

Article | 20/05/26

Caro carburante, l'Eurozona potrebbe dividersi

L'aumento dei prezzi del carburante sta colpendo le famiglie di tutta l'Eurozona. L'impatto sui consumi, tuttavia, sarà tutt'altro che uniforme.



With higher taxes, fuel prices in Italy are at the higher end of the scale in the eurozone.

La guerra in Medio Oriente si protrae da quasi tre mesi e le interruzioni dei flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz hanno fatto impennare i prezzi. Alla fine di febbraio il petrolio veniva scambiato a circa 70 dollari al barile, mentre dall'inizio di marzo i prezzi si sono attestati in media intorno ai 110 dollari.

Lo shock del prezzo del petrolio si è rapidamente ripercosso sulle famiglie. Fare il pieno è diventato sensibilmente più costoso in tutta l'Eurozona, seppur con incrementi molto diversi. Rispetto alla settimana precedente all'attacco di Israele e degli USA contro l'Iran, il prezzo di un pieno da 50 litri di benzina senza piombo ha visto aumenti che si sono inseriti in una forbice che va dai 5,00 euro in Spagna e ai 13,50 euro in Germania. Per il diesel, l'aumento medio è stato ancora più marcato, oscillando tra i 15,65 euro in Italia e i 23,00 euro nei Paesi Bassi.

Le maggiori differenze tra i Paesi dell'Eurozona si sono registrate tra la fine di marzo e l'inizio di aprile, in concomitanza con l'impennata dei prezzi del petrolio. Da allora, alcuni di questi divari si sono ridotti, in parte a causa di riduzioni temporanee delle accise adottate da diversi Paesi.

Carburanti, prezzi alle stelle: il lento ma costante effetto sulle famiglie

Se i prezzi del carburante dovessero rimanere ai livelli attuali per il resto dell'anno, la spesa annuale per il carburante aumenterebbe di circa 70 euro in Italia e fino a 280 euro per la benzina nei Paesi Bassi rispetto all'anno scorso. Per il diesel, l'aumento sarebbe compreso tra 190 e 430 euro. E per chi ha ancora vivo il ricordo dell'impennata dei prezzi dell'energia nel 2022: la spesa annuale per il carburante nell'Eurozona, espressa in valori nominali, sarebbe tra il 2% più alta in Austria e fino al 15% più elevata nei Paesi Bassi rispetto a quella sostenuta quattro anni fa.

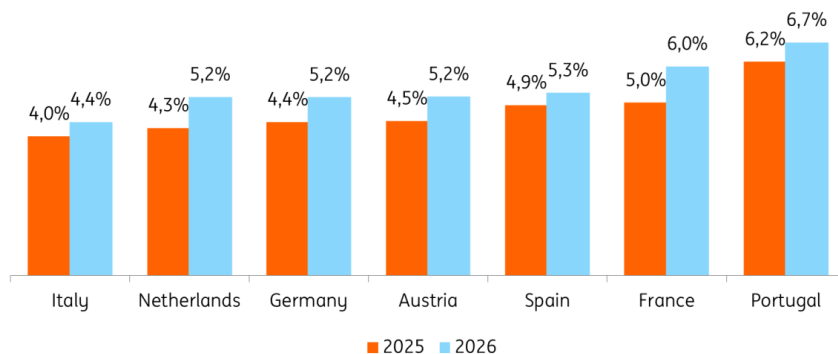
Questo aumento dei prezzi del carburante potrebbe bastare a compromettere i consumi privati. E lo farà in modo più disomogeneo di quanto molti possano immaginare.

Nell'area euro, la quota di reddito disponibile destinata al carburante varia notevolmente. Lo scorso anno, le famiglie italiane hanno speso circa il 4% del loro reddito disponibile per il carburante, contro il 6,2% in Portogallo. È interessante notare che questa differenza non riflette prezzi dei carburanti minori in Italia. Al contrario, a causa delle tasse più elevate, i prezzi del carburante in Italia si collocano nella fascia più alta dell'area euro. Dal gap emergono invece differenze nelle abitudini di guida e nel reddito: gli italiani percorrono relativamente pochi chilometri all'anno, mentre i livelli di reddito più bassi in Portogallo limitano la capacità di assorbire costi più elevati.

L'aumento dei prezzi dei carburanti registrato finora, escludendo eventuali ulteriori tagli delle accise, rischia di ampliare il divario già esistente tra i Paesi dell'Eurozona nella quota di reddito disponibile destinata al carburante. Nei Paesi Bassi, dove si registra l'aumento assoluto più marcato dei costi del carburante, i prezzi stanno spingendo le famiglie a destinare a questa spesa una quota molto maggiore del loro reddito disponibile rispetto a un anno fa. Anche Germania, Francia e Austria, dove si tende a guidare di più, rischiano di dover affrontare costi aggiuntivi più elevati mentre Italia e Spagna dovrebbero registrare un aumento più moderato. In Spagna, la riduzione temporanea dell'IVA sui carburanti dal 21% al 10% attenua l'effetto prezzo. In Italia i minori consumi di carburante rispetto alla media offrono un certo sollievo.

Quota del reddito disponibile annuo pro capite spesa in carburante

(in % del reddito disponibile lordo)



Source: European Commission; Odysee Mure; ING Economic & Financial Analysis; based on avg. fuel consumption of 7.35 l per 100 km; 2026 based on the assumption that the price from the 19th CW will apply for the rest of the year; European Commission forecast for disposable income per capita in 2026.

Caro carburanti: le famiglie non saranno in grado di adattarsi rapidamente

In teoria, le famiglie potrebbero tentare di attutire lo shock guidando di meno. In pratica, l'esperienza degli ultimi anni suggerisce che c'è poco margine per questo adattamento. Deviazioni significative dalla media di lungo periodo si sono verificate solo durante gli anni della pandemia, quando la diffusione dello smart working ha ridotto la necessità di spostarsi. Da allora, i chilometraggi medi hanno iniziato a normalizzarsi, il che suggerisce che le famiglie hanno poco margine per compensare i prezzi più elevati modificando le proprie abitudini di guida. Di fatto, nella maggior parte dei paesi, le distanze percorse mediamente sono ancora molto simili ai livelli pre-pandemia.

In altre parole: è più probabile che l'aumento dei prezzi alla pompa incida sui consumi in altri ambiti piuttosto che sui comportamenti. Di conseguenza, è probabile che l'aumento dei costi del carburante riduca progressivamente la spesa discrezionale.

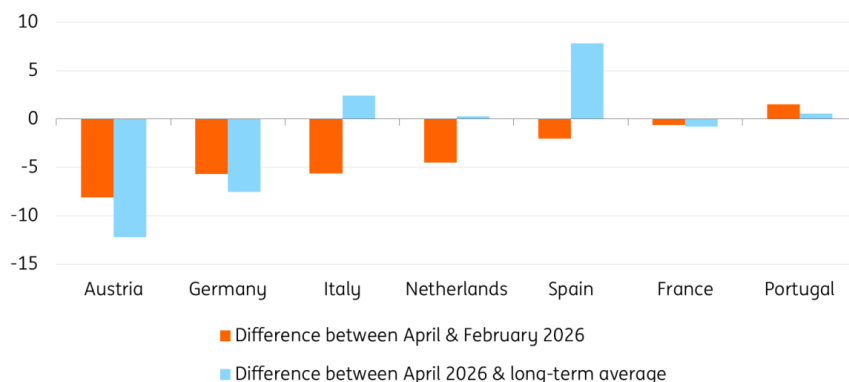
Caro carburante: la spaccatura tra i Paesi europei

Questa divergenza nell'andamento dei prezzi dei carburanti e il suo impatto sul reddito disponibile non è solo teorica, ma si sta già manifestando nel sentiment dei consumatori. Secondo l'ultima indagine della Commissione europea, la propensione alla spesa è diminuita drasticamente in Germania e Austria scendendo anche ben al di sotto della media di lungo

periodo. Si tratta dei Paesi in cui il reddito disponibile è destinato a essere tra i più colpiti dagli aumenti alla pompa.

Indagine DG ECFIN sui consumatori: variazione della propensione alla spesa

(Acquisti importanti nei prossimi 12 mesi; saldo netto)



Source: LSEG Datastream; ING Economic & Financial Analysis

Anche Italia e Spagna hanno registrato un calo, ma le intenzioni di spesa rimangono al di sopra delle medie di lungo periodo. In Francia e Portogallo, la propensione al consumo si è finora mantenuta relativamente stabile, forse perché le famiglie sono già abituate a destinare una quota maggiore del reddito al carburante.

L'aumento dei prezzi del carburante non è solo una questione energetica nell'Eurozona. Si sta rapidamente trasformando in una questione di consumi, e sempre più asimmetrica. Man mano che le famiglie europee sono costrette a spendere di più alla pompa, la riduzione di altre spese discrezionali varierà notevolmente da Paese a Paese.

Autore

Carsten Brzeski

Global Head of Macro

carsten.brzeski@ing.de

Franziska Biehl

Senior Economist, Germany

Franziska.Marie.Biehl@ing.de

Disclaimer

La presente pubblicazione è stata redatta da ING Bank N.V. ("ING") esclusivamente a scopo informativo, indipendentemente dagli obiettivi di investimento, dalla situazione finanziaria o dai mezzi di un particolare utente. *ING fa parte del Gruppo ING (essendo a tal fine ING Group N.V. e le sue società controllate e affiliate)*. Le informazioni in essa contenute non costituiscono una raccomandazione di investimento né una consulenza in materia di investimenti, legale o fiscale, né un'offerta o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di strumenti finanziari. È ING ha adottato misure ragionevoli per garantire che questa pubblicazione non contenga informazioni false o fuorvianti al momento della sua diffusione, tuttavia ING non garantisce che sia priva di errori o completa ING non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite dirette, indirette o consequenziali derivanti dall'uso di questa pubblicazione. Salvo diversa indicazione, tutte le opinioni, le previsioni o le stime sono esclusivamente quelle dell'autore o degli autori, alla data di pubblicazione e sono soggette a modifiche senza preavviso.

La distribuzione di questa pubblicazione può essere limitata da leggi o regolamenti in diverse giurisdizioni e le persone che ne vengono in possesso devono informarsi e osservare tali restrizioni.

Il copyright e la protezione dei diritti di database sono presenti in questo report ed esso non può essere riprodotto, distribuito o pubblicato da alcuna persona per qualsiasi scopo senza il previo consenso esplicito di ING. Tutti i diritti sono riservati. ING Bank N.V. è autorizzata dalla Banca Centrale Olandese ed è supervisionata dalla Banca Centrale Europea (BCE), dalla Banca Centrale Olandese (DNB) e dall'Autorità Olandese per i Mercati Finanziari (AFM). ING Bank N.V. è costituita nei Paesi Bassi (registro delle imprese n. 33031431 Amsterdam).

Ulteriori chiarimenti sono disponibili su richiesta. Per ulteriori informazioni su ING Group, visitare il sito www.ing.com.