

Contro il caro-gasolio solo un paracadute a tempo

Il conflitto nel
Golfo, le difficoltà
logistiche, i limiti
di raffinazione della
Ue: troppe forze
in campo per tenere
a bada il diesel

Emma Bonotti

Poche cose irritano i cittadini come i carburanti alle stelle. E poche li rallegrano come un taglio repentino dei listini. Non c'è dunque da stupirsi se la serie di ribassi annunciati dalle compagnie petrolifere sia stata accolta dal pubblico con soddisfazione e lunghe code ai distributori. Tuttavia, chi conosce le regole del mercato sa che un tetto non può durare all'infinito. Prima o poi, per contenere i prezzi qualcosa nei fondamentali di domanda e offerta deve cambiare. Ma quando?

Molto - ma non tutto - dipenderà dall'evoluzione della guerra Usa-Iran. Dai primi attacchi dello scorso febbraio, le quotazioni internazionali di petrolio e gas hanno iniziato a correre, riflettendo la paura dei mercati per la tenuta dei flussi di materie prime da una delle regioni che ne è più provvista al mondo. Così è stato anche per le quotazioni del gasolio e della benzina. In Italia, il taglio alle accise sui carburanti deciso dal governo Meloni ha mitigato l'effetto sui prezzi finali alla pompa. Ma dopo sette mesi - e quasi tre miliardi in meno nelle casse dello Stato - i listini continuavano impertentiti a salire. Un esercizio di *moral suasion* da

parte della premier ha indotto prima Eni, partecipata dallo Stato, e a seguire tutte le maggiori compagnie ad abbassare i prezzi. Per il momento fino a fine mese. Ancora una volta, l'intervento è stato sull'offerta e nessuno ha provato a ridurre i consumi, ma tant'è. Sono bastati pochi giorni per vedere la media della benzina crollare da 2,159 a 2,064 euro al litro sulla rete nazionale e il diesel, che in autostrada si era pericolosamente avvicinato ai tre euro, è tornato a 2,261 e 2,293.

Quello che una media non può mostrare sono le profonde disparità sul mercato. I quattro grandi marchi - Eni, Ip, Q8 e Tamoil - erogano poco più della metà del carburante totale. Il resto è nelle mani di piccoli imprenditori e gestori indipendenti, che si riforniscono (spesso senza sconto) dalle stesse compagnie con cui poi devono competere per attirare clienti. Alcuni benzinai hanno tentato di allinearsi agli sconti, altri lamentano che tale sforzo potrebbe essergli fatale. Intanto montano le proteste e un primo esposto è stato presentato all'Antitrust. «La possibilità di ridurre o meno il gap di prezzo dipenderà dalle politiche commerciali dei distributori con i diversi fornitori e, soprattutto, dall'andamento delle quotazioni internazio-

nali», ragiona **Gianni Murano**, presidente di **Unem**, l'associazione dei petrolieri. «È sulle quotazioni internazionali che si stabilisce il prezzo di ogni contratto tra operatori». Ed è su quel prezzo che si basa il costo della materia prima, che costituisce il 40% della cifra sui listini - il resto sono tasse, costi logistici e margini.

Per capire quanto dureranno gli «sconti» è necessario studiare i fattori che muovono le quotazioni. I mercati procedono sulla base delle aspettative degli investitori, che monitorano attentamente l'evoluzione delle tensioni geopolitiche. Negli ultimi giorni dal Golfo Persico arrivano notizie incoraggianti, almeno sui flussi: la società di monitoraggio satellitare Kpler stima che nella settimana terminata il 27 settembre le spedizioni di petrolio abbiano raggiunto i 12,5 milioni di barili al giorno, appena un milione in meno ri-



Peso: 8-88%, 9-19%

spetto a prima del conflitto. «In questo momento, ci aspettiamo una riapertura totale dello stretto di Hormuz entro l'anno», interviene Francesco Martoccia, Emea energy strategist di Citigroup.

Non accade altrettanto per i prodotti raffinati, come la benzina e il diesel, in parte per i danni agli impianti di raffinazione, in parte per i colli di bottiglia logistici che frenano le esportazioni. All'appello mancano ancora circa 600mila barili di gasolio al giorno dal Golfo. Altri 600mila sono bloccati dal bando sulle esportazioni imposto dalla Russia dopo gli attacchi alle raffinerie da parte dell'esercito ucraino; altri 100-200mila vengono meno a causa della riduzione dell'export cinese. In compenso, Stati Uniti e Nigeria hanno aumentato le proprie vendite, rispettivamente, di 400 e 100mila barili. Il risultato? Sui mari manca un quarto del traffico di diesel, circa 800mila barili, pari a meno del tre per cento della domanda globale.

Come si spiega allora la corsa dei prezzi? «Pesano le difficoltà logistiche per riempire gli stoccaggi nei punti di consegna fisici, che devono tenere conto anche dei rincari dei noli marittimi», ricorda Martoccia. L'Europa ha un asso nella manica: ampi serbatoi di diesel da rilasciare sul mercato per calmierare i prezzi. Dopo il pressing degli Stati Uniti di Donald Trump, i Paesi del G7 hanno optato per un rilascio di 100mila barili, sotto il coordinamento dell'Agenzia internazionale per l'energia. Ancora una volta, è il gioco delle parti: il presidente Usa minaccia di bloccare le esportazioni, l'Ue ricorda che gli acquisti rientrano nell'accordo di Turnberry, assieme ai dazi.

C'è un ultimo elemento da considerare per chiudere il cerchio. Quanta benzina e quanto diesel è in grado di raffinare l'Europa? In una lettera indirizzata a Bruxelles, il presidente francese, Emmanuel Macron, chiedeva maggior flessibilità per un settore a lungo ridimensionato dalle politiche ambientali. In Italia, l'8 ottobre il ministero delle Imprese (Mimit), dell'Energia (Mase) e i petro-

lieri si incontreranno per capire qual è il margine per intervenire. Il Bel Paese vanta una capacità di raffinazione di quasi 1,7 milioni di barili al giorno, ma produce 1,3 milioni di prodotti. «Nel corso dell'anno la produzione delle raffinerie italiane è cresciuta, in particolare sul jet fuel. Stiamo analizzando ulteriori opportunità ma lo sforzo deve essere concordato a livello Ue», anticipa Murano. E poi ribatte: «Non possiamo ricordarci della raffinazione solo nei momenti di emergenza, va inclusa in un piano strategico europeo sull'energia. Perché al 2050 metà dei veicoli leggeri in circolazione potrà anche essere elettrico, ma l'altra metà, i tir, gli aerei e le navi, forse, no».

1,99

IL CAP

Dal 28 settembre, Eni ha fissato un tetto ai prezzi: gasolio a 2,19 €/l e benzina a 1,99. Altri operatori hanno seguito



L'OPINIONE

Murano (Unem):
“Non possiamo
ricordarci della
raffinazione solo nei
momenti di emergenza,
va inclusa in un piano
strategico europeo”



L'OPINIONE

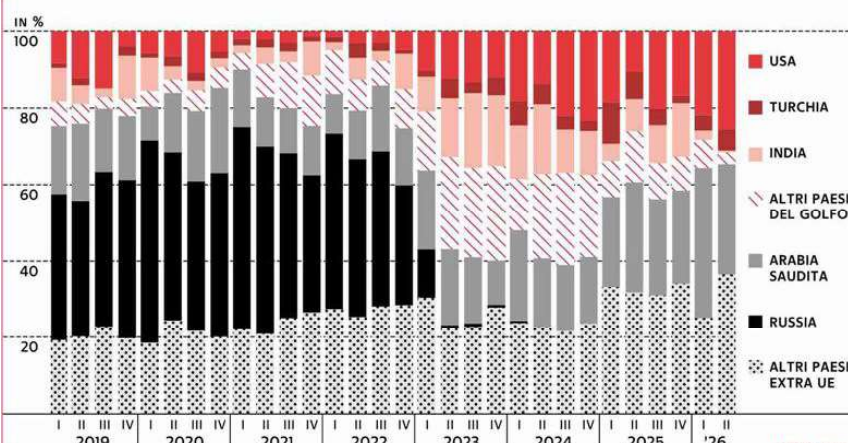
Le spedizioni di petrolio hanno raggiunto i 12,5 milioni di barili al giorno, appena un milione in meno del pre-conflitto. Non accade altrettanto per i prodotti raffinati.

① Venerdi scorso il prezzo medio tracciato dal Mimit per la benzina "self" era a 2,064 €/l Gasolio a 2.261

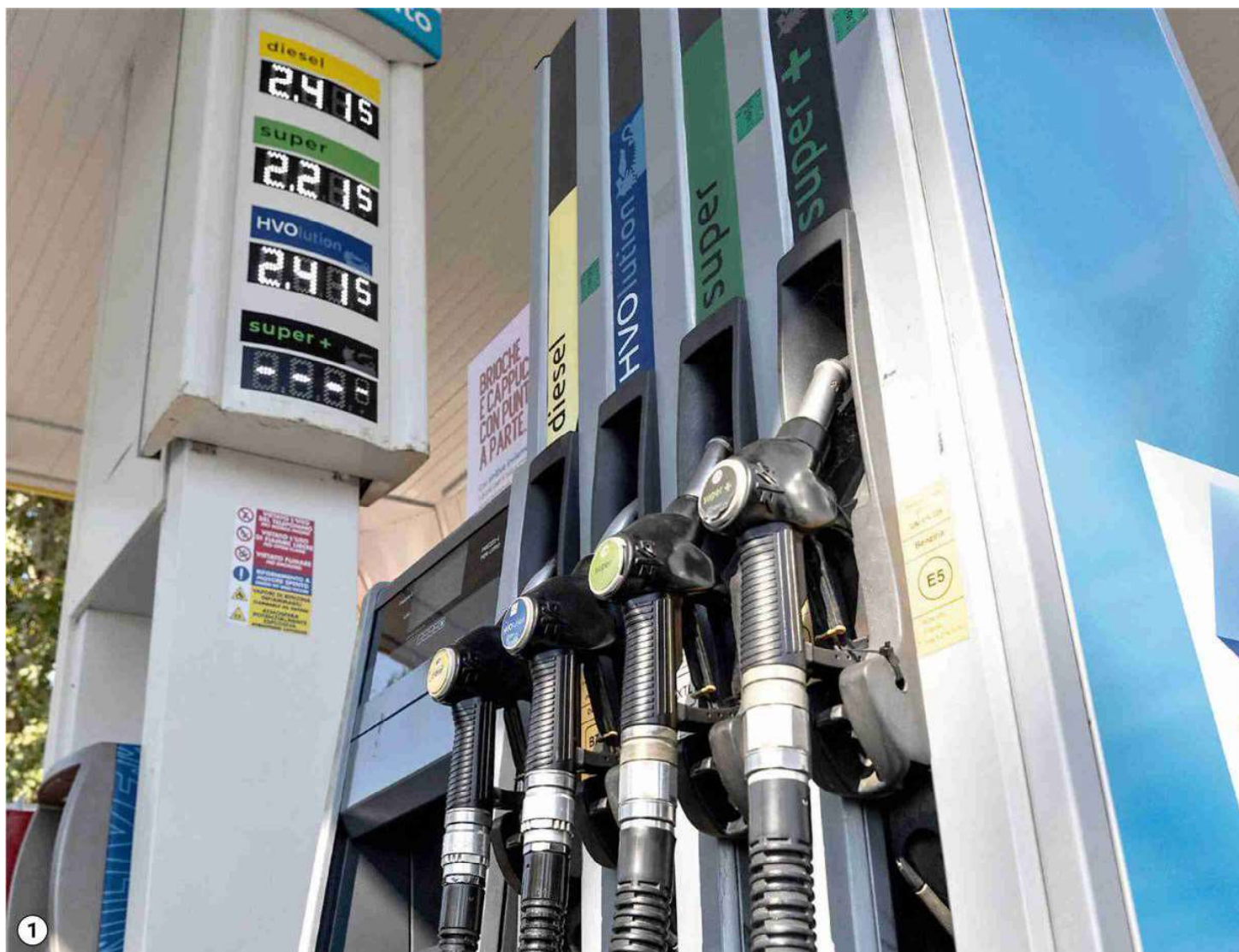


I NUMERI

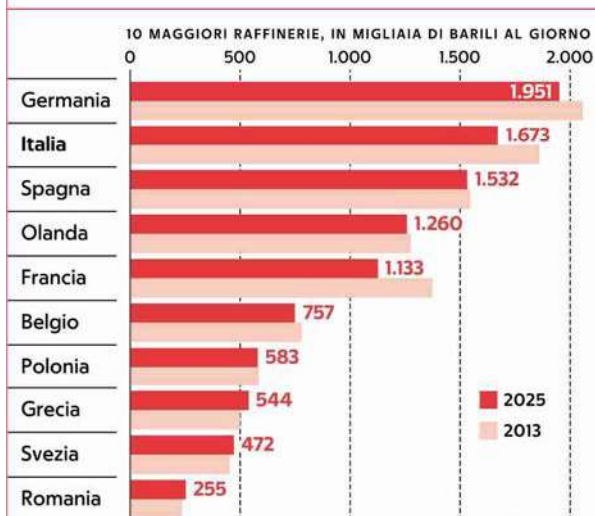
L'IMPORT CONTINENTALE DI DIESEL DAI PAESI EXTRA-EUROPEI



Peso:8-88%.9-19%



LA RAFFINAZIONE LA CAPACITÀ EUROPEA



Fonte: GTPo ENERGY TEAM



Peso:8-88%,9-19%