

# Il petrolio in picchiata Carburante italiano, la metà va all'estero

► Le quotazioni del greggio americano (Wti) scendono fino a 95 dollari (-14%), il Brent a 93. Le Borse tengono. Dalle raffinerie più benzina e diesel rispetto al fabbisogno domestico

## IMERCATI

ROMA Nel caos mondiale seguito all'intervento americano e israeliano in Iran, e che ieri ha visto una decisa schiarita con l'apertura di Donald Trump a una tregua e il crollo dei prezzi del petrolio, l'Italia può guardare con un certo ottimismo alle scorte di carburanti nei distributori. «Siamo "lunghi" nella produzione di benzina e diesel - fa sapere Gianni Murano, presidente dell'Unem, l'associazione che raccoglie le aziende della filiera petrolifera italiana - esportiamo una grossissima quantità di quello che raffiniamo. Non vedo, almeno nel breve periodo, il rischio per gli automobilisti di restare a secco». Infatti, lo scorso anno, su sessanta milioni di tonnellate di greggio raffinate all'anno, circa la metà - 25,7 milioni di tonnellate, delle quali 8,3 di gasolio e 6,2 di benzina - viene venduta all'estero. Le destinazioni? Soprattutto Europa e Mediterraneo, ma non mancano spedizioni verso gli Stati Uniti. L'importazione di prodotti finiti, invece, supera di poco i 15 milioni di tonnellate.

Il made in Italy petrolifero, infatti, ha una forte rilevanza a livello internazionale su benzina e diesel,

mentre è più debole su Jet fuel per gli aerei (importiamo metà del fabbisogno), Gpl o biocarburanti. Proprio l'alto grado di indipendenza sul fronte dei prodotti raffinati è uno degli elementi sul quale il governo sta ultimando il suo piano per gestire l'emergenza energetica.

Oltre a essere un importante argine contro l'instabilità finanziaria del momento.

Infatti anche ieri - sull'onda di ultimatum e stop & go su possibili tregue - i mercati sono stati guidati dall'incertezza e dalla volatilità. L'unico indice a registrare la svolta della tregua annunciata quando in Italia era notte, sono stati i prezzi del petrolio. Il greggio Wti del Texas che era arrivato a sfiorare i 117 dollari al barile è crollato fino a 95 dollari all'annuncio della tregua. Il Brent, il petrolio del Mare del Nord, prima ha superato il tetto dei 111 dollari, per poi arretrare a 109,6 dollari al barile, per poi cadere fino a 94 dollari quando è arrivata la schiarita da Washington. Il gas naturale è salito a 52,4 euro al megawattora (+4,8 per cento), ma mentre Trump parlava il mercato olandese del Ttf era già chiuso. Se la tregua sarà confermata e sarà solida, è facile prevedere una giornata di rialzi sui mercati oggi. Anche se ieri di fronte a questo ottovolante - e alle minacce di riduzioni per i carburanti per famiglie, aerei e imprese - le borse hanno pagato peggio: Francoforte ha perso l'1,06 per cento, Londra lo 0,84, Parigi lo 0,67, Milano lo 0,47. A Wall Street gli indici americani hanno viaggiato in negativo pur tutta la giornata per andare verso la pa-

rità. Vittime dell'incertezza anche i titoli di Stati: con rendimenti dei Treasury americani aumentati di tre punti base (al 4,36 per cento), e del Bund di nove punti base (al 3,08 per cento). Non a caso l'indice Vix, l'indice della paura, ha registrato anche un'impennata di 13 punti percentuali.

Lieve tregua, invece, sui prezzi dei carburanti ai distributori in Italia: stando all'osservatorio del Mimit rialzi contenuti per la benzina (da 1,781 al litro del giorno prima a

1,782 euro) e per il gasolio (da 2,140 euro al litro a 2,143 euro). In realtà queste quotazioni sono figlie dell'ottimismo - poi svanito - su una possibile tregua in Iran che si respirava nei giorni scorsi. Detto questo, l'industria petrolifera del nostro Paese va avanti, forte anche di rifornimenti di greggio garantiti fino a tutto maggio. L'Italia - che estrae soltanto un decimo del fabbisogno di greggio e meno del 5 per cento del gas - è una delle poche nazioni in Europa che è riuscita a



Peso:61%

mantenere in vita una sua industria della raffinazione. Per quanto indebolita rispetto al passato - ha perso un terzo della capacità - nel 2025 ha lavorato 63,7 milioni di tonnellate all'anno (-1,9 per cento rispetto al 2024) contro un fabbisogno di 51 milioni e con un fatturato di circa cento miliardi di euro, per due terzi incassati da compagnie straniere. Gli impianti, poi, potrebbero superare le 80 milioni di tonnellate da raffinare.

Nel nostro Paese sono rimaste 10 raffinerie e 2 bioraffinerie, equamente divise tra Nord e Sud. La più grande, infatti, è a Priolo con le sue 16 milioni di tonnellate all'anno. Sempre in Sicilia sono collocate quelle di Milazzo (10 milioni) e Augusta (9 milioni). Importante anche il peso dell'impianto lombardo di Sannazzaro de' Burgondi (10 milioni annui). Dai siti italiani, nel 2025, sono uscite 26,7 milioni di tonnellate di gasolio, 13,8 milioni di tonnellate di benzina, 5 milioni di tonnellate di oli combustibili, 4 milioni di tonnellate di nafta e quasi 3 di Carboturbo. Guardando soltan-

to all'export del diesel, su quasi 8 milioni totali, 1,3 milioni di tonnellate viaggia verso Gibilterra, uno dei principali hub distributori petrolifero, per poi essere vendute in tutto il mondo. Tra gli altri nostri acquirenti, ci sono Croazia (1,326 milioni di tonnellate), Spagna (un milione), la Libia (692mila), l'Algeria (596mila), la Slovenia (564mila), la Turchia (446mila) o la Francia (364mila), senza dimenticare Marocco, Israele, Egitto, Svizzera o Albania.

**GRANDI E PICCOLI**

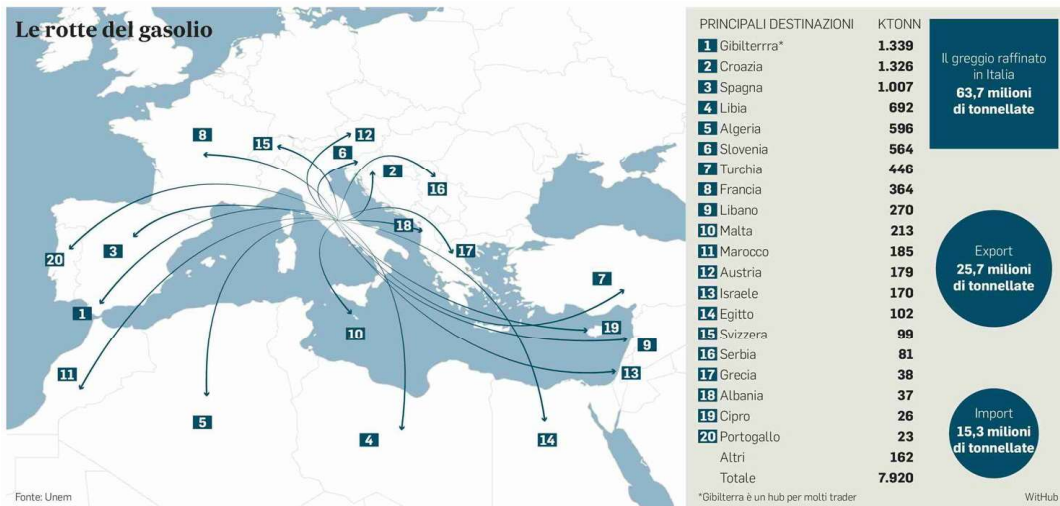
Secondo Murano, rispetto all'Europa il settore in Italia ha mostrato una certa resilienza, «per la presenza di grandi raffinerie che hanno saputo ridurre i costi e, non avendo una rete di distribuzione propria, rifornire tante compagnie diverse nel mondo. Mentre le piccole hanno potuto soffermarsi meglio sul mercato domestico». Proprio la maggiore produzione (63,7 milioni) rispetto ai consumi interni (51 milioni) potrebbe, con il peggiorare della guerra e della situazione a

Hormuz, estendere ad altri carburanti il fenomeno del tankering, già visibile nei rifornimenti di Jet per gli aerei. «Con scorte più basse e prezzi più alti in altri Paesi, come Francia e Regno Unito - spiega Murano - molti aerei potrebbero preferire far rifornimento in Italia, attingendo alle nostre riserve».

**Francesco Pacifico**

IPRODUZIONE RISERVATA

**PARTE DELLA PRODUZIONE NAZIONALE ESPORTATA IN TUTTA EUROPA, NEI PAESI DELL'AREA DEL MEDITERRANEO E NEGLI STATI UNITI**



Peso:61%