

La protesta dei benzinai: molti gestori sono al collasso dopo una settimana di price cap

Il governo alle raffinerie di carburanti “Ora aumentate la produzione”

L'INCONTRO

ARCANGELO ROCIOLA
ROMA

Aumentare la produzione di carburante. Soprattutto quella del jet fuel, il carburante che serve agli aerei, dove si stanno riscontrando le maggiori criticità. È la richiesta del governo alle aziende della raffinazione. Ieri al ministero delle imprese e del Made in Italy i rappresentanti delle raffinerie che operano in Italia hanno incontrato il ministro Adolfo Urso e quello dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin.

Un primo incontro per stabilire una strategia comune. Le imprese verificheranno incrementi possibili nel breve periodo. Un tavolo che serve a «individuare cosa fare da subito, in Europa e in Italia, per aumentare la produzione nazionale, soprattutto per quanto riguarda i carburanti come il jet fuel, su cui si stanno manifestando le maggiori criticità», ha detto Urso. Ma per interventi più strutturali ci vorrà tempo. «Veri aumenti di produzione si fanno mettendo mano agli impianti, e mettendo mano agli impianti ci vogliono anni», ha commentato Pichetto Fratin al termine del tavolo.

Il presidente di Unem, Unione energie per la mobilità, associazione che rappresenta le principali aziende del settore, ha detto che le im-

prese sono pronte a «verificare ogni ulteriore aumento di produzione realizzabile», attraverso una «valutazione impianto per impianto».

Sono 13 le raffinerie presenti sul territorio nazionale. Due bioraffinerie, una in fase di conversione, quella di Livorno. Dispongono attualmente di una capacità di raffinazione di circa 83,3 milioni di tonnellate all'anno. Oggi l'Italia è tra i Paesi europei che mantengono una capacità di raffinazione in grado di soddisfare i consumi interni di carburanti come benzina e gasolio. Per il jet fuel permane invece un significativo deficit produttivo, nonostante nel 2026 la produzione sia aumentata di circa il 30%. Secondo Murano, interventi potrebbero consentire di aumentare la produzione italiana di gasolio di 1-1,5 milioni di tonnellate. Mentre su scala europea, potrebbero portare a un abbassamento di import di carburante pari al 25%. Gli aumenti di produzione restano però da quantificare. Sulla rete stradale, intanto, i gestori segnalano un problema diverso. I ribassi ai prezzi applicati da alcune compagnie - denunciano - stanno concentrando la domanda sugli impianti più economici, mentre altri distributori non riescono a seguirli e perdono clienti.

Giuseppe Sperduto, presidente di Faib Confesercenti, giudica efficace l'intervento sul prezzo. Ma denuncia le difficoltà di molte pompe

bianche a tenere il passo degli sconti offerti dai colossi petroliferi: «Anche se il prezzo è più alto, il loro guadagno è lo stesso». Mediamente di 3,5 centesimi lordi al litro. Il carburante meno caro può quindi favorire anche il benzinai, «sostenendo i volumi venduti», sostiene Sperduto.

Ma non tutti, sostiene Sperduto, riescono a praticare gli stessi ribassi. Intanto, cresce la difficoltà finanziaria: «Più passano i giorni più ci manca liquidità. Dopo una settimana di Price cap, siamo già al limite per le pompe bianche».

Alessandro Zavalloni, segretario nazionale Fegica, apprezza la diminuzione dei prezzi ma contesta la definizione di Price cap: «Stiamo parlando di un'iniziativa commerciale». Il punto, osserva, è che «il ribasso nella rete di una compagnia non implica condizioni equivalenti per gli operatori indipendenti che acquistano carburante all'ingrosso». A questo squilibrio si aggiunge la pressione sulla distribuzione. Gli automobilisti cercano i prezzi più bassi, concentrandosi su alcuni impianti, dove possono trovare code o scorte esaurite. «Il prodotto non manca. Il deficit sta nella capacità logistica organizzativa e nella distribuzione», sostiene Zavalloni. Basi di carico, autobotti e personale, spiega, sono dimensionati per condizioni ordinarie e faticano a seguire il rapido spostamento della domanda.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



