

L'INTERVISTA

Claudio Spinaci

“Non c'è alcuna speculazione la colpa è del rialzo delle accise”

Il presidente dei petrolieri Unem: “Le quotazioni del greggio sono slegate dal gasolio le indagini Antitrust non hanno portato a nulla, anacronistica l'accusa di un cartello”

PAOLO BARONI
 ROMA

«**S**peculare sui prezzi dei carburanti? È un'accusa senza fondamento, perché tra l'ultima settimana di dicembre e i primi giorni di gennaio il prezzo industriale dei carburanti, stante la sostanziale stabilità dei mercati internazionali, non è variato e la differenza che vediamo oggi è dovuta al solo aumento delle accise», puntualizza l'ingegner **Claudio Spinaci**, presidente dell'Unem. «Al momento – spiega il capo dei petrolieri italiani – secondo i dati dell'osservatorio ministeriale, in modalità self siamo, come media nazionale, intorno a 1,82 euro/litro per la benzina e a 1,88 per il gasolio, cioè circa 18-19 centesimi in più rispetto a quelli di fine anno. Non vedo dove sarebbe la speculazione se la differenza è pari all'aumento delle accise Iva compresa».

I prezzi salgono nonostante da novembre il Brent costi il 25% in meno...

«Nel serbatoio della nostra auto non mettiamo petrolio ma prodotti derivati dal processo di raffinazione. Quindi, il benchmark per i carburanti non sono le quotazioni del greggio ma le quotazioni internazionali dei prodotti raffinati, il cosiddetto Platts Cif Med. Se guardiamo a questi indicatori e li confrontiamo con i prezzi industriali (cioè al netto delle tasse) dei carburanti, vediamo che da fine novembre ad oggi il Platts per la benzina è diminuito di circa 6 cen-

tesimi euro/litro, discesa più che riflessa nei prezzi industriali ridottisi di circa 12 centesimi; il gasolio è invece sceso, rispettivamente, di 4 e 14 centesimi. Cali che hanno permesso di “digerire” la prima parte della riduzione dello sconto scattata il 1° dicembre. Siamo in pratica tornati ai prezzi del 23 marzo dopo il taglio delle accise, ma senza il taglio. A livello industriale i nostri prezzi sono più bassi della media europea di 3-4 centesimi/litro».

Quindi di chi è la colpa dei rialzi?

«Il problema resta l'elevata tassazione, che però è un problema strutturale e va affrontato con una seria riforma. In Germania, ad esempio, il gasolio alla produzione costa oltre 15 cent in più, ma al consumo ne costa 3 in meno».

Vi preoccupano gli esposti, le inchieste della magistratura ed i controlli della Finanza chiesti dal governo?

«È un diritto-dovere del governo esercitare gli opportuni controlli, ma come abbiamo visto i numeri non mentono e, almeno per quanto riguarda i nostri associati, non sono preoccupato. Dobbiamo però tenere presente che in Italia ci sono 21.700 impianti, oltre 270 marchi censiti e migliaia di operatori indipendenti e ognuno pratica il prezzo che ritiene più opportuno in base al tipo di impianto e bacino d'utenza. Ciò vuol dire che ci sono tantissimi prezzi diversi e qualcuno oltre la media – o che fa il furbo - ci sarà anche».

Come è possibile risparmiar-

re sul pieno?

«Risparmiare è possibile e spetta al consumatore sapere scegliere l'impianto e la modalità di rifornimento più conveniente. Basta un telefonino. Bisogna solo fare attenzione ai prezzi troppo bassi alla media dell'area di riferimento, spesso frutto di fenomeni legati all'illegalità fiscale o di prodotto adulterato che mette a grave rischio la vita dei motori».

Il Codacons ha chiesto all'Antitrust per verificare se voi produttori fate «cartello».

«Guardi, negli ultimi venti anni ci sono state almeno una decina di indagini dell'Antitrust, di Commissioni parlamentari e altri organismi di controllo sui prezzi che non hanno mai portato a nulla. I prezzi sono peraltro monitorati costantemente dai Ministeri competenti. Quanto all'accusa di “cartello”, appare anacronistica visto come è cambiato il mercato e il numero di operatori che è cresciuto a dismisura».

Ma perché in autostrada i prezzi dei carburanti sono così alti?

«In autostrada gli impianti so-



Peso: 58%

no aperti 24 ore al giorno, i costi di gestione sono più alti e in più ci sono le royalties da corrispondere al concessionario della tratta che non sono basse. Detto questo, voglio precisare che in autostrada prima della fine della riduzione di accisa i prezzi self in media erano di 1,74 euro/litro per la benzina e di 1,80 per il gasolio, mentre ieri, ad accisa piena, erano rispettivamente a 1,91 e 1,96. Si tratta di una differenza di 16 cent che è meno dell'aumento dell'accisa.

In alcuni casi però si è arrivati a sfiorare i 2,5 euro. Follia. «Le punte di 2,5 euro/litro di cui ho letto in questi giorni sono fenomeni sporadici ed eccezionali che certamente non rispecchiano la realtà del mer-

cato». **Per calmierare i prezzi bisogna ripristinare gli sconti?**

«Tornare indietro sarebbe insostenibile economicamente visto che il taglio è costato circa un miliardo di euro al mese ed è il motivo per cui è stato eliminato. Dobbiamo ricordarci che il gettito delle accise contribuisce al bilancio dello Stato e quindi sono soldi che andrebbero recuperati o con altre entrate o con tagli ai servizi. Occorre quindi un intervento strutturale del sistema fiscale che, tra l'altro, riavvicini le accise del nostro Paese a quelle europee, magari passando anche per la defiscalizzazione della componente bio che favorirebbe un maggiore sviluppo dei carburanti a basse emissioni di carbonio, essen-

ziali per raggiungere gli obiettivi europei di decarbonizzazione dei trasporti».

Il 5 febbraio scatta l'embargo sui prodotti raffinati russi, che succederà?

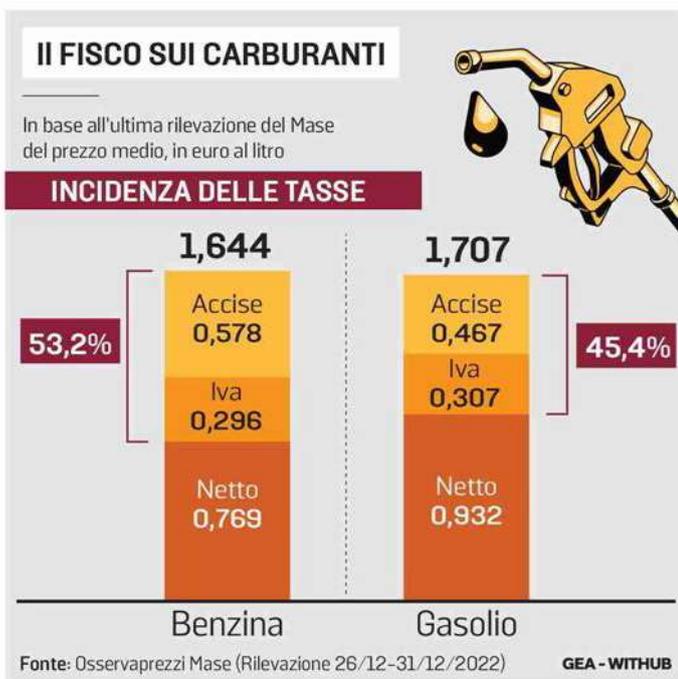
«Al momento l'Europa importa complessivamente dalla Russia 25 milioni di tonnellate su 80. Volumi che non sarà facile sostituire. L'Italia, a differenza di paesi come la Germania che dipende per il 30% dalle importazioni di gasolio russo o anche come i paesi baltici che arrivano al 50%, è il paese meno esposto (5%) e dal luglio scorso a praticamente ridotto a zero gli arrivi dalla Russia. Dunque non dovremmo avere problemi di disponibilità di prodotto perché possiamo contare su un'industria della raffinazione in grado di

soddisfare ampiamente la domanda interna e minimizzare gli impatti sui prezzi che, come abbiamo visto, da noi sono tra i più bassi d'Europa».

In autostrada gli impianti sono aperti 24 ore al giorno, i costi sono più alti e la benzina è più cara

Il governo deve riavvicinare le accise del nostro Paese a quelle europee, con la defiscalizzazione

L'Italia è il Paese Ue meno esposto ai prodotti raffinati da Mosca. Non avremo problemi con l'embargo russo



Peso: 58%