


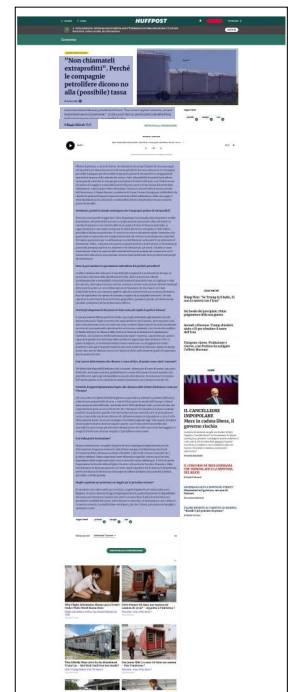
"Non chiamateli extraprofitti". Perché le compagnie petrolifere dicono no alla (possibile) tassa

di Laura Sala 

Intervista a Gianni Murano, presidente di Unem: "È un settore capital-intensive, servono investimenti per la riconversione". La chiusura di Hormuz gonfia i prezzi più dell'offerta. Italia relativamente al sicuro, ma volatilità in vista.

12 Maggio 2026 alle 17:17

Mentre il governo, a corto di risorse, sta valutando da tempo l'ipotesi di una tassa sugli extraprofitti per finanziare interventi contro gli effetti del caro carburanti, le compagnie

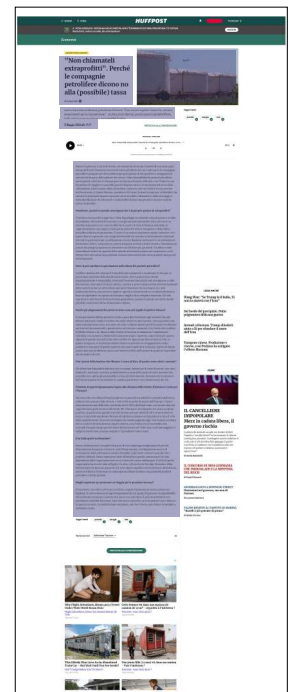


Peso:31%

petrolifere spiegano perché sarebbe improprio parlare di extraprofitti o atteggiamenti speculativi da parte delle aziende del settore. Sulla disponibilità di prodotti petroliferi, come gasolio o Jet fuel, in Europa pesa la chiusura di molte raffinerie, ma l'Italia ha una situazione di maggiore tranquillità perché dispone ancora di una buona industria della raffinazione. A fare il punto della situazione, mentre la crisi nel Golfo è ancora avvolta dall'incertezza, è **Gianni Murano**, presidente di **Unem** (Unione Energie per la Mobilità) che riunisce le principali imprese operanti nei settori della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di carburanti e combustibili derivati dal petrolio e da altre materie prime rinnovabili.

Presidente, perché le aziende sostengono che è improprio parlare di extraprofitti?

Il termine extraprofitti suggerisce l'idea di guadagni eccezionali ottenuti grazie a rendite di posizione, distorsioni del mercato o comportamenti speculativi. Oltre ad essere un termine improprio e non riscontrabile da un punto di vista di finanza aziendale, la rappresentazione non coglie comunque la realtà del settore energetico e della filiera petrolifera italiana in particolare. Il nostro è un settore altamente capital-intensivo, e in questa fase sta operando con margini industriali che restano strutturalmente contenuti. Ciò vale in particolare per la raffinazione e la distribuzione carburanti il cui andamento è fortemente ciclico, compreso tra premi sui grezzi arrivati a livelli record e l'attenzione ai prezzi alla pompa proprio in un momento così delicato per gli utenti. Introdurre tasse straordinarie riduce la capacità delle aziende di investire proprio nel momento in cui il



Peso:31%

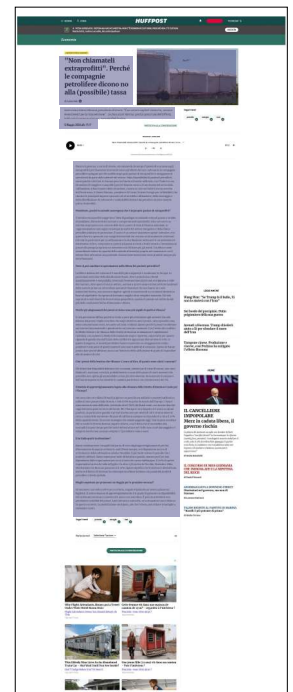
settore deve affrontare una profonda riconversione industriale verso prodotti sempre più decarbonizzati.

Dove si può annidare la speculazione nella filiera dei prodotti petroliferi?

La filiera italiana dei carburanti è una delle più trasparenti e monitorate in Europa, in particolare nella fase della distribuzione finale, dove i prezzi sono rilevati quotidianamente e resi pubblici. Eventuali fenomeni speculativi non si originano a valle del mercato, dove opera il nostro settore, semmai a monte ossia sui mercati internazionali delle materie prime su cui incidono operatori finanziari che non hanno un ruolo industriale diretto, ma muovono ingenti capitali scommettendo su strumenti derivati in base ad aspettative che spesso si formano a seguito di un semplice annuncio. Ciò vale soprattutto nelle fasi di forte incertezza geopolitica, quando il premio sul rischio incide più delle condizioni fisiche di domanda e offerta.

Perché gli adeguamenti dei prezzi al rialzo sono più rapidi di quelli al ribasso?

È una percezione diffusa perché si tende a porre più attenzione agli aumenti che alla discesa dei prezzi. Voglio ricordare che negli ultimi tre anni i prezzi, salvo sporadici casi, sono costantemente scesi, toccando nel 2025 i minimi. Questo perché i prezzi scendevano sui mercati internazionali e quindi anche sul mercato nazionale. Con l'avvio del conflitto in Medio Oriente e la chiusura dello Stretto di Hormuz la situazione è rapidamente cambiata, con aumenti a livello internazionale ampi e repentini, soprattutto per quanto riguarda il gasolio che dall'inizio delle ostilità si è apprezzato fino ad oltre il 70%. In



Peso:31%

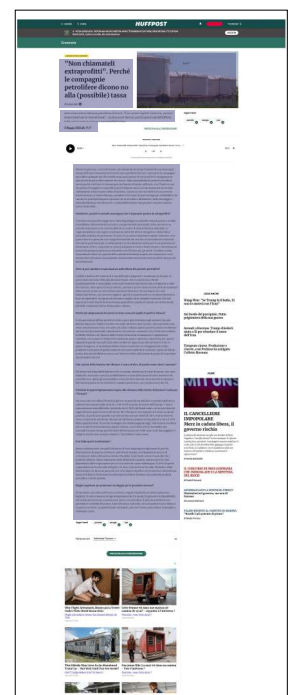
questo frangente, le società petrolifere hanno mantenuto un atteggiamento molto prudente e solo parte di questi aumenti sono stati trasferiti al consumo. Questo lo hanno potuto fare perché abbiamo ancora un'industria della raffinazione in grado di rispondere alle situazioni di crisi.

Con i prezzi della benzina che sfiorano i 2 euro al litro, di quanto sono calati i consumi?

Gli ultimi dati disponibili indicano che i consumi, almeno per il mese di marzo, non sono diminuiti, anzi sono cresciuti, probabilmente a causa della paura di nuovi aumenti che potrebbe aver spinto gli automobilisti a fare più rifornimento. Sicuramente il comparto dell'autotrasporto ne ha risentito in maniera particolare con consumi scesi del 7%.

Il rischio di approvvigionamento legato alla chiusura dello Stretto di Hormuz è reale per l'Europa?

Nel 2025 oltre 18 milioni di barili al giorno tra petrolio (15 milioni) e prodotti raffinati (3 milioni) sono passati dallo Stretto, e solo il 6% ha preso la strada dell'Europa. L'Asia è stata messa in seria difficoltà, ricevendo oltre l'80% dei flussi totali, con la sola Cina che rappresentava quasi un terzo del totale. Per l'Europa il vero impatto si è avuto su alcuni prodotti, in particolare gasolio e jet fuel (carburante per aerei) di cui è strutturalmente corta a causa delle numerose chiusure di raffinerie europee corrispondenti a circa il 20% della capacità totale. Un errore strategico che stiamo pagando oggi. Vale la pena ricordare



Peso:31%

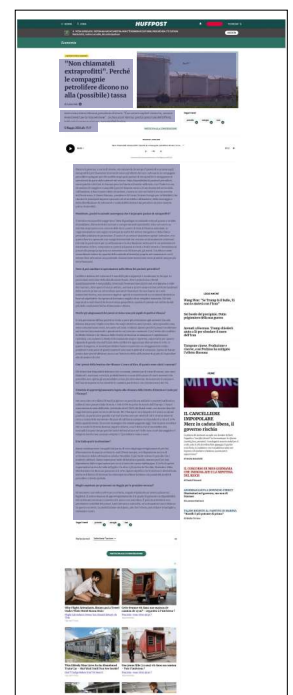
che se anche lo Stretto dovesse riaprire a breve, non è detto che si tornerebbe alla normalità in poco tempo perché molte infrastrutture nel Golfo sono state danneggiate e i tempi di riavvio non saranno semplici. Ci potrebbero volere mesi.

E in Italia qual è la situazione?

Siamo relativamente tranquilli dal punto di vista degli approvvigionamenti perché, diversamente da quanto avviene in molti Paesi europei, noi disponiamo ancora di un'industria della raffinazione solida e flessibile. È più facile trovare il petrolio che i prodotti raffinati. Siamo esportatori netti di benzina e gasolio, mentre per il jet fuel dipendiamo dalle importazioni per circa la metà del nostro fabbisogno. Il 60% di queste importazioni arriva da India ed Egitto. Un altro 13% arriva da Turchia, Slovenia e Libia. Direttamente da Hormuz passa circa il 20%. Questo significa che il sistema è diversificato, anche se il blocco di Hormuz ha comunque un effetto indiretto sui prezzi dei prodotti petroliferi a livello globale.

Meglio aspettare per prenotare un viaggio per le prossime vacanze?

Al momento non vedo motivi per non farlo, magari stipulando un'assicurazione sul biglietto. Il nostro sistema di approvvigionamento è in grado di garantire la disponibilità dei carburanti necessari a muoversi in aereo o in macchina. È però da attendersi una persistente volatilità dei prezzi, fuori dal nostro controllo, se la situazione non si sblocca.

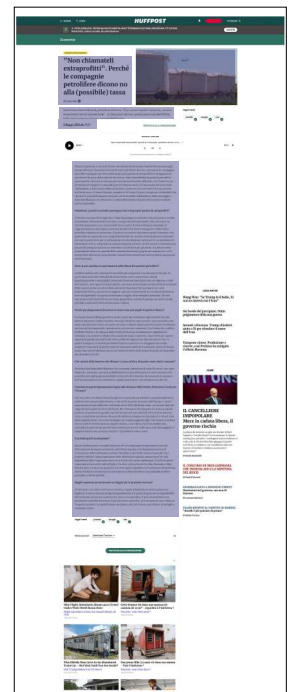


Peso:31%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

481-001-001

In questo contesto, la pianificazione anticipata, più che l'attesa, può aiutare le famiglie a contenere i costi.



Peso: 31%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

481-001-001