

Tempesta perfetta sul prezzo della benzina

Un litro di carburante costa ormai oltre 2 euro al litro. Perché da maggio del 2020 i prezzi sono saliti costantemente? Quando e come potrebbe fermarsi la spirale rialzista? In questo articolo proviamo a rispondere a queste domande, che tutti noi ci poniamo quotidianamente

L

a rilevazione ufficiale dice che nella settimana dal 30 maggio al 5 giugno scorso, il prezzo medio della benzina in Italia è stato pari a 1,940 euro. 1,851 quello del gasolio. Pochi giorni dopo, tale valore ha superato di nuovo quota 2 euro, e abbiamo visto prezzi di 2,070-2,080 euro in molti impianti.

La benzina a 2 euro è un incubo, eppure secondo alcuni analisti, nel giro di qualche mese si potrebbe toccare anche quota 3 euro. Del resto in Norvegia, il paese con il carburante più caro, al 6 giugno si viaggiava già a quota 2,673, secondo il sito globalpetrolprices.com. E se si guarda la classifica dei paesi dove la benzina costa di più, l'Italia è al 21° posto.

Insomma, non stiamo andando neanche malissimo rispetto agli altri, sebbene questo risultato sia un po' falsato dal taglio dell'accisa di 30,5 centesimi, operato provvisoriamente dal Governo. E l'esecutivo, vista la spirale rialzista, sta pensando di affiancare a questa misura (in scadenza l'8 luglio) un altro provvedimento dal carattere maggiormente strutturale, e quindi permanente. L'idea potrebbe essere di sterilizzare l'aumento dell'IVA, ma certo, non è solo reinvestendo i maggiori introiti di questa tassa che si possono azzerare i forti rincari della materia prima.

Perché la corsa dei prezzi dei carburanti parte da lontano: il prezzo della benzina cresce ininterrottamente da maggio del 2020, quando toccò quota 1,356 euro al litro. Allora a far calare i prezzi ci si era messo anche il lockdown, con il forte calo della richiesta. Però l'impennata vera e propria è arrivata quest'anno: il 1° gennaio scorso, sei mesi fa, la benzina costava poco più di 1,7 euro. E un anno prima era a quota 1,4 euro. Ora se il Governo non fosse intervenuto, saremmo a quota 2,5 probabilmente.

A crescere tantissimo sono state le quotazioni del petrolio. Al momento in cui scriviamo sia il Brent del Mare del Nord sia lo statunitense WTI viaggiano oltre quota 120 dollari al barile. Un anno fa erano a 70 dollari: quasi la metà! Per non parlare dell'aprile 2020, da quando cioè è iniziata la risalita delle quotazioni: allora il petrolio viaggiava a circa 25 dollari al barile.

Perché questa corsa delle quotazioni dell'oro nero?

Sicuramente la guerra fra Russia e Ucraina sta contribuendo ai rincari. Perché quando ci sono tensioni internazionali, addirittura mondiali in questo caso, la paura spinge in alto i listini.

"Purtroppo le quotazioni del petrolio le fa la borsa – ci dice al telefono Salvatore Carollo, esperto di trading internazionale di prodotti petroliferi –, con il risvolto che se gli operatori un giorno decidono che il greggio è destinato ad apprezzarsi, lo fanno salire con i loro acquisti. Ma se decidono di investire su qualche altra materia prima, ne causano il deprezzamento. Le materie prime hanno oscillazioni spaventose".

A questo meccanismo si aggiunge poi sicuramente un aumento della domanda. Anche solo perché si sta pianificando di non comprare più il gas russo, e una parte di fabbisogno di combustibile potrebbe tornare a essere coperta proprio dai derivati dal petrolio. La guerra però è solo una componente fra quelle che spingono su i prezzi.

Prima c'è qualcos'altro.

“Mentre la domanda di idrocarburi nel mondo continua a crescere – dice ancora Carollo –, gli investimenti su estrazione e lavorazione del greggio crollano. Il motivo sono le pressioni politiche di natura ambientalista sulle compagnie petrolifere e sulle banche che finanziavano i progetti. Il risultato è una costante riduzione dell'offerta di greggio, che comporta un altrettanto costante aumento del prezzo”.

In effetti, un giro sui siti delle principali compagnie petrolifere chiarisce le idee: si parla moltissimo di energie pulite e di bioraffinerie, quelle che lavorano prodotti di origine vegetale per trasformarli in biocarburanti. Pochissimo di petrolio. Le compagnie sembrano aver già svoltato. Le bioraffinerie possono essere una soluzione? Non secondo il nostro interlocutore.

“Una raffineria in grado di trasformare 4 milioni di tonnellate l'anno di petrolio in benzine e gasolio, come bio-raffineria ridurrà la sua capacità di produzione del 90%, fermandosi a 400 mila tonnellate l'anno di gasolio”. Il problema della scarsità di offerta è stato affrontato in seno all'Opec, il cartello dei produttori di petrolio, dove da tempo ci sono spinte per aumentare la produzione appositamente per tenere basso il prezzo del greggio. A parte i paesi arabi però, America ed Europa hanno avviato da tempo disinvestimenti, che oggi non li rendono in grado di pompare più petrolio.

Un argomento che scalda molto gli animi quando si parla di carburanti, è quello del carico fiscale che grava su ogni litro di benzina. Fino a un paio di mesi fa, il 52% del costo di un litro di benzina erano tasse. Oggi, grazie anche agli interventi calmieratori del Governo, tale valore è sceso al 43%. Ne parla dettagliatamente l'Unem (Unione Energie per la Mobilità, che una volta si chiamava Unione Petrolifera).

A fronte di un prezzo alla pompa di 1,941 euro/litro – al 6 giugno scorso –, il prezzo industriale (estrazione, raffinazione, trasporto + margine lordo per le compagnie) sarebbe pari a 1,112 euro/litro, il 57% del totale, contro un prelievo fiscale (accisa+IVA) pari a 0,829 euro/litro, il 43% appunto. Il margine lordo per le compagnie petrolifere sarebbe pari a

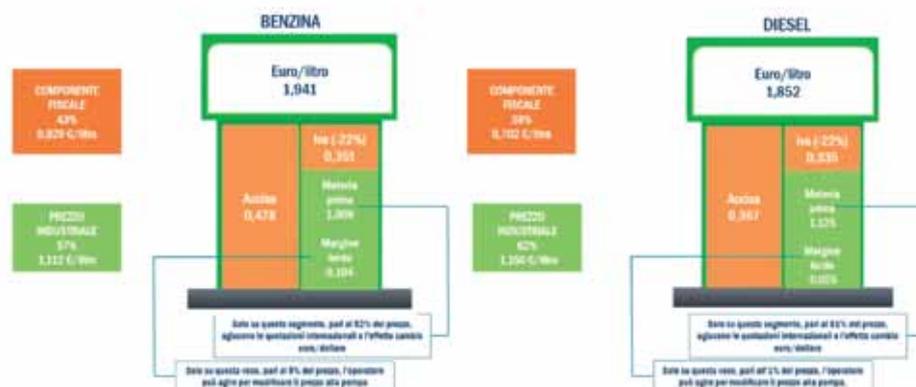


Struttura dei prezzi

STRUTTURA del PREZZO dei CARBURANTI

Che cosa si intende per struttura del prezzo dei carburanti? Da cosa è composto il prezzo dei carburanti? In questa sezione, le risposte ad alcune delle domande più comuni.

Rilevazione MTE 6 Giugno 2022



0,104 euro/litro.

Dunque la nostra tassazione è molto alta, ma non siamo un caso isolato in Europa. Nella classifica del carico fiscale sulla benzina, l'Italia è parecchio indietro ormai (prima dell'intervento governativo di marzo eravamo al 3° posto), come abbiamo detto che lo siamo in quella sul prezzo finale alla pompa.

Gli animi però continuano a scaldarsi, perché ogni tanto qualcuno torna a ricordare che fra le accise c'è ancora quella per la Guerra d'Abissinia. Ma è davvero così? Sul prezzo della benzina gravavano - è vero - ben 19 accise. Che però, già dal 1995 (27 anni fa) sono state accorpate in un'unica voce: una carbon tax, una tassa sull'inquinamento creato bruciando carburanti.

L'orientamento diffuso è di tenere alta la tassazione sui combustibili fossili per disincentivarne l'uso e spingere a una mobilità meno inquinante. E allora ecco una carbon tax pesante, applicata in varia misura un po' in tutti i paesi.

Dunque, chi dice che stiamo pagando ancora la guerra d'Abissinia, sbaglia. In realtà stiamo pagando una tassa (pesante) che serve a spingerci verso una mobilità più ecologica. E che dovrebbe servire anche a riparare i danni del nostro inquinamento. Una tassa sulla quale, e questo non è affatto etico, grava l'IVA. Vale a dire una tassa su una tassa!

Alla fine siamo comunque tutti d'accordo che un prezzo troppo alto dei carburanti ha risvolti inflattivi, facendo crescere i prezzi di tanti altri generi di prima necessità. In Italia, fra l'altro, movimentiamo ancora una quota elevatissima di merci su gomma. E allora, come si potrebbe far scendere il prezzo dei carburanti?

Una ricerca di Consumerismo No Profit e di Alma Laboris Business School, ha appurato che nei sei mesi ottobre 2021-marzo 2022 lo Stato ha incassato 1,7 miliardi di euro non previsti dall'IVA sui carburanti, rispetto allo stesso periodo dell'anno prima.

Ecco un tesoretto che potrebbe essere utilizzato per ridurre l'impatto economico del costo dei carburanti.

***Fondatore del portale Motoskills.it**