

GIANNI MURANO Il presidente Unem, l'unione dei petrolieri: «Pesano anche le minori lavorazioni in Europa e negli Usa»

«Carburanti, domanda globale in crescita Gli aumenti? Colpa delle rotte sotto attacco»

L'INTERVISTA

Gilda Ferrari / GENOVA

«A gennaio i prezzi di benzina e gasolio erano più bassi di 15-20 centesimi al litro rispetto ai picchi di ottobre, la tendenza si è interrotta quando sono cominciati gli attacchi degli Houti alle navi in transito nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden». Gianni Murano, il nuovo presidente dell'Unione energie per la mobilità (Unem, ex Up) dice che gli ultimi rincari dei carburanti sono «inevitabili».

Per quali ragioni?

«Molti dei prodotti raffinati arrivano in Europa attraverso le rotte sotto attacco, sono quindi costretti a vie alternative più lunghe e costose, come la circumnavigazione dell'Africa. Vale soprattutto per il gasolio, di cui l'Europa è "corta": prima dell'embargo importava dalla Russia, ora da Arabia Saudita, Emirati, India e Singapore. A sostenere le quotazioni hanno poi contribuito le minori lavorazioni in diverse raffinerie negli Stati Uniti e in Europa, fermate per le manutenzioni, ma anche l'ondata di gelo che nelle scorse settimane ha investito

il Nord America».

I prezzi italiani rientrano nella media europea?

«I nostri prezzi industriali sono tra i più bassi d'Europa, fino a 5-6 centesimi in meno rispetto a Francia e Germania, stando all'ultima rilevazione della Commissione».

Previsioni per il futuro?

«È sempre difficile fare previsioni, oggi più che mai. Se guardiamo ai fondamentali e alle attese sull'andamento dell'economia, i mercati nel breve-medio periodo sembrano ben bilanciati e dunque non dovrebbero esserci grossi scossoni. La domanda globale è prevista aumentare, ma a un ritmo meno forte dell'anno passato. L'incertezza rimane nel quadro geopolitico, seppure il petrolio si sia mostrato più resiliente alle criticità internazionali».

Al netto di Eni, nella raffinazione di italiano è rimasto poco. È un problema?

«Non ne farei un problema di proprietà, ma di tenuta di una filiera industriale strategica. Gli operatori entrati negli ultimi anni hanno dimostrato di essere affidabili e attenti alle esigenze dell'Italia. Lo abbiamo visto con le raffinerie di Augusta e di Priolo (quest'ultima era di Erg, Lukoil, ora Litasco, ndr), che hanno cambiato proprietà ma hanno continuato a garantire l'approvvigionamento anche nei momenti più difficili. L'ingresso di società straniere lo leggerei come un segnale di fiducia sul nostro mercato e, più in genera-

le, un interesse al Mediterraneo. Oltre a un'evidente conferma della qualità tecnologica dei nostri asset».

L'Italia è autosufficiente?

«Con 11 raffinerie e una capacità di lavorazione pari a 87 milioni di tonnellate siamo ben autosufficienti, a fronte di una domanda interna di circa 60 milioni di tonnellate. Siamo sicuramente più solidi verso le turbolenze dei mercati, a differenza di altri Paesi come la Germania, che mostra fragilità».

C'è un tavolo europeo su mobilità e biofuel: come si sta muovendo il governo e cosa vi aspettate?

«Direi che l'Italia ha evidenziato subito come, insieme alla sostenibilità ambientale, vadano tenute in conto anche quella economica e sociale. Il ruolo avuto sui biocarburanti è stato cruciale ed è significativo anche apprezzare il continuo confronto con tutte le parti interessate. Credo si debba continuare con questa determinazione e convinzione, perché ci sono segnali che anche certi atteggiamenti troppo ideologici stanno cambiando».

A questo proposito, l'industria italiana sta soffrendo una transizione energetica ideologica e imposta con tempi troppo veloci. Relativamente al vostro settore, cosa non funziona in Europa? E quali provvedimenti dovrebbero essere presi per stimolare la crescita?

«L'industria italiana soffre perché negli ultimi 10-15 an-



Peso: 39%

ni le politiche europee non hanno tenuto in debito conto quelle che sarebbero state le ricadute industriali e sociali delle misure adottate. Siamo tutti convinti che si debba perseguire la decarbonizzazione, ma questo non può significare deindustrializzazione. In questo ambito, le scelte, a partire dall'automotive, devono essere necessariamente basate sulla neutralità tecnologica, riconoscendo il contributo carbonico dell'intera filiera. Abbiamo bisogno di un approccio diverso, più pragmatico e meno ideologico,

che valorizzi le eccellenze industriali che abbiamo, accompagnandole sulla via della trasformazione».

Lei è al vertice di Esso Italiana e presidente di Exxon-Mobil Italiana Gas. I primi 6 mesi da presidente Unem?

«Sono stati impegnativi, ma anche stimolanti perché come associazione stiamo lavorando su tutti i fronti della nostra filiera, dalla rete alla logistica, fino alla raffinazione. È un periodo complesso per la nostra industria, che rimane comunque cruciale. Serve unire le forze con quanti so-

no interessati a una "visione industriale e nazionale" del settore che coniughi sostenibilità ambientale, sociale ed economica, prima che il declino diventi irreversibile e sia troppo tardi». —

«La raffinazione? Il tema non è la proprietà, bensì la tenuta di una filiera industriale che è strategica»

«L'ingresso di società straniere è un segnale di fiducia e dimostra la qualità tecnologica degli asset italiani»



GIANNI MURANO
PRESIDENTE UNEM
UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ



Peso:39%