

«Rialzi dei carburanti più ridotti grazie alla nostra raffinazione»

Unem

Murano (Unem): «Il settore ha assorbito parte dei rincari internazionali»

Celestina Dominelli

ROMA

Il quadro geopolitico ancora molto complesso influenza le quotazioni internazionali di benzina e gasolio cresciute, rispettivamente del 16% e del 32 per cento, in confronto alla prima settimana di luglio. Ma secondo Gianni Murano, presidente dell'Unem, che riunisce le principali imprese operanti in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi e nella ricerca e sviluppo di nuove soluzioni low carbon, «gli aumenti registrati nei mercati internazionali non si sono ancora completamente trasferiti sui prezzi industriali italiani». E, in questo colloquio con *Il Sole 24 Ore*, il numero uno dell'associazione, fa notare, numeri alla mano, come dall'inizio degli attacchi, la benzina a livello internazionale sia aumentata di circa 26 centesimi di euro al litro e il gasolio di 30 centesimi «mentre gli aumenti del prezzo industriale (al netto delle tasse) sono stati rispettivamente di 22 e 31 centesimi». Merito del settore, riconosce il presidente dell'Unem, «che ha assorbito parte degli incrementi internazionali. Un segnale che sta rispondendo in modo responsabile ai continui shock dettati dalla crisi cercando di minimizzare gli impatti sui consumatori meglio di altri Paesi europei».

Il vero fattore critico, insomma, per il presidente dell'Unem, è la capacità di raffinazione e disporre «è un asset strategico di enorme valore. L'Italia può contare su un sistema industriale che continua a rappresentare un importante punto di forza che contribuisce a mantenere i prezzi industriali più competitivi ri-

spetto alla media di molti Paesi europei. Se oggi i nostri prezzi industriali sono inferiori di oltre 10 centesimi rispetto alla media dei Paesi dell'area euro è grazie alla nostra raffinazione». Se, dunque l'Italia è riuscita in qualche modo a reggere l'onda d'urto facendo leva su queste infrastrutture chiave, l'Europa ha invece accusato il colpo. E il perché Murano lo spiega con grande chiarezza. «Negli ultimi anni - prosegue - il continente ha perso il 20% della propria capacità di raffinazione ed è diventato sempre più dipendente dalle importazioni di prodotti finiti provenienti da Paesi terzi». Una dipendenza costata molto cara all'Europa e che l'Unem ha quantificato con precisione. «Secondo le nostre stime - sottolinea ancora Murano - tra marzo e giugno, questo nodo ha causato un extracosto di circa 10 miliardi di euro per approvvigionarsi dei circa 50 miliardi di litri di gasolio e jet fuel necessari rispetto ai prezzi registrati negli Stati Uniti». Un fronte, quello del jet fuel, che l'Italia ha coperto facendo leva, anche qui, sulle proprie forze. «L'incremento della produzione nazionale ha consentito di coprire circa il 75% del nostro fabbisogno rispetto al 50% del 2025».

Insomma, il sistema ha risposto bene finora, ma alla pompa i prezzi restano comunque alti con il risultato che si è tornati a parlare di doppia velocità nelle quotazioni, piume quando si tratta di scendere e razzi in caso contrario. «È un tema che torna periodicamente, soprattutto in momenti come questo - chiarisce Murano - ma che non sempre trova conferma nei numeri. Quando le quotazioni salgono rapidamente, l'effetto sui prezzi è più immediatamente percepibile dai consumatori; quando diminuiscono, l'attenzione

pubblica tende, invece, a essere più limitata. Ad esempio, oggi il prezzo al consumo del gasolio è più basso di quello medio di aprile quando vigeva il taglio di 20 centesimi di accisa, nonostante quotazioni internazionali molto simili, ma nessuno lo ha notato. Parlare di fenomeni sistemici di "piume e razzi" nel mercato italiano significa semplificare una realtà molto più complicata».

Murano difende, dunque, lo sforzo messo in campo dal settore pur in un contesto molto incerto e per questo sollecita «una politica industriale europea che riconosca il valore strategico della raffinazione nella transizione energetica». Una richiesta che l'associazione ha messo nero su bianco nel Manifesto 2.0 lanciato nelle scorse settimane insieme a FuelsEurope. «Le raffinerie europee stanno investendo in biocarburanti, economia circolare, idrogeno, cattura della CO₂ e carburanti rinnovabili. Per sostenere questi investimenti servono regole stabili, prevedibili e tecnologicamente neutrali - rimarca Murano -. Allo stesso tempo è fondamentale garantire condizioni di concorrenza equilibrate rispetto ai produttori extraeuropei, evitando che le imprese europee siano penalizzate da costi regolatori e ambientali che non trovano corrispondenza in al-



Peso: 28%

tre aree del mondo. Senza una strategia industriale europea il rischio è perdere capacità produttiva, occupazione e autonomia energetica».

Un rischio che l'Europa e l'Italia non possono permettersi tanto più se il blocco dello Stretto di Hormuz dovesse protrarsi ancora nelle prossime settimane. «Il sistema energetico globale sta reagendo in maniera differenziata, con tagli di consumi soprattutto in Asia che storicamente importava più prodotti dallo stretto di Hormuz e ricorso a scorte strategiche in molti altri Paesi. Il perdurare della crisi mediorientale e, è bene sottolinearlo, anche di quella russa - chiosa il

presidente dell'Unem - può avere ancora impatti sui prezzi soprattutto gasolio e jet fuel. In questa fase è importante rafforzare la resilienza del sistema energetico europeo sostenendo la nostra struttura logistica e la capacità di aprire a nuove rotte di approvvigionamento».

—Ce.Do.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La dipendenza Ue
dall'import ha
prodotto 10 miliardi
di extracosto
tra marzo e giugno**

**L'incremento
della produzione
nazionale di jet fuel
ha coperto circa il 75%
del fabbisogno**



Al vertice.

Il presidente di Unem, Gianni Murano



Peso:28%