

La reazione del mercato

«Gli altri non si adegueranno»

Alessandro Giraud: anche in Francia Total è rimasta la sola a praticare uno sconto
«Bene aumentare la capacità di raffinazione italiana, ma i risultati si vedranno tra molti anni»

di **Antonio Troise**
ROMA



Il tetto deciso dall'Eni sui prezzi dei carburanti può offrire un sollievo immediato agli automobilisti, ma difficilmente spingerà tutte le altre compagnie ad adeguarsi. Alessandro Giraud, economista e docente all'Inseec di Parigi, ha appena pubblicato per **Add Editore** «Materie prime, guerre e dazi» e guarda all'esperienza francese di TotalEnergies, l'omologa di Eni a Parigi, per capire quello che succederà anche in Italia: «Potremmo assistere a forti differenze di prezzo tra un distributore e l'altro».

Professore, dopo la decisione dell'Eni possiamo aspettarci che anche le altre compagnie riducano i prezzi?

«Non credo. In Francia Total ha già scelto di mettere un limite superiore ai prezzi dei carburanti, a 2,25 per il diesel e 1,99 la benzina, ma le altre compagnie non si sono adeguate. E parliamo in molti casi degli stessi gruppi internazionali che operano anche in Italia. È quindi probabile che si ripeta lo stesso schema: Eni applicherà il tetto, gli altri seguiranno le proprie strategie».

Avremo quindi prezzi molto diversi?

«Sì. Il consumatore che ha vicino un distributore Eni avrà convenienza a rifornirsi lì, mentre al-

trove i prezzi potranno restare più alti. La concorrenza esiste, ma non significa automaticamente che tutti si allineino verso il basso».

Ma le altre compagnie non rischiano di perdere clienti?

«Certamente. Chi offre prezzi inferiori può attirare nuova clientela. Ma è anche una scelta commerciale: una compagnia accetta di rinunciare a una parte dei profitti, però fidelizza il consumatore. È quello che è successo in Francia con Total, che ha perso circa 300 milioni di euro a causa del price cap. Eni potrebbe ottenere lo stesso risultato in Italia».

Non sarebbe stato meglio tassare gli extraprofitti e usare le risorse per ridurre le accise?

«Il problema è che una tassa su-

gli extraprofitti passa dallo Stato. Prima si incassano le risorse e poi bisogna redistribuirle. Nel frattempo il cittadino continua a pagare benzina e gasolio allo stesso prezzo. Il tetto, invece, agisce direttamente alla pompa ed è quindi più immediato».

In Italia resta poi il problema della rete distributiva. Nel 2025 c'erano ancora fra 21.500 e 22.000 impianti, contro i circa 35.000 degli anni Settanta. Ma è ancora la rete più estesa d'Europa.

«Le abitudini sono cambiate. Trent'anni fa si voleva il distributore praticamente sotto casa, mentre oggi siamo disposti a percorrere qualche chilometro in più se troviamo un prezzo conveniente. Inoltre le auto consumano meno e quindi faccia-

mo rifornimento con minore frequenza. Credo che in Italia il processo di razionalizzazione della rete possa ancora proseguire».

Ma quanto pesa realmente la rete sul caro-carburanti?

«Il problema è a monte. Negli ultimi vent'anni l'Europa ha ridotto fortemente la propria capacità di raffinazione. Le compagnie hanno preferito raffinare sempre più vicino ai luoghi di produzione del petrolio, perché economicamente è più conveniente. Ma in questo modo siamo diventati più dipendenti dalle importazioni di prodotti già raffinati. E le tensioni geopolitiche hanno aggravato la situazione. Si parla di una riduzione del 20%. Se cala l'offerta internazionale di carburanti raffinati, i prezzi salgono».

Il governo pensa a un aumento della produzione delle raffinerie italiane. È realistico?

«È possibile, ma non immediato. Non basta schiacciare le dita per aumentare la produzione. Gli impianti hanno vincoli tecnici e soprattutto gli investimenti richiedono una prospettiva di lungo periodo. Chi investe oggi deve capire quale sarà il prezzo del petrolio tra cinque o dieci anni. Se in futuro le quotazioni scenderanno molto, anche i margini della raffinazione si ridurranno. Ed è per questo che le imprese valutano nuovi investimenti con grande prudenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alessandro Giraud insegna Geopolitica delle materie prime e gestione dei rischi all'Inseec

