abbiamo perduto non si ripristina con uno schiocco di dita.

Biocarburanti ed e-fuel sono presenti nelle discussioni UE sul ban termico 2035: potrebbero essere una valida alternativa?

Murano (Unem): Biocarburanti liquidi e gassosi, carburanti sintetici sono soluzioni idonee a raggiungere lo stesso obiettivo: ridurre progressivamente le emissioni della mobilità, utilizzando prodotti già disponibili, infrastrutture, reti distributive e veicoli esistenti.

Il punto centrale per noi è il principio di neutralità tecnologica. L'Europa dovrebbe fissare obiettivi ambientali anche ambiziosi, lasciando però alle diverse tecnologie la possibilità di concorrere al loro raggiungimento sulla base delle effettive prestazioni emissive lungo l'intero ciclo di vita.

SPIDER-FIVE-206258718
Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

I biocarburanti sostenibili sono già una realtà industriale e possono contribuire da subito alla decarbonizzazione del parco circolante. Gli e-fuel sono oggi in una fase meno matura e presentano ancora costi elevati, ma in prospettiva possono avere un ruolo crescente con lo sviluppo della produzione di idrogeno rinnovabile.

C'è poi un tema spesso sottovalutato. Nel 2035 i motori a combustione interna non scompariranno improvvisamente. In Italia, come nel resto d'Europa, resteranno in circolazione per molti anni diverse decine di milioni di vetture già immatricolate. Se vogliamo ridurre le emissioni anche di quel parco, e non soltanto di quello nuovo, servono combustibili con un'impronta carbonica progressivamente più bassa.

Per questo considero positiva una discussione europea che non si concentri esclusivamente sulla tecnologia del veicolo, ma guardi alle emissioni complessive e all'intero ciclo di vita dell'energia utilizzata.

La transizione sarà tanto più efficace quanto più riuscirà a mettere insieme soluzioni diverse che dimostreranno concretamente di ridurre le emissioni. L'obiettivo deve restare la decarbonizzazione, evitando di trasformare un obiettivo sano e pienamente condivisibile in battaglie ideologiche che alterano l'economia di mercato e mettono fuori gioco intere filiere industriali senza portare benefici al consumatore europeo.

Bearzi (Figisc): Da anni ormai in Europa la transizione energetica si è nutrita più ideologicamente che razionalmente, evitando di contemperare tutela della sicurezza energetica e processo di cambiamento: il risultato è la messa al bando dell'endotermico a date fissate ad arbitrio, da cui è scaturita la tendenza a disinvestire dalla raffinazione, a dipendere per l'approvvigionamento da chi ha minori o nulle remore ambientali nonché a processi di deindustrializzazione e decadenza dell'automotive.

Due shock energetici (2022 guerra in Ucraina, 2026 guerra in Medio Oriente) stanno inducendo a giusti dubbi sulle granitiche certezze, finora non produttive di interventi concreti. Biocarburanti ed e-fuel sono una risorsa, in un contesto però complesso in cui il fossile tradizionale continuerà a dover dare il suo contributo assieme alle risorse per una efficace transizione energetica, il tutto con un approccio di neutralità tecnologica, pena, in difetto, di soccombere ad altre future crisi.

Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

SPIDER-FIVE-206258718

Telpress Servizi di Media Monitoring