

Gianni Murano (Unem) risponde alle nostre domande e spiega anche il paradosso di Malta che vende carburanti italiani a prezzi inferiori

Il presidente dei petrolieri italiani “Metà distributori e paghiamo meno”

di **Sergio Casagrande**

■ L'Italia raffina i carburanti, li vende a Malta e poi benzina e gasolio costano molto meno là che qui. E' il paradosso dal quale è partita la nostra nuova inchiesta che ci ha portato a scoprire che Malta non è neppure un caso isolato. Ma riguarda anche Spagna, Croazia e Slovenia. Abbiamo quindi posto una serie di domande a **Gianni Murano**, presidente di **Unem**, l'**Unione Energie per la Mobilità** che rappresenta una parte centrale dell'industria italiana della raffinazione e della distribuzione dei carburanti.

- Presidente, ma com'è possibile che Malta acquisti carburanti raffinati dall'Italia e riesca a vendere al pubblico benzina e gasolio rispettivamente a 1,34 e 1,21 euro al litro e a prezzo fisso? In Italia siamo su livelli enormemente superiori e il paradosso è che i maltesi stiano riempiendo i serbatoi delle loro auto con gli stessi carburanti che qui ci costano, al servito, anche più del doppio.

Ho letto la vostra inchiesta. Ed è ineccepibile nel quadro che avete presentato. Anch'io, lo scorso anno, ero stato a Malta e avevo notato che i prezzi dei carburanti ai distributori erano già significativamente più bassi rispetto a quelli italiani. Ma il divario, e il confronto tra le fotografie che avete pubblicato lo rende inequivocabile, è nettamente aumentato.

Partiamo da un dato di fatto: benzina e ga-

solio sono sicuramente gli stessi. I carburanti italiani e quelli venduti a Malta rispettano le norme europee che garantiscono standard qualitativi comuni in tutti gli Stati membri dell'Unione europea. Quindi la benzina e il gasolio che troviamo a Malta, tranne naturalmente i carburanti “speciali”, venduti dichiaratamente con additivi per ottenere prestazioni superiori, sono sostanzialmente gli stessi. E poiché l'Italia è il primo fornitore di prodotti raffinati di Malta, possiamo dire che nei serbatoi gli automobilisti italiani e quelli maltesi mettono lo stesso carburante. A rifornire Malta sono principalmente due raffinerie italiane, con la prevalenza di una siciliana. E le vendite dei nostri carburanti a Malta vengono effettuate rispettando il prezzo internazionale di mercato.

Detto questo, la grande differenza sul prezzo finale la fanno altri elementi: il sistema di tassazione, la politica energetica e il modello di business adottato dal Paese. Ma conta anche la stessa struttura di Malta.

Malta ha soltanto una ottantina di stazioni di servizio e costi di distribuzione sul territorio irrisori rispetto a quelli che deve sostenere chi distribuisce carburanti in Italia attraverso una rete di circa 22.000 impianti. Dovendo garantire i consumi di circa mezzo milione di abitanti e non quelli di quasi 59 milioni di residenti, ha inoltre esigenze completamente differenti per ...

[continua alle pagine 2 e 3]



Peso: 1-35%, 2-80%

Il presidente Unem: "Malta riesce ad applicare listini al pubblico inferiori all'Italia perché ha una società petrolifera pubblica e sostiene il mercato con finanze statali"

Murano: "Extraprofiti, disponibili a discutere ma chiudiamo l'anno e poi vediamo i bilanci"

segue dalla prima

Sergio Casagrande

... la manutenzione e il funzionamento della rete. Dalle statistiche può anche emergere per Malta un'incidenza percentuale della tassazione sui carburanti molto elevata, persino superiore a quella italiana. Ma se andiamo a vedere quanto effettivamente incassano gli Stati su ogni litro, scopriamo una situazione diversa. Malta applica l'Iva al 18 per cento, mentre l'Italia la applica al 22. E anche sul fronte delle accise il peso effettivo è differente.

Una grande differenza, poi, è proprio nel modello di business. Malta dispone di una società petrolifera nazionale controllata dallo Stato che cura l'approvvigionamento e la vendita all'ingrosso. E, come avete spiegato anche nella vostra inchiesta, ricorre all'hedging, un meccanismo di protezione dal rischio di oscillazione dei prezzi utilizzato anche da molte società petrolifere e, per esempio, dalle compagnie aeree.

Naturalmente tutto questo ha un costo. Nel caso di Mal-

ta è un costo che finisce per essere sostenuto dal sistema pubblico. La nostra stima è che negli ultimi 5 anni gli interventi necessari a mantenere stabile il prezzo dei carburanti abbiano avuto un peso nell'ordine di circa 1,5 miliardi di euro. Ma è proprio questo sistema che consente loro di mantenere sostanzialmente fermi i prezzi dei carburanti. Se non sbaglio, siamo più o meno sugli stessi livelli addirittura dal 2020.

In sostanza il governo maltese, attraverso la società petrolifera di proprietà pubblica, acquista i prodotti necessari al mercato nazionale e assorbe il rischio legato alle oscillazioni dei prezzi.

E' come se l'Italia dicesse: "Mantengo stabile il prezzo finale dei carburanti e l'eventuale aumento del costo del prodotto lo assorbo attraverso la

finanza pubblica". E' chiaramente un modello che

può essere più facilmente gestibile con mezzo milione di abi-

tanti e 80 stazioni di servizio. Con circa 22.000 impianti e quasi 59 milioni di abitanti sarebbe decisamente più complesso.

Modelli analoghi sono abbastanza diffusi nei Paesi con mercati più limitati o fortemente controllati. Esistono, per esempio, sistemi simili in Egitto, Algeria e Tunisia. Nei Paesi europei nei quali esiste invece un mercato libero questo modello non viene generalmente praticato.

Potrebbe essere teoricamente adottato anche da noi, ma lo vedrei molto com-



Peso: 1-35%, 2-80%

plicato sia per le normative antitrust sia, soprattutto, per i volumi che caratterizzano il mercato italiano.

A margine di tutto questo, poi, su Malta c'è anche un'altra questione. E' un Paese che importa quantità di prodotti petroliferi apparentemente molto superiori rispetto alla propria domanda interna e su questi flussi nel tempo sono stati accesi anche fari a livello europeo.

- Infatti abbiamo scoperto che Malta non soltanto acquista carburanti dall'Italia e da altri Paesi, ma li esporta pure...

Sì, vero. Li esporta anche. E questo è ancora più singolare per un Paese che non dispone di raffinerie. E' sicuramente un elemento interessante da approfondire.

- Possiamo quindi dire che Malta acquista i carburanti agli stessi prezzi internazionali utilizzati come riferimento anche per determinare il costo dei carburanti destinati al mercato italiano?

Possiamo dire che Malta compra gasolio, benzina e prodotti raffinati agli stessi prezzi del mercato internazionale.

- Quindi non esistono listini differenti?

Bisogna tenere conto che il prezzo di mercato risente del momento nel quale avviene l'acquisto. Possono inoltre esserci condizioni commerciali differenti in relazione ai quantitativi richiesti e alla situazione del mercato.

Dico questo perché Malta dispone anche di una capacità di stoccaggio molto elevata rispetto alle dimensioni del proprio mercato.

Non mi meraviglierei, per esempio, se in questo momento disponesse ancora di scorte acquistate in periodi nei quali era disponibile prodotto di provenienza russa a condizioni più vantaggiose. Non voglio, poi, avanzare sospetti. Sappiamo però che a livello internazionale ci sono state indagini per verificare eventuali elusioni delle sanzioni e che Malta è finita sotto osservazione per alcuni traffici. Do tuttavia per scontato che Malta rispetti le sanzioni europee esattamente come fanno l'Italia e tutti gli altri Stati membri.

- Comunque, oltre Malta anche altri Paesi, come Spagna, Croazia e Slovenia, hanno l'Italia tra i fornitori e riescono ad applicare alla pompa prezzi più vantaggiosi...

Anche in questi casi le differenze dipendono soprattutto dalle politiche energetiche dei governi e dal sistema di tassazione.

La Spagna, per esempio, ha un vantaggio sulle accise, che sono tra le più basse d'Europa. E in alcuni territori, come l'arcipelago delle Canarie, applicano regimi fiscali ancor più favorevoli. Pure la Slovenia ha accise inferiori a quelle italiane: siamo indicativamente attorno a 41 centesimi sulla benzina e 33 centesimi sul gasolio. E anche in Croazia la tassazione è più bassa.

- Non soltanto più bassa, mi permetta di aggiungere: dall'inizio delle nuove crisi internazionali la Croazia ha perfino ridotto le accise. Ma allora, visto che lei, come presidente dell'Unem,

recentemente ha anche so-

stenuto che il prezzo industriale italiano sia addirittura più competitivo della media europea - a maggio indicava circa 4 centesimi al litro in meno - dovremmo affermare che il vero responsabile del caro carburanti italiano è soprattutto lo Stato?

Oggi il nostro prezzo industriale è ancora più competitivo rispetto a quei 4 centesimi. Partiamo da un dato di fatto: le compagnie petrolifere per lo Stato fungono sostanzialmente da esattori, nel senso che incassano - tramite le accise - somme che vengono poi riversate nelle casse pubbliche.

Sul prezzo di vendita alla pompa, considerando accise e Iva e facendo una media tra i due principali carburanti, più di un euro al litro va allo Stato.

Su ciò che resta, una volta sottratto il costo del prodotto, parliamo di un margine lordo complessivo che può oscillare tra i 20 e i 25 centesimi al litro. Ma attenzione: questo non rappresenta il guadagno né delle compagnie, né dei trasportatori, né dei gestori delle stazioni di servizio.

- Cioè?

Parliamo appunto di un margine lordo. Ed è anche ciò che può spiegare quello che avete documentato attraverso le fotografie pubblicate sui vostri giornali: diffe-

renze di prezzo che possono essere evidenti persino all'interno della stessa città o dello stesso quartiere.

- Sia più chiaro, per favore.

Quello che accade a Perugia, ad Arezzo o a Siena accade ovunque. Ed è inevitabilmente anche il frutto di un mercato libero, nel quale operatori differenti possono applicare prezzi differenti perché hanno differenti costi di gestione.

Quel margine di 20-25 centesimi è un margine lordo e non significa profitto. Da quella cifra devono essere sottratti i costi di distribuzione, quelli di funzionamento e quelli di gestione dell'impianto.

Al gestore, alla fine, possono restare circa 4 centesimi netti al litro. Ed è con quei centesimi che deve remunerare la propria attività, tenendo conto dei servizi che offre e dei costi necessari a far funzionare l'intera stazione di servizio.

- D'accordo, ma quando andiamo dai benzinai a chiedere il motivo di differenze che a volte appaiono esorbitanti tra un impianto e un altro, ci sentiamo rispondere che in realtà il peso maggiore che devono sostenere deriva dalle con-

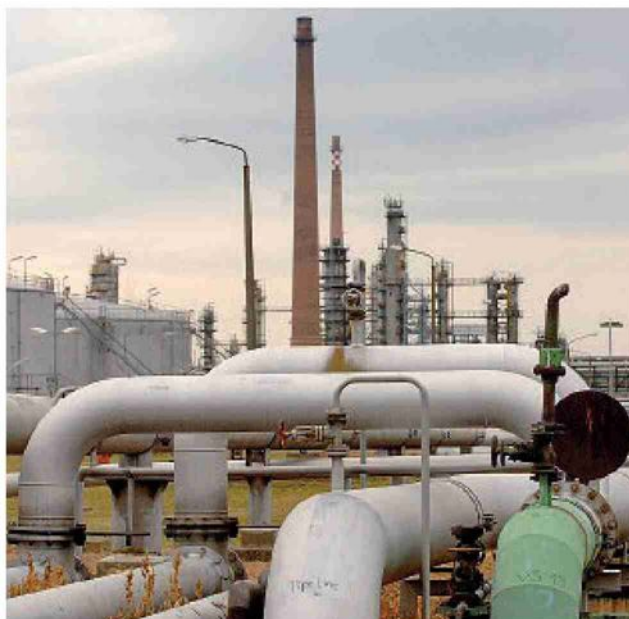
"I raffinatori sono esattori dello Stato

e gli altri Paesi che vendono a meno hanno accise inferiori alle nostre"

"Vendiamo raffinati a prezzi più bassi

della media europea, ma poi più di un euro al litro va allo Stato italiano"





Raffinazione dei carburanti Un impianto di lavorazione e, nella foto grande, Gianni Murano presidente Unem che rappresenta parte dei raffinatori e distributori italiani



Peso:1-35%,2-80%

dizioni economiche alle quali le compagnie forniscono loro il carburante...

Ogni società petrolifera ha la propria strategia commerciale, così come ogni gestore è libero di applicare il margine che ritiene congruo per la propria attività e necessario a renderla redditizia.

Oggi la rete italiana conta circa 22.000 stazioni di servizio distribuite su tutto il territorio nazionale, isole comprese. Se gli impianti fossero meno, sono convinto che si potrebbero ridurre i costi di distribuzione anche di almeno 6 centesimi al litro.

- Quindi ne auspica una riduzione?

Una rete più razionale migliorerebbe la distribuzione e ridurrebbe i costi. Se, invece delle attuali 22.000 stazioni di servizio, ne avessimo per esempio la metà, avremmo anche un mercato al pubblico molto più efficiente e competitivo.

- Ma allora non sarebbe meglio tornare a un prezzo fisso, unico in tutta Italia?

Assolutamente no. Il mercato libero dà maggiori tutele e offre maggiori possibilità al consumatore.

Immagini se tornassimo al prezzo fisso per beni come il latte o il pane. Crede davvero che sarebbe più vantaggioso rispetto alla possibilità di scegliere?

Io sono favorevole al mercato libero anche per una questione di principio. Se esiste un'economia di mercato, dobbiamo accettarne i meccanismi. Quello che dobbiamo fare, però, è verificare se in alcuni casi esistano anomalie. Una rete distributiva come quella italiana, con circa 22.000 impianti, dei quali migliaia vendono meno di 300.000 litri l'anno, qualche domanda la pone. O questi impianti riescono a sopravvivere applicando margini molto superiori a quelli medi di cui parlavamo prima, oppure bisogna interrogarsi sull'esistenza di fenomeni di illegalità. E le stesse attività

della Guardia di finanza hanno più volte evidenziato l'esistenza di un mercato illecito dei carburanti. Pure in questi giorni abbiamo letto di indagini su prodotti provenienti da alcuni Paesi dell'Est.

Dovremmo abituare maggiormente anche gli automobilisti italiani a penalizzare chi applica prezzi più elevati.

- Quindi, tornando ai carburanti, mi sta dicendo che l'arma migliore degli automobilisti e dei trasportatori è scegliere il distributore col listino più economico?

Sì. Quando mi avvicino a un distributore anch'io presto la massima attenzione ai prezzi esposti. E cerco di servirmi da quello che ho trovato più conveniente.

- Ma in Italia - tra listini self, servito, prezzi medi regionali, sconti e maggiorazioni - siamo arrivati a una giungla di prezzi nella quale rischiamo di impazzire. Guardi cosa sta accadendo in autostrada: una volta varcato il casello rischiamo di trovare prezzi da infarto.

Le stazioni di servizio della rete autostradale seguono un proprio modello di business e devono garantire anche determinati servizi minimi. Servizi che hanno costi che inevitabilmente si riflettono sul prezzo finale.

Il consumatore che vuole risparmiare lo sa bene. Tant'è che negli ultimi 10 anni i carburanti venduti su rete autostradale sono diminuiti di circa il 60 per cento.

- E ci credo: le cronache di questi giorni ci hanno segnalato gasolio venduto addirittura a oltre 3 euro al litro in autostrada...

Riconosco che talvolta ci sono differenze consistenti.

Il caso del gasolio venduto a

3 euro al litro riguardava, per quanto mi risulta, una sola stazione di servizio dell'Autobrennero. Ma ricordo che i gestori hanno la libertà di scegliere il prezzo finale da presentare al consumatore e il consumatore ha la libertà di servirsi da loro oppure di scegliere un altro impianto. Detto questo, non voglio giustificare nessuno. Ricordo però che anche le verifiche compiute dalla Guardia di finanza hanno riconosciuto la libertà degli operatori di effettuare le proprie scelte commerciali nei limiti previsti dal mercato.

Per quanto mi riguarda, comunque, quello della vendita dei carburanti in autostrada è un modello che oggi considero superato.

- Se dipendesse da lei intervenire tra Iva, accise, struttura della rete distributiva, costi di raffinazione, logistica e differenza tra self e servito, da dove partirebbe? E di quanto potrebbe realisticamente scendere il prezzo dei carburanti?

Partirei da un intervento che renda la rete distributiva più moderna ed efficiente. Perché sarebbe la soluzione capace di produrre un miglioramento relativamente immediato, senza dover affrontare tempi molto lunghi prima di vederne gli effetti.

La vendita dei carburanti garantisce allo Stato circa 40 miliardi di euro l'anno tra accise e Iva. E' quindi evidente, e comprensibile, che il governo abbia un interesse importante a preservare questo gettito: altrimenti quelle risorse dovrebbero essere reperite altrove.

Allo stesso tempo è difficile immaginare di abbattere per



decreto i costi della raffinazione o quelli di approvvigionamento delle materie prime.

Per questo la razionalizzazione della rete distributiva rappresenta uno degli spazi sui quali possiamo intervenire concretamente.

La mia ambizione è lavorare affinché l'Italia abbia una rete moderna ed efficiente, superando alcuni modelli ormai datati e semplificandone altri. Una razionalizzazione di questo tipo potrebbe plausibilmente produrre un risparmio nell'ordine di 5-10 centesimi al litro.

Se poi volessimo abbassare ulteriormente i prezzi, allora dovremmo intervenire anche sulle politiche energetiche del Paese e dell'Europa.

- Ovvero?

Noi lo abbiamo detto più volte: in Europa negli ultimi dieci anni si è sviluppata una carenza di capacità di raffinazione. Abbiamo un deficit che possiamo quantificare in almeno 3 milioni di barili al giorno.

In Europa abbiamo chiuso circa il 20 per cento delle raffinerie anche perché la prospettiva politica è stata quella di una progressiva elettrificazione dei consumi. Se si ritiene che in futuro i carburanti tradizionali saranno sempre meno necessari, gli investimenti nella raffinazione diventano meno convenienti e gli impianti finiscono per chiudere.

Il risultato è che oggi proprio l'Europa è il continente che più di altri ha ridotto la propria capacità di raffinazione, contribuendo alla carenza di prodotto sul mercato.

Guardiamo quello che è successo recentemente: il petrolio è arrivato intorno ai 90 dollari al barile e in alcuni momenti si era riavvicinato agli 80. Rispetto ai livelli precedenti alla guerra e all'attacco all'Iran, l'incremento del greggio è stato nell'ordine del 25 per cento. I differenziali internazionali di benzina e gasolio, invece, in

alcuni momenti sono arrivati a raddoppiare.

Questo significa che il problema non è soltanto il petrolio: mancano anche le raffinerie.

- Raffinerie o no, però, non si può non osservare che appena esplode una nuova crisi internazionale i listini alla pompa aumentano, mentre quando la situazione migliora non sembrano scendere con la stessa rapidità. Capisce che il sospetto che qualcuno lungo la filiera speculi è legittimo...

La questione della raffinazione incide più di quanto si possa pensare. E le quotazioni del petrolio e dei prodotti raffinati subiscono variazioni quotidiane che non sono sempre legate soltanto alle crisi internazionali, ma anche al livello delle scorte e alla disponibilità dei prodotti nel momento.

Se esistono fenomeni speculativi, io guarderei con molta attenzione

anche al mercato illecito dei carburanti provenienti dall'estero. Un fenomeno che purtroppo in Italia esiste.

- Ma i listini delle compagnie petrolifere italiane quando vengono decisi?

Quotidianamente.

- E voi li monitorate?

No, perché non sono pubblici. Sappiamo però che le compagnie hanno la possibilità di modificarli almeno una volta al giorno.

- Alcuni politici italiani propongono di tassare gli extraprofitti delle compagnie petrolifere per finanziare eventuali ulteriori riduzioni delle accise. Lei, come presidente dell'Unem, è disponibile a discuterne?

Noi siamo apertissimi al confronto con il governo anche su questi temi. Faccio però rilevare alcune questioni.

ni.

La prima è che il nostro settore è già stato interessato dal decreto legge Bollette di aprile, nonostante non produca direttamente energia elettrica, attraverso un aumento dell'Irap di 2 punti percentuali.

Quando si parla di extraprofitti bisogna poi stabilire a quale bilancio ci si riferisce. Il bilancio dell'esercizio 2025 sicuramente non ha registrato extraprofitti. Il bilancio dell'esercizio 2026, invece, evidentemente non è ancora chiuso. Stiamo quindi parlando di qualcosa che non soltanto non dispone di una definizione economica univoca - cosa intendiamo esattamente per "extraprofitti"? - ma che deve ancora eventualmente maturare.

Facciamo finire l'anno, chiudiamo gli esercizi e vediamo se effettivamente questi extraprofitti ci saranno. Perché, se guardiamo ai margini di raffinazione degli ultimi due anni, vediamo che sono stati molto compressi. In questo momento possono essere positivi, anche in maniera significativa, perché esiste una situazione di crisi della raffinazione e quando l'offerta si riduce il prezzo sale. Ma storicamente i margini della raffinazione sono stati spesso molto compressi. Ed è anche una delle ragioni per le quali numerose raffinerie hanno chiuso.

Se introduciamo il concetto di "extraprofitti", allora dovremmo coerentemente introdurre anche quello delle "extraperdite".

Quando il settore perderà - e ci saranno inevitabilmente periodi nei quali accadrà - saremo pronti a sostenerlo



perché lo consideriamo strategico per il Paese?

Questo è un settore che ha bisogno di investimenti per almeno due ragioni.

La prima è che avremo ancora bisogno di questi prodotti per molti anni. La seconda è che, accanto ai prodotti tradizionali derivati dal petrolio, dobbiamo sviluppare tutta la filiera dei biocarburanti e dei carburanti sintetici.

La normativa europea ci impone una forte decarbonizzazione dei trasporti entro il 2030 e una quota crescente del contenuto energetico di benzina e gasolio dovrà provenire da fonti rinnovabili.

Per affrontare questa trasformazione servono investi-

menti importanti.

Se dreniamo gli utili per risolvere una questione contingente, rischiamo di dimenticare gli investimenti necessari per rispettare gli obblighi che ci impone l'Europa. E quando saremo costretti ad acquistare dall'estero i prodotti che non saremo più in grado di produrre, i prezzi aumenteranno.

A quel punto ci verrà chiesto: "Perché non avete investito?". Dobbiamo scegliere. O accompagniamo seriamente la transizione ecologica ed energetica, garantendo alle imprese la possibilità di investire, oppure utilizziamo gli utili per altre finalità.

E c'è anche un'ultima considerazione: se decidiamo di introdurre una tassazione

sugli extraprofitti, bisogna capire perché dovrebbe riguardare soltanto questo settore. Con le crisi e le guerre che stiamo vivendo ci sono altri comparti economici che possono realizzare utili eccezionali.

Se si vuole introdurre un principio del genere, allora dovrebbe essere affrontato in maniera sistematica e non applicato soltanto alle compagnie petrolifere.

"La rete italiana ha 22.000 distributori

Dimezzandoli si possono risparmiare almeno 6 centesimi al litro"

"La raffinazione nella Ue è diminuita

Occorre intervenire anche sulle politiche energetiche europee .Chiuso 20% raffinerie"



Peso:2-20%,3-73%