

Crisi del caro carburante Le ragioni del mercato oltre la protesta dei trattori



■ **Riccardo Renzi**

Dalla Sicilia alle porte di Roma, la rabbia degli agricoltori torna a infiammare le arterie stradali italiane. Ancora una volta sono i trattori a farsi presidio di una vertenza socio-economica profonda, innescata dal repentino rialzo dei prezzi alla pompa del gasolio agricolo e per autotrazione. Una fiammata inflattiva che minaccia di travolgere un settore manifatturiero primario dai margini strutturalmente risicati e di estendersi all'autotrasporto, minacciando una reazione a catena sull'intera filiera agroalimentare e distributiva.

Dinnanzi all'impatto immediato sui costi fissi aziendali — dalla lavorazione dei suoli alla movimentazione delle merci — la reazione del mondo agricolo appare comprensibile. Tuttavia, l'analisi di questa nuova stagione di contestazioni richiede un approccio liberale, europeista e privo di tentazioni demagogiche. Non basta prendere atto del disagio sociale; occorre interrogarsi sulla sostenibilità dell'architettura economica dei mercati energetici e agricoli nazionali. La risposta tampone offerta da attori industriali come Eni, mediante l'introduzione temporanea di un tetto volontario sui prezzi di benzina e gasolio, fornisce un sollievo immediato ma parziale. Un price cap aziendale o statale non rappresenta una soluzione strutturale: la fissazione d'imperio dei prezzi rischia infatti di distorcere i segnali del mercato, disincentivare la concorrenza e ritardare gli investimenti strategici per la transizione.

La vera vertenza politica riguarda la capacità del Paese di affrontare i nodi della produttività e della sovranità energetica nel quadro dell'Unione Europea. Sotto il profilo della finanza pubblica e del diritto amministrativo, la questione dell'accisa mobile o del taglio delle imposte sui carburanti pone vincoli contabili ineludibili. Le risorse pubbliche non sono infinite e i sussidi indiscriminati ai

fossili confliggono sia con la disciplina europea degli aiuti di Stato sia con gli impegni assunti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il PNRR destina ingenti risorse alla modernizzazione tecnologica dell'agricoltura, all'efficienza energetica, al parco agrisolare e alla meccanizzazione sostenibile. La soluzione strutturale alle crisi cicliche delle materie prime risiede nell'accelerazione di questi investimenti, non nell'erogazione di aiuti a fondo perduto che rimandano soltanto la soluzione del problema. Al contempo, occorre superare le storiche inefficienze della catena del valore agroalimentare.

Il forte divario tra il valore riconosciuto al produttore all'origine e il prezzo corrisposto dal consumatore finale alla grande distribuzione segnala asimmetrie informative e distorsioni di mercato che penalizzano le micro e piccole imprese. Più che invocare barriere protezionistiche contro le importazioni europee o extra-UE — tentazione regressiva e contraria ai principi del libero scambio e del mercato unico — le associazioni di categoria e le istituzioni dovrebbero promuovere una maggiore aggregazione dell'offerta, l'integrazione della filiera e l'adozione di strumenti contrattuali più equi e trasparenti. La protesta dei campi rappresenta un campanello d'allarme che la politica non può ignorare o trattare con interventi d'emergenza a pioggia. Per garantire la competitività del settore primario e difendere il potere d'acquisto dei cittadini serve una visione riformista e modernizzatrice.

Occorre ridurre la pressione fiscale generale sui fattori produttivi, sburocratizzare l'accesso ai fondi comunitari, favorire l'innovazione tecnologica e completare la transizione energetica per affrancare definitivamente il sistema economico dalla volatilità dei combustibili fossili. Solo coniugando disciplina di bilancio, apertura ai mercati ed efficienza amministrativa l'Italia potrà trasformare una crisi contingente in un'opportunità di crescita duratura.

Tetto Eni, Ip e Q8 al via Rossetti (Assopetroli) «Ora il governo convochi un tavolo della filiera»

■ **Eleonora Tiribocchi**

Il tetto ai prezzi di benzina e gasolio è un passo accolto con favore, ma riguarda per ora la sola rete stradale. Sono escluse l'extrarete e le imprese della distribuzione indipendente. Ne parla Andrea Rossetti, presidente di Assopetroli-Assoenergia.

Partiamo dall'inizio, il tetto ai prezzi di benzina e gasolio introdotto da alcuni grandi operatori. Come legge questa iniziativa?

«Si tratta di decisioni prese dalle aziende che vanno lette dentro un'azione di politica economica del governo, che cerca soluzioni mentre gli sconti sulle accise si riducono. La scelta di Eni è stata rapidamente emulata da Ip e ora da gran parte delle major. Ma questa calmierazione riguarda soltanto la rete distributiva, o meglio, una parte di essa».

Che cosa resta fuori?

«L'extrarete: tutto ciò che viene distribuito fuori dalla rete stradale. Sono le forniture ai grandi consumatori professionali, il mondo della logistica, l'agricoltura, i cantieri, la pesca. Chi non va a fare il pieno alla stazione di servizio, oggi, non è toccato da questa misura. Questo mondo produttivo lo riforniamo soprattutto noi, imprese della filiera intermedia. Per questo riteniamo necessario, in coerenza con l'indirizzo del governo, che la calmierazione abbracci anche il canale all'ingrosso. Altrimenti restiamo su una porzione limitata dei consumatori e non dispieghiamo gli effetti in modo compiuto».

Ma se anche un tema di concorrenza...

«Esatto. C'è un effetto distorsivo: l'automobilista che va sulla rete a

marchio delle oil company compra benzina o gasolio a prezzi più bassi di quelli praticati dai grossisti. È chiaro quindi che il grossista è messo fuori mercato».

Con quali conseguenze?

«La domanda si sposta solo su quei punti vendita, le nostre aziende perdono quote di mercato e i margini si comprimono. Il rischio è addirittura strutturale. Se la misura, come ventilato da Eni, durasse fino a fine anno, potremmo assistere alla fuoriuscita dal mercato di piccole e medie aziende della distribuzione e di tanti gestori dei punti vendita stradali, anche piccolissime imprese. Non c'è resilienza possibile».

Il problema riguarda solo le imprese della distribuzione?

«Colpisce in pari misura i consumatori professionali, che non si approvigionano sulla rete stradale ma ricevono il carburante nei cantieri dove si svolgono le attività produttive. E non è una scelta: per ragioni tecniche, innanzitutto, un grande consumatore professionale non può mandare cento TIR sulla rete, e lo stesso vale per un pescatore o un agricoltore. L'altra ragione è l'uso commerciale. L'impresa intermedia compra dall'industria petrolifera il prodotto pagandolo a 30 giorni e lo rivende ai consumatori professionali con dilazioni che possono arrivare a 130-140 giorni. Questo polmone finanziario è un ingrediente fondamentale per la tenuta del sistema produttivo».

Che cosa chiedete al governo?

«Di fare attenzione ai limiti di questa iniziativa e di convocare urgentemente un tavolo della filiera, per allineare anche i prezzi del mercato all'ingrosso».



Andrea Rossetti

Perché il vero termometro della guerra non è il petrolio, né la benzina, ma il gasolio

■ **Luca Longo**

Prima che scoppiassero le guerre in Medio Oriente, l'Arabia Saudita esportava petrolio lungo tre rotte: dallo stretto di Hormuz uscivano 6,2 milioni di barili al giorno e puntavano verso Est e l'Asia, circa 1,0-1,5 milioni di barili attraversavano il Canale di Suez verso il Mediterraneo e l'Europa, ed altri 2,0-2,5 barili uscivano dallo stretto di Bab el-Mandeb facendo rotta verso Occidente oppure rinforzando la flotta di petroliere che uscivano da Hormuz verso Oriente.

Quando l'Iran ha scoperto che il punto debole dell'occidente era proprio la chiusura di Hormuz, i sauditi sono corsi ai ripari rinforzando tratti della East-West Pipeline, che dagli anni '80 taglia orizzontalmente a metà il Regno collegando il porto di Abqaiq sul Golfo Persico con quello di Yanbu

sul Mar Rosso grazie a 1200 km di condotte. Questo oleodotto è stato ampliato e ora può trasportare fino a 7 milioni di barili di petrolio al giorno permettendo ai sauditi di dribblare con eleganza la strozzatura iraniana su Hormuz.

Sulla carta sembra la soluzione perfetta. Nella realtà, il greggio che raggiunge Yanbu deve comunque imbarcarsi su petroliere dirette verso l'Europa. E per uscire dal Mar Rosso verso Sud quelle navi devono attraversare lo Stretto di Bab el-Mandeb, largo appena una trentina di chilometri nel suo punto più stretto. Non è stato necessario attendere a lungo perché l'Iran scoprisse il trucco; così, nelle ultime settimane, gli Houthi hanno invaso tutta la costa yemenita che si affaccia su Bab el-Mandeb.

È proprio qui che gli Houthi esercitano la loro leva strategica. Missili antinave, droni, mine e at-

tacchi contro il traffico mercantile trasformano il passaggio in un'area ad alto rischio, costringendo molte compagnie a deviare attorno al Capo di Buona Speranza. Il risultato è un viaggio più lungo di migliaia di chilometri, settimane aggiuntive di navigazione e costi assicurativi molto più elevati.

È qui che si intrecciano la guerra tra Israele e Iran, l'offensiva degli Houthi nello Yemen e l'impennata del prezzo del greggio.

Perché il gasolio sale più della benzina

La conseguenza più importante non riguarda però il prezzo del petrolio, bensì quello del gasolio. È un fenomeno controintuitivo: quando il greggio aumenta, ci si aspetterebbe che benzina e diesel si comportino allo stesso modo. In realtà non accade.

Il motivo è strutturale. La benzina è soprattutto il carburante

della mobilità privata; il gasolio è il combustibile dell'economia reale. Alimenta circa il 90% del trasporto merci su strada in Europa, la quasi totalità delle grandi navi commerciali attraverso combustibili derivati dal gasolio, le macchine agricole, i mezzi da costruzione e una parte significativa della logistica industriale.

Questa domanda è molto meno elastica: una famiglia può rinviare un viaggio in automobile, ma un camion che trasporta alimenti o un trattore durante la raccolta non possono semplicemente fermarsi.

A complicare il quadro interviene la raffinazione. Ogni barile di petrolio produce contemporaneamente benzina, gasolio, kerosene e altri derivati in proporzioni difficili da modificare nel breve periodo. Le raffinerie mondiali stanno già lavorando vicino alla capacità massima e gli analisti

segnalano che il vero collo di bottiglia non è il greggio disponibile, ma la capacità di trasformarlo in carburanti raffinati.

L'effetto domino sull'economia

La guerra nel Golfo e quella in Ucraina colpiscono così lo stesso anello della filiera: il diesel. I danni alle raffinerie mediorientali, le difficoltà logistiche nel Mar Rosso e la riduzione delle esportazioni russe restringono l'offerta proprio mentre la domanda resta elevata. In Europa i margini di raffinazione del gasolio raggiungono livelli record, molto superiori a quelli della benzina, alimentando nuove pressioni inflazionistiche. Quando aumenta il prezzo del diesel, crescono i costi del trasporto marittimo, della distribuzione su camion, dell'agricoltura e della produzione industriale. Il rincaro arriva sugli scaffali dei supermercati molto prima che alla pompa di benzina.

Per questo il vero indicatore della guerra non è il prezzo del greggio, ma quello del gasolio: il carburante che muove le merci e, con esse, l'intera economia mondiale.