ItalyPost

28-OTT-2026
da pag. 1-2 / foglio 1 / 4

Quotidiano - Dir. Resp.: Filiberto Zovico
Tiratura, diffusione e lettori non disponibili (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45° Anniversario



Michelangelo Bonessa *a pagina 2*

Il tetto ai prezzi svuota le pompe Vendite fino a sei volte in più e la logistica non tiene il passo

Segnalazioni di distributori esauriti da Nord a Sud. Eni conferma il price cap fino a dicembre e parla di carenze temporanee Fegica: rifornimenti a singhiozzo

Bearzi (Figisc Confcommercio) solleva il problema del trasporto del prodotto per reggere la corsa agli acquisti: «La logistica non è in grado di sostenere il lavoro in più: le aziende non hanno più le loro flotte di autobotti e si affidano a terzi»

di **MICHELANGELO BONESSA**

Il pieno costa meno, ma in alcuni distributori il carburante non c'è. Le segnalazioni arrivano un po' da tutta Italia, dalla Lombardia alla Toscana fino al Mezzogiorno, con casi anche a Bologna. Il tetto ai prezzi ha spostato gli automobilisti verso le stazioni meno care e le consegne non sempre riescono a seguire le vendite. Si aggiungono la corsa al rifornimento per paura di restare a secco e i blocchi delle autocisterne durante le proteste dei giorni scorsi. Il risultato sono impianti che esauriscono benzina e gasolio prima dell'arrivo del carico successivo.

Nella Bergamasca i gestori Eni hanno annunciato dal 26 ottobre insegne spente di notte contro le forniture di carburante discontinue. A Bologna sono stati segnalati impianti Enilive a secco; in Toscana e Veneto le associazioni denunciano ritardi. Nel Sud si aggiungono i blocchi delle autocisterne.

«In questi giorni abbiamo visto crescere il volume di vendite alla pompa di cinque o sei volte e non mi stupisce perché lo dissi appena saputo dell'iniziativa di Eni», racconta Bruno Bearzi, presidente nazionale di Figisc Confcommercio. Un aumento che riguarda le vendite degli impianti interessati, non un corrispondente balzo dei consumi italiani. Il problema è portare più prodotto dove ora si vende di più: «Dissi anche che la logistica non sarebbe stata in grado di sostenere il lavoro in più: ormai le aziende non hanno più le loro flotte di autobotti e si affidano a terzi, non ci sono più le autobotti sociali».

Secondo fonti del settore, alcuni *trader* starebbero privilegiando le vendite all'estero, dove potrebbero spuntare prezzi più remunerativi. Una scelta che ridurrebbe il prodotto disponibile in Italia, aggiungendo tensione a una distribuzione già sotto





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30522 - L.1679 - T.1746

DATA STAMPA
45°Anniversario

pressione.

Per Giuseppe Sperduto, presidente nazionale di Faib Confesercenti, le difficoltà erano cominciate prima del *cap*: «C'era un problema di raffinazione, tant'è che il governo ha convocato le aziende del settore per chiedere uno sforzo in più perché negli anni tanti impianti sono stati dismessi e anche se arrivava la materia prima, il prodotto raffinato era meno della richiesta». Poi i listini hanno cominciato a salire e scendere: «È stato un putiferio perché con i primi rialzi con 10 euro non uscivi nemmeno dalla riserva e la gente se la prendeva con noi, poi è arrivato il *price cap* e il panico generato ha causato il continuo rifornimento per la paura di rimanere a secco».

Il taglio ha pesato anche su chi aveva già comprato il carburante. «Pensi lei che uno di noi ha riempito le cisterne il venerdì e il giorno dopo scopre che su quel carburante gli hanno tagliato 17 centesimi al litro, quando il margine è di 3,5 centesimi lordi al litro; infatti stiamo insistendo con tutti i gruppi parlamentari per mettere un tetto per tutti, sia per chi è nella rete delle grandi compagnie sia per chi è fuori, come avrebbe fatto il vecchio Comitato interministeriale prezzi», spiega Sperduto.

Una richiesta condivisa da Fegica, il cui presidente Roberto Di Vincenzo lega le carenze allo spostamento delle vendite e alle fragilità della logistica: «I gestori di reti con i prezzi "buoni" si ritrovano a gestire impianti che vendono, ma che vengono riforniti a singhiozzo. Quelli con i prezzi "cattivi" rimangono con il prodotto già pagato largamente invenduto e, in più, con lo stigma del lucratore».

Eni conferma la misura e riconosce le difficoltà nelle forniture: «Confermiamo che manterremo il concetto di "price cap" fino a fine anno. Per quanto riguarda il suo livello, attualmente a 2,25 euro per il gasolio e a 1,99 per la benzina, monitoreremo le dinamiche di mercato e di prezzo, nonché le forniture effettivamente disponibili in rapporto alla nostra struttura logistica, per valutarlo nel corso nel periodo. La significativa concentrazione delle vendite conseguente all'iniziativa può determinare temporanei fenomeni di indisponibilità di prodotto su alcune stazioni di servizio, che vengono progressivamente monitorati e riassorbiti attraverso la regolare programmazione delle forniture».

La proroga porta però il confronto oltre i trenta giorni inizialmente previsti. Assopetroli-Assoenergia ha convocato per il 5 novembre un'assemblea straordinaria e chiede al governo di riconoscere lo stato di crisi della distribuzione indipendente. Per l'associazione, chi compra all'ingrosso non beneficia di condizioni che consentano di replicare i prezzi delle compagnie integrate. La richiesta è un tavolo con Mimit, Mase, Mef e ministero del Lavoro, insieme a sostegni alla liquidità, rinvii fiscali e contributivi, crediti d'imposta e tutele occupazionali.

Intanto il 27 ottobre il Mimit rileva un prezzo medio sulla rete stradale di 2,017 euro al litro per la benzina *self* e di 2,261 per il gasolio. In autostrada si sale rispettivamente a 2,041 e 2,302 euro. Sono medie dei listini: non dicono se il distributore abbia carburante da vendere.

Per il ministro delle Imprese Adolfo Urso, l'estensione del tetto «ovviamente non basta». Serve la riforma della rete inserita nel Ddl Concorrenza, all'esame del Parlamento, per razionalizzare gli impianti e accompagnare la riconversione verso ricarica elettrica e carburanti alternativi. Bearzi indica anche la dimensione dell'intervento: «Al netto di alcuni impianti di servizio delle aree interne su 22 mila 500 che sono in Italia ne andrebbero chiusi almeno 5 mila: il Ddl carburanti che è in quello concorrenza prevede qualcosa del genere nell'ambito delle misure per riammodernare la rete». Urso ricorda che l'Italia è esportatrice netta di benzina e gasolio, mentre deve colmare il deficit del carburante per gli aerei.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30522 - L.1679 - T.1746

ItalyPost
Quotidiano - Dir. Resp.: Filiberto Zovico
Tiratura, diffusione e lettori non disponibili (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45°Anniversario

i dati

2,017 €/l
benzina self sulla rete stradale

2,261 €/l
gasolio self sulla rete stradale

3,5 cent/l
margine lordo dichiarato dai gestori

5.000 impianti da chiudere secondo Bearzi



— Un distributore di carburante IP con le pompe a secco

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30522 - L.1679 - T.1746

ItalyPost

28-OTT-2026
da pag. 1-2 / foglio 4 / 4

Quotidiano - Dir. Resp.: Filiberto Zovico
Tiratura, diffusione e lettori non disponibili (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45° Anniversario



— Un distributore di carburante esaurito (Ansa)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30522 - L.1679 - T.1746