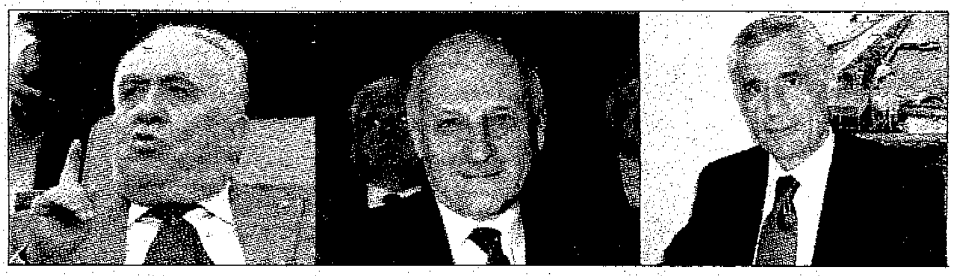
IL CASO

I "costieri" pagati al litro indifferenti ai balzi dei prezzi

Un'ottantina di aziende che gestiscono gli enormi serbatoi dislocati nei pressi dei porti e le autobotti



Franco Sensi (Italpetroli) — Emilio Ottolenghi (Gruppo Pir) — Giancarlo Jacorossi (presidente Assocostieri)



Roma

Si chiamano «costieri» e dal nome sembrano non aver nulla a che fare con il petrolio, ma sono invece un importante segmento del mercato: la logistica. I costieri sono quelli che stoccano i prodotti della raffinazione, dalla benzina al gasolio, a gas liquido (e ora anche i bio carburanti) in quei grandi cilindri metallici che sono spesso parte integrante del panorama dei porti industriali. E da qui prendono il loro nome. «I depositi dei nostri associati - spiega Maria Rosaria Di Somma, direttore generale di Assocostieri, l'associazione che raggruppa le circa 80 aziende che operano in Italia e che è associata a Confindustria - sono quasi tutti in prossimità dei porti perché è via mare che arrivano i prodotti della raffinazione: sia quelli provenienti dalle raffinerie italiane, dislocate principalmente nelle isole, Sicilia e Sardegna, sia quelli che vengono importati da raffinerie estere. Via treno arriva qualcosa, meno del 20%, soprattutto Gpl».

La logistica petrolifera svolge un ruolo di cerniera tra produzione e distribuzione. E serve indifferentemente tutto il mercato. Nel senso che le stesse società della raffinazione, spesso non hanno una propria logistica: hanno la produzione, le reti di vendita ma non i depositi.

«Attraverso le nostre aziende passa circa il 70% dei prodotti petroliferi distribuiti alle reti di vendita italiane - chiosa ancora Di Somma - e rappresentiamo una capacità di stoccaggio di 5 milioni di metri cubi». Che poi non di soli depositi si tratta. Ci sono le boe petrolifere, che sono le strutture a cui arrivano le grandi navi cisterna che possono così scaricare i loro serbatoi in condotte sottomarine senza entrare nei porti. E a valle dei serbatoi (maxi strutture da centinaia di migliaia di metri cubi di capacità), ci sono le flotte di autobotti che distribuiscono il raffinato in giro per l'Italia.

Un'ottantina di aziende: di numeri relativi al fatturato non ne girano. La dimensione spazia dai 50 addetti delle più piccole ad oltre 300. Imprese di dimensioni medio grandi ce ne sono, ma non poi tante. E soprattutto, a parte pochi casi, sono nomi poco noti.

Tutti quanti si occupano di calcio conoscono la famiglia Sensi, ma forse è meno noto il nome del loro gruppo, la Italpetroli, che gestisce due depositi, a Civitavecchia e a Vibo, in Calabria. Ancora meno noto è il nome della Arcola Petrolifera, che fa però capo alla famiglia Moratti. O la Petra, che opera nel porto di Ravenna e fa parte del gruppo Pir -Petrolifera Italo-Rumena, che fa capo ad Emilio Ottolenghi, forse più noto alle cronache finanziarie come membro del cda di Intesa-SanPaolo. Più note sono realtà come la Butangas, della famiglia Costantino-Dragan, o il gruppo Jacorossi (Giancarlo Jacorossi è tra l'altro l'attuale presidente di Assocostieri), che si occupano anche di distribuzione nell'extrarete). O la Decal, del gruppo Triboldi, che è forse quello con la maggiore proiezione estera nel settore: ha aperto depositi in Russia, in Brasile, a Panama e ne ha appena inaugurato uno a Barcellona da 3 milioni di metri cubi.

Anche i costieri declinano ogni responsabilità sull'aumento del prezzo dei carburanti alla pompa. «Stoccaggio e trasporto sono pagati a volume - spiega Di Somma - Se i prezzi salgono o scendono, per noi è indifferente».

(s.car.)

Attraverso di loro passa il 70 per cento di tutti prodotti di raffineria consumati in Italia





data stampa