

Appunti Presidente Sperduto

La dinamica dei prezzi energetici nella fase di transizione

mercoledì 24 novembre 2021

Fiera Verona Oil&Nonoil

padiglione 12 - sala blu

14:45 alle 16:15

Il 2021 ci ha presentato un quadro di grande problematicità

La pandemia da una parte e diverse incognite sugli scenari economici ed energetici.

Spiccano su tutte quelle legate al prezzo e all'approvvigionamento di carburanti e prodotti energetici (dal petrolio, che ormai oscilla sui 70 dollari al barile e gli effetti del caro energia che si riflette sulle bollette di elettricità e gas).

Influiscono sulle tensioni internazionali la ripresa dei consumi dopo la pandemia e il lockdown seguito per lunghi mesi.

Se lo shock derivante dall'epidemia sta per essere riassorbito, la filiera sembra dimostrare dei ritardi nella logistica.

All'appello ancora mancano filiere che non hanno ancora ripreso a circolare a pieno regime, ma da questo punto di vista il peggio è passato.

Le Fabbriche sono tornate a produrre, la merce a circolare, i dipendenti progressivamente tornano negli ambienti di lavoro, ripartono tutte le attività.

I danni sono stati enormi, in un anno e mezzo più di pandemia abbiamo perso consumi per 2 miliardi per la benzina, 4,7 miliardi per il gasolio tanto per darvi la dimensione di ciò che è accaduto - si stima **un saldo negativo di 6,8 miliardi di euro per iva e accise non incassate dallo Stato.**

Il tutto è stato in parte mitigato dalle politiche di bilancio dei Governi, anche se per tentare di far fronte all'emergenza abbiamo avuto una massa di atti e norme che dimostrano tutta la difficoltà del momento e la farraginosità del nostro sistema: 500 atti nazionali a cui si sommano altri 500 atti locali in un anno di pandemia..

La ripresa economica a livello mondiale e della domanda di energia e petrolio (carburanti, gas, elettricità) è stata più veloce dell'adeguamento dell'offerta e questo causa tensioni sui prezzi a livello mondiale.

Quello del petrolio è un mercato mondiale essendo la materia prima più negoziata al mondo. L'industria petrolifera, come tutti gli operatori economici nelle fasi critiche, in questi due anni non ha fatto investimenti e innovazione: la ripartenza del mercato sconta dunque questo arretramento industriale.

Pesa anche l'incertezza del futuro dell'automotive e delle scelte dell'industria automobilistica oltre che dei governi: su incentivi, motorizzazioni, scelte di mobilità urbane, con alcuni comuni che vietano persino alle euro 6 di circolare nei centri storici...

Un quadro complicato dove le connessioni tra prezzi energetici e futuro incerto sono evidenti. Se non ci sono certezze l'industria del fossile, strettamente interconnessa alla produzione elettrica, rallenta, ferma gli investimenti e questo si ripercuote sulla offerta di energia pesando sui prezzi, incostanza di una domanda che ha ripreso a correre a livello mondiale.

Ricordiamo solo la corsa di Cina e India dove milioni di persone sono uscite dalla povertà nell'ultimo decennio e hanno cominciato a consumare elettricità per le case e carburanti per le auto.

Siamo in un contesto dove i progressi continueranno a riguardare centinaia di milioni di abitanti non solo in Asia ma anche in Africa: per l'appunto siamo in un mercato globale.

In Italia, pesa l'attuale assetto della rete distributiva dei carburanti che è sovradimensionato, sostanzialmente vecchio, POLVERIZZATO e privo di SERVIZI. Ad oggi, secondo dati del Mef, quasi 5 mila punti vendita galleggiano miracolosamente su un erogato inferiore ai 300 mila litri, erogato che non consente di tenere aperto un pv.

Questo ha un costo in termini di ottimizzazione dei costi di filiera e di logistica per i rifornimenti ai pv. **Secondo una proiezione di Nomisma energia il sovrannumero di pv costa ogni anno al sistema circa 200 milioni di euro l'anno. In 10 anni sono 2 miliardi. Che potrebbero essere risparmiati in termini di efficienza e di maggiore competitività**

L'Italia continua ad essere il paese con il maggior numero di punti vendita. A livello europeo le reti più importanti sono quelle della Germania con 14,5 mila punti vendita, della Spagna e della Francia.

Ne consegue che pur avendo un parco auto che conta oltre 39 milioni di autovetture circolanti, secondo solo alla Germania, il numero di autovetture per punto vendita, pari a poco meno di 1.800, è più basso non solo rispetto a quello della Germania che supera le 3 mila vetture per pv ma anche del Regno Unito, della Polonia, della Francia, della Spagna e della maggior parte dei paesi europei.

Anche l'erogato medio nel nostro paese pari a 1.314 mc/anno è inferiore alla media europea del 47% (differenza pari a 1.176 mc/anno). Il distacco è particolarmente pronunciato rispetto a quasi tutte le economie europee, dalle principali come il Regno Unito che registra un erogato più di tre volte superiore, la Spagna, la Francia e la Germania alle altre come l'Austria, la Polonia, la Norvegia. Dopo l'Italia, per erogato c'è solo Grecia.

Prendendo in considerazione il 2019, ultimo anno di cui si dispongono i dati per effettuare raffronti, risalta che 8.128 attività cioè il 37,4% dei punti vendita sono stazioni di servizio e il loro peso si è ridotto del 5 per cento rispetto al 2015, è diminuito anche il peso dei chioschi e punti vendita isolati passato dal 14% al 10,5% e quello delle stazioni di rifornimento passato dal 23 al 21%. In aumento il peso delle pompe bianche che arriva al 29% dal 18%.

A quasi 10 anni di distanza dalla cosiddetta liberalizzazione operata dal Governo Monti, assistiamo al peggioramento di tutti gli indicatori della rete di distribuzione carburanti.

Negli ultimi dieci anni il mercato petrolifero è stato interessato da numerosi cambiamenti con l'abbandono di numerose compagnie (Shell, Total, Erg...) e l'ingresso massiccio di nuovi attori indipendenti destrutturati che hanno determinato un declino della qualità e delle potenzialità della rete.

In questo scenario parlare di transizione ecologica diventa difficile, se non si interviene per la qualificazione della rete in senso ambientale e anche dei suoi addetti che debbono essere orientati al cambiamento e capaci di gestire aree multi energetiche.

L'evoluzione della rete italiana, per riportare competitività e valori, deve essere oggetto di un forte intervento legislativo orientato all'ammodernamento tecnologico, alle nuove motorizzazioni, alla mobilità sostenibile, bio carburanti, carburanti sintetici, elettrica, idrogeno. Solo l'insieme di questa offerta potrà contenere i prezzi e sviluppare una concorrenza tra prodotti che altrimenti rischia di rimanere confinata all'interno di un solo comparto, quello petrolifero, ancora a lungo, secondo diversi osservatori almeno fino al 2050, facendo una concorrenza esclusivamente interna, che non porta benefici alla collettività essendo condizionata da forti elementi di vincoli dell'offerta, vedi il cartello Opec.

I gestori carburanti hanno solo interesse a sviluppare la concorrenza tra fonti energetiche aumentando gli erogati e il venduto in quanto ad oggi sono vincolati alla logica del pro-litro in misura fissa.

Viceversa, rivolgersi ad una maggiore e più articolata offerta di servizi per i consumatori sia sui prodotti energetici che al noi oil (accanto agli autolavaggi, la piccola manutenzione, la somministrazione di bevande, alimenti e giornali, tabacchi, renda possibile lo sviluppo di altri servizi: di pagamenti, di spedizione e consegna, di promozione e prodotti del territorio, car sharing e servizi per la mobilità alternativa..) potrà avere dei benefici in termini servizi e di prezzi.

Insomma, la struttura attuale della rete carburanti è un asset importante per le energie del domani e può contribuire all'attenuazione della spinta dei prezzi intervenendo favorevolmente anche sul contenimento dei costi di investimento per la distribuzione delle nuove fonti di energia. Insomma, le aree predisposte per questo già ci sono, non c'è bisogno di farne nuove, consumando territorio e sprecando risorse economiche non abbiamo, valorizzando gli addetti, già oggi in grado di governare l'area dei servizi complessi e di essere centro di orientamento e riferimento dei cittadini sulla strada.

Ecco, quindi, il punto di vista di Faib Confesercenti: rilanciamo un cambio di prospettiva nell'approccio al tema ristrutturazione della rete, in termini ambientali e in termini competitivi, anche tra fonti energetiche, e tra merceologie fruibili sulle aree. Questo potrà dare ai cittadini maggior manovra nella scelta energetica e dunque condizionare la domanda e l'andamento dei prezzi.