

I petrolieri «Le scorte di jet fuel ci sono, le rotte non sono a rischio»

► Sechi a pag. 3



«Le scorte di jet fuel ci sono i collegamenti non sono a rischio ma i prezzi potrebbero salire»

Gianni Murano (Unem): «A oggi nessun razionamento in atto»

► di **Massimo Sechi**

Sassari Non c'è un' emergenza negli approvvigionamenti di jet fuel ma il rischio di tensioni sui prezzi è concreto. **Gianni Murano**, presidente di **Unem** (l'associazione nata nel 2020 dall'**Unione Petroliera**), rassicura sull'operatività dei voli nei prossimi mesi ma rimane l'incognita dei mercati.

Com'è la situazione delle scorte di jet fuel in Italia?

«Possiamo contare su una buona base produttiva grazie alla presenza di raffinerie, depositi costieri e collegamenti logistici efficienti, che consente di fare fronte anche a tensioni temporanee sugli approvvigionamenti. Le scorte di jet fuel in Italia sono adeguate e in linea con gli obblighi di sicurezza previsti dalla normativa europea. Naturalmente l'evoluzione del quadro geopolitico va monitorata con attenzione, ma oggi non c'è un razionamento in atto».

Da Hormuz dipende il 10% del cherosene per aerei da do-

ve arriva il resto?

«Il consumo annuo di jet fuel in Italia è di 5 milioni di tonnellate, di cui 2,5 sono di produzione interna. I restanti 2,5 milioni sono importati e solo il 10% del consumo totale è riconducibile direttamente alle rotte che passano dallo stretto di Hormuz. Oltre il 60% arriva da Cina e India e un altro 18% da Libia, Turchia, Olanda e Slovenia. 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».

Il blocco di Hormuz può mettere a rischio i voli nel periodo estivo?

«Un rischio sistemico di blocco dei voli oggi non credo ci sia. Più realistico, invece, è il rischio di tensioni sui prezzi e di una maggiore volatilità del mercato. Solo in uno scenario di blocco prolungato, con ripercussioni globali sulla logistica energetica, potrebbero emergere criticità operative. Ma al momento non vedo segnali di un'interruzione nell'operatività per gli approvvigionamenti degli aerei».

Si possono delineare scena-

ri diversi a seconda della durata del conflitto?

«È difficile dire cosa potrà accadere. Certo è che più il conflitto si prolunga, più le aspettative dei mercati diventano determinanti».

L'aumento dei prezzi può riguardare anche le tariffe in continuità territoriale?

«Il rischio di aumenti esiste ed è legato non a decisioni locali, ma all'andamento dei mercati internazionali. Tuttavia, i contratti di continuità territoriale prevedono meccanismi di tutela proprio per evitare oscillazioni improvvise a carico dei residenti. Eventuali deroghe sarebbero una scelta politica e non una conseguenza automatica della crisi».

Da cosa dipendono i prezzi dei carburanti?



Peso: 1-2%, 3-51%

«Dipendono principalmente dall'andamento delle quotazioni internazionali dei prodotti raffinati (il Platts Cif Med) che dopo l'attacco Usa-Israele del 27 febbraio hanno toccato valori che non si erano mai visti prima. Le quotazioni del gasolio, ad esempio, dall'inizio delle ostilità sono cresciute del 70% mentre quelle del petrolio Brent del 50%. Il jet fuel invece è praticamente raddoppiato. Aumenti che si scaricano chiaramente al consumo, anche se in Italia i prezzi sono cresciuti meno che nel resto d'Europa. In fasi di crisi come quella che stiamo vivendo i mercati reagiscono alle aspettative, non solo alla disponibilità fisica del prodotto».

Perché il gasolio aumenta

più della benzina?

«È un prodotto molto utilizzato nel trasporto merci, nell'agricoltura e in alcuni usi industriali e civili e dunque con una domanda maggiore rispetto alla benzina. Inoltre, l'Europa è strutturalmente corta di gasolio perché negli ultimi anni sono state chiuse diverse raffinerie nella convinzione che non fossero più necessarie. Un errore strategico che stiamo pagando oggi. L'Italia fortunatamente mantiene una struttura industriale della raffinazione in grado di coprire abbondantemente la domanda. Siamo esportatori netti sia di benzina che di gasolio».

Come giudica la proroga del taglio delle accise sul gasolio rispetto alla benzina?

«È una misura emergenza-

le, comprensibile nell'immediato per contenere l'impatto sull'autotrasporto e sull'inflazione, ma non può diventare strutturale perché necessita di risorse che forse oggi non abbiamo. Le politiche fiscali sui carburanti dovrebbero essere coerenti, stabili e orientate alla neutralità, evitando interventi frammentati che rischiano di creare distorsioni».

Cosa rispondete alle accuse di extraprofiti e speculazione?

«Il settore opera in mercati regolati e trasparenti, con margini industriali che restano strutturalmente contenuti. Introdurre tasse straordinarie rischia di ridurre gli investimenti proprio nel momento in cui servono per sicurezza energetica e transizione».



Nella foto una cisterna che trasporta il jet fuel. Nel riquadro il presidente di Unem Gianni Murano



Peso: 1-2%, 3-51%