

GIANNI MURANO Il presidente di Esso Italia e dei petrolieri di Unem: "La richiesta dell'esecutivo danneggia la concorrenza, meglio la app"

"Inutili i cartelli con i prezzi della benzina il governo tagli le accise, impianti da ridurre"

PAOLO BARONI
ROMA

«I nuovi cartelloni coi prezzi medi dei carburanti? Una misura inutile, che può pure danneggiare la concorrenza» sostiene Gianni Murano, presidente e ad di Esso italiana e da questa settimana neo presidente dell'Unem, l'associazione dei petrolieri italiani. «Lo abbiamo detto più volte: la riteniamo una misura che non aggiunge nulla in termini di trasparenza di prezzi, anzi rischia di creare confusione nei consumatori - spiega in questa intervista -. Però una legge dello Stato e come tale va rispettata. Le aziende nostre associate stanno già lavorando per essere pronte il 1° agosto con i cartelli come da indicazioni del ministero delle Imprese e del Made in Italy e auspichiamo una adeguata campagna di informazione da parte del governo».

Secondo l'Antitrust esporre i prezzi medi regionali danneggia la concorrenza.

«È un rischio che abbiamo evidenziato già nella nostra audizione parlamentare sulla misura nello scorso gennaio. La trasparenza dei prezzi è ampiamente assicurata nel nostro mercato grazie ad efficaci strumenti di informazione e pubblicizzazione, peraltro ricordati nelle conclusioni dell'indagine conoscitiva resa pubblica venerdì».

Mi scusi, ma aumentare comunque la trasparenza dei prezzi non dovrebbe essere

anche nel vostro interesse per evitare il perpetuarsi delle polemiche?

«Credo che non ci sia prezzo più trasparente di quello dei carburanti di cui si conosce ogni componente e le conclusioni dell'indagine aiutano a fare ulteriore chiarezza. Il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica pubblica settimanalmente il prezzo medio in Italia con gli opportuni approfondimenti sulla struttura del prezzo dei carburanti, ben dettagliata anche sul nostro sito. L'Osservatorio prezzi del ministero delle Imprese e del Made in Italy pubblica quotidianamente, su una banca dati consultabile anche tramite app, i prezzi praticati presso ciascun impianto. Credo quindi che dovremmo proprio puntare su una maggiore informazione digitale agevolando l'utilizzo di tali dati già disponibili, come suggerito peraltro dalla stessa Antitrust».

Sui prezzi che possiamo fare per i prossimi mesi?

«È difficile fare previsioni visto che i prezzi dei carburanti seguono gli andamenti dei mercati internazionali e negli ultimi tempi ci sono state un po' di turbolenze. Quello che posso dire è che, se facciamo un confronto tra i prezzi al consumo del giugno dello scorso anno con l'accisa ridotta e quelli attuali ad accisa piena, ci accorgiamo che questi ultimi sono più bassi di 20-30 centesimi euro/litro. Ciò vuol dire che i prezzi industriali, cioè quel-

li al netto delle tasse, nello stesso periodo sono diminuiti di 40-50 centesimi con un andamento più virtuoso di tanti altri Paesi europei, tra cui Francia e Germania che mediamente nell'ultimo anno hanno avuto un prezzo industriale superiore al nostro di 8-10 centesimi».

Secondo il ministro Urso bisogna cercare di ridurre i prezzi, la via può essere quella di ristrutturare la rete?

«I nostri prezzi al netto delle tasse sono già tra i più bassi d'Europa, ma un intervento di riduzione del numero dei punti vendita, accompagnato dall'ammodernamento di quelli esistenti con lo sviluppo di più prodotti e servizi per l'utenza e da una razionale ubicazione dei punti vendita, potrebbe aiutare a ridare sostenibilità economica al sistema. Non è un mistero che abbiamo troppi impianti, erogati troppo bassi e pochi servizi che rendono la nostra rete scarsamente remunerativa e poco adatta ad accogliere i carburanti che caratterizzeranno la mobilità di domani. Senza dimenticare che una rete efficiente e razionale è anche una barriera alla penetrazione dell'illegalità, piaga che colpisce questo settore, penalizza gli operatori onesti e dà spazio alla malavita organizzata».

Servirebbe ridurre il peso delle accise?

«Il riordino della fiscalità sull'energia è cruciale non so-



Peso: 59%

lo per recuperare gettito fiscale, ma anche per una sua modulazione più razionale che valorizzi i low carbon fuel, nonché per una sana competitività del settore. Si deve però continuare sulla strada dei controlli e della digitalizzazione, area su cui si è fatto molto negli ultimi anni grazie all'informatizzazione dei documenti fiscali».

Sullo sfondo la grande questione che vi riguarda è quella della decarbonizzazione, la spinta all'elettrificazione, la scadenza del 2035 e tutto quello che ne consegue. Siete pronti alla sfida?

«La decarbonizzazione è un processo ineludibile, non dobbiamo dimenticarlo. Ci possiamo arrivare con strumenti efficaci e usando tutte le tecnologie. Salvaguardando anche le eccellenze delle nostre industrie e riconoscendo il valore della ricerca. Il ponte verso la decarbonizzazione ha bisogno di più pilastri, sicuramente c'è quello elettrico ma ci sono anche i carburanti liquidi e gassosi low carbon che rappresentano un'altra componente dell'equazione per garantire sostenibilità economica, so-

ciali e la base per la sicurezza energetica. Ci aspettiamo che anche l'Europa ne comprenda l'importanza e agisca di conseguenza». —

“Non ci sarà maggiore trasparenza ma solo più confusione per i clienti”
“Decarbonizzare non è solo puntare sull'elettrico. Spero che l'Ue lo capisca”



GIANNI MURANO
 PRESIDENTE DI ESSO ITALIA
 EDI UNEM

Nell'ultimo anno abbiamo abbassato di 50 centesimi il prezzo dei carburanti al netto delle tasse

LA FOTOGRAFIA

Il numero di impianti in Italia

NUMERO DI IMPIANTI PER TITOLARE



EROGATO
 MEDIO

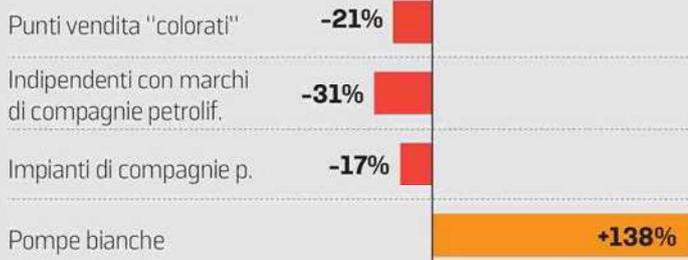
1.300
 mc/anno

STRUTTURE DI DISTRIBUZIONE



GEA - WITHUB

L'AVANZATA DELLE POMPE BIANCHE (diff. % 2010-2017)



Fonte: Assorem su dati Mise



Peso: 59%