

Napoli Carburante Pubblico

contro il caro carburante la risposta arriva dei territori

Il prezzo della benzina e del gasolio è tornato a pesare pesantemente sulle famiglie italiane. Il Governo continua a intervenire con sconti sulle accise e proroghe temporanee, ma il problema rimane. Da Napoli può partire un'idea diversa: utilizzare la capacità contrattuale e organizzativa del Comune per ridurre concretamente il costo della mobilità e sostenere le fasce più esposte.

C'è un momento, quando si fa rifornimento, nel quale il caro carburante smette di essere una notizia economica e diventa un problema personale. È quando si guarda il prezzo esposto dal distributore e si comincia a fare i conti con le spese del mese: quanto costerà andare al lavoro, accompagnare i figli, raggiungere un'altra parte della città o sostenere gli spostamenti necessari per la propria attività professionale. Per molte famiglie questi calcoli sono ormai parte della vita quotidiana e, in una città come Napoli, il problema è ancora più evidente perché in numerosi quartieri l'automobile non rappresenta una semplice comodità, ma una necessità legata alla distanza dai luoghi di lavoro e alla qualità dei collegamenti pubblici.

I dati più recenti restituiscono una fotografia significativa. Il 19 settembre 2026 il prezzo medio nazionale della benzina self-service ha raggiunto 2,153 euro al litro, mentre quello del gasolio è arrivato a 2,330 euro; sulle autostrade i valori sono saliti rispettivamente a 2,244 e 2,405 euro al litro.

Dietro questi numeri ci sono nuclei familiari che devono rivedere il proprio bilancio, lavoratori che sostengono costi di spostamento sempre più elevati e imprese che vedono aumentare le spese di trasporto. Senza dimenticare che il carburante, inoltre, incide indirettamente sui prezzi di beni e servizi e finisce quindi per ripercuotersi sull'intera economia reale.

Napoli può intervenire

In attesa che il Governo italiano smetta di (far finta di) rincorrere l'emergenza, con tagli alle accise che non impattano in alcun modo sulle vere motivazioni di questo aumento spropositato (geopolitiche e speculative principalmente), *Autonomia Napolitana* porta avanti la sua proposta: Napoli Carburante Pubblico.

Il Comune di Napoli non può determinare il prezzo internazionale del petrolio e non può sostituirsi al mercato, ma dispone di una capacità di programmazione e di una forza contrattuale che possono essere utilizzate per attenuare il peso del caro carburante sulla comunità cittadina. Il programma di *Autonomia Napolitana* propone di concentrare l'intervento su tre categorie: trasporto pubblico, taxi e NCC, cittadini economicamente più fragili.

La proposta non consiste nel promettere una benzina a prezzo politico o nel trasformare il Comune in un distributore. L'idea è utilizzare gli strumenti economici, organizzativi e contrattuali dell'amministrazione per verificare dove sia possibile ottenere un risparmio e indirizzarlo verso il miglioramento dei servizi e il sostegno a chi è maggiormente esposto.

Il primo passo dovrebbe essere uno studio di fattibilità, nel quale quantificare i consumi legati al trasporto pubblico e ai servizi comunali, individuare le risorse disponibili e verificare quale capacità di acquisto aggregato il Comune possa esercitare. Il coinvolgimento delle aziende del trasporto pubblico, delle rappresentanze dei taxi e degli NCC, delle associazioni dei consumatori e degli operatori della distribuzione consentirebbe di costruire il modello sulla base di dati reali.

Per il trasporto pubblico il meccanismo potrebbe essere quello di concentrare gli acquisti di carburante, sfruttando i volumi complessivi per negoziare condizioni più favorevoli. L'eventuale risparmio dovrebbe essere destinato al miglioramento del servizio, attraverso una maggiore frequenza delle corse, la manutenzione e il progressivo rinnovo dei mezzi.

Un principio analogo potrebbe essere applicato a taxi e NCC, attraverso convenzioni trasparenti con distributori e operatori del settore. Il Comune potrebbe promuovere condizioni di acquisto più favorevoli per chi utilizza il carburante nello svolgimento quotidiano di un servizio di mobilità, stabilendo preventivamente criteri di accesso, durata delle convenzioni, condizioni economiche e sistemi di controllo.

Il carburante non è un lusso per chi vive in periferia

Il punto più delicato riguarda però le famiglie. Per chi vive in un quartiere periferico e deve utilizzare l'automobile ogni giorno per raggiungere il posto di lavoro, il carburante non è una spesa voluttuaria: è una spesa necessaria.

Per questo il programma propone di studiare una Carta Carburante Napoli, oppure una forma di contributo comunale alla mobilità parametrata all'ISEE, destinata alle persone economicamente più fragili. L'obiettivo non sarebbe distribuire indiscriminatamente un beneficio a tutti, ma concentrare le risorse sulle situazioni nelle quali l'aumento del costo della mobilità produce il danno maggiore.

Il sistema potrebbe utilizzare la rete privata già esistente, attraverso convenzioni trasparenti con gli operatori interessati. Una piattaforma digitale potrebbe indicare i distributori aderenti, le condizioni applicate e i benefici disponibili, consentendo al Comune di controllare l'utilizzo delle risorse.

Sarebbe essenziale stabilire preventivamente soglie ISEE, categorie ammesse, importo massimo del beneficio, durata dell'intervento e modalità di utilizzo. Il Comune dovrebbe inoltre rendere pubblici i costi di approvvigionamento, i costi amministrativi, i risparmi ottenuti e le risorse effettivamente destinate alle agevolazioni.

La "benzina del sindaco" di Valle Castellana

A dimostrare che l'intervento pubblico sul carburante non è soltanto un'ipotesi teorica c'è l'esperienza di Valle Castellana, in provincia di Teramo.

Il Comune, che conta circa 800 abitanti, ha rilevato e gestisce direttamente l'unico distributore presente sul territorio, consentendo un risparmio nell'ordine di 10-20 centesimi al litro rispetto ai normali distributori self-service.

Naturalmente Napoli non è Valle Castellana e non avrebbe senso trasferire automaticamente quel modello in una metropoli con centinaia di distributori e milioni di spostamenti. L'esperienza abruzzese dimostra però che un'amministrazione pubblica può utilizzare i propri strumenti quando un costo essenziale diventa troppo pesante per la comunità.

Per Napoli la soluzione potrebbe quindi essere diversa: acquisti aggregati per il trasporto pubblico, convenzioni con distributori privati, condizioni agevolate per taxi e NCC e sostegni mirati alle famiglie con redditi più bassi.

Napoli Carburante Pubblico potrebbe quindi inserirsi in una politica più ampia dedicata alla mobilità e alle periferie, concentrando gli interventi nelle aree nelle quali il costo degli spostamenti pesa maggiormente sulle famiglie.

Una sperimentazione di dodici mesi

La proposta prevede uno studio di fattibilità e un progetto pilota della durata di dodici mesi, con beneficiari e risorse definiti in anticipo.

Durante la sperimentazione dovrebbero essere monitorati alcuni dati essenziali: quantità di carburante acquistata attraverso il sistema, prezzo medio ottenuto, risparmio rispetto ai prezzi di riferimento, numero di cittadini e operatori coinvolti e costo complessivo della misura.

Al termine dei dodici mesi il Comune dovrebbe pubblicare un rendiconto e decidere, sulla base dei risultati, se modificare, ampliare o interrompere il progetto. Se il risparmio fosse insufficiente rispetto ai costi di gestione, il modello andrebbe corretto; se producesse invece un beneficio concreto e sostenibile, potrebbe essere progressivamente esteso.

È questo l'aspetto che rende la proposta verificabile: prima si studia la fattibilità, poi si sperimenta, infine si misurano i risultati. Il percorso è concreto: studio di fattibilità, individuazione delle risorse, definizione dei beneficiari e degli operatori coinvolti, sperimentazione di dodici mesi e pubblicazione dei risultati.

Perché il problema non riguarda soltanto il prezzo esposto su una colonnina, ma la possibilità concreta per una persona di andare al lavoro, accompagnare un figlio, raggiungere un ospedale o attraversare la città senza che il costo dello spostamento diventi un ostacolo.

Napoli Carburante Pubblico parte da questa idea: non promettere ciò che il Comune non può fare, ma utilizzare fino in fondo ciò che il Comune può fare.

Massimo Antonino Cascone