

MURANO (UNEM) SPIEGA PERCHÉ LA TREGUA USA-RUSSIA SUL DIESEL NON AVRÀ EFFETTI IN ITALIA

Sul gasolio niente sconto Trump

*Oggi il prezzo dei carburanti dipende molto più dall'equilibrio tra domanda e offerta che dall'andamento del petrolio
Le quantità annunciate dagli Usa non arriveranno nell'Ue*

DI ANGELA ZOPPO

Vero accordo o semplice deroga alle sanzioni, la tregua energetica annunciata da Washington e apparentemente rimbalzata da Mosca, apre una nuova fase nei mercati, a partire da quello del diesel. Quali possono essere le conseguenze per l'Italia? **MF-Milano Finanza** lo ha chiesto a **Gianni Murano**, presidente di **Unem** (Unione Energia per la Mobilità, l'ex **Unione Petroli**).

Domanda. Siamo davanti a un annuncio politico o a qualcosa di più?

Risposta. Al momento esiste un atto formale dell'amministrazione americana, emanato il 9 ottobre scorso, che autorizza fino al 7 aprile 2027 la vendita, la consegna e l'importazione di diesel di origine russa. È quindi qualcosa di più di un semplice annuncio politico. Restano però ancora poco chiari diversi aspetti operativi. Secondo il presidente Trump, dovrebbero essere immesse sul mercato circa 1,8 milioni di tonnellate di gasolio entro la fine dell'anno: 300mila subito, 500mila a novembre e un altro milione a dicembre. Occor-

rerà verificare quanto arriverà effettivamente sul mercato, e in che tempi. Una cosa è una licenza che autorizza i flussi, un'altra è vedere il prodotto disponibile e consegnato.

D. Se quei volumi arrivassero davvero, potrebbero incidere sui prezzi del gasolio in Italia e in Europa?

R. Certamente contribuirebbero ad attenuare le tensioni, ma difficilmente basterebbero per una riduzione strutturale dei prezzi europei. Nel mondo si consumano circa 4 milioni di tonnellate di gasolio al giorno, di cui oltre 600mila in Europa. Con 1,8 milioni di tonnellate si coprirebbero quindi poco più di tre giorni di consumi europei e meno di un giorno a livello mondiale. Inoltre, il diesel russo non potrebbe arrivare direttamente nell'Unione Europea, poiché la deroga americana non modifica le sanzioni Ue. Il problema strutturale è un altro. Negli ultimi 15 anni la capacità di raffinazione europea si è ridotta di circa il 20%, con numerosi impianti chiusi, riconvertiti o trasformati in bioraffinerie. Questo ha aumentato la dipendenza dalle importazioni di prodotti raffinati da Paesi extra-Ue, in particolare per gasolio e jet fuel, che nel 2025 hanno raggiunto circa 60 milioni di tonnellate, un quinto

della domanda complessiva europea. Finché resterà importatrice di grandi quantità di carburanti, l'Europa sarà esposta a tensioni geopolitiche e volatilità dei mercati, indipendentemente dall'andamento del greggio.

D. Per il mercato italiano quali sono oggi i rischi maggiori?

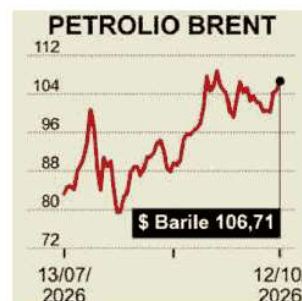
R. La geopolitica può interrompere o deviare i flussi, la riduzione della capacità di raffinazione rende il sistema meno flessibile e la scarsità di prodotto mantiene elevate le quotazioni internazionali dei prodotti raffinati. I

margini di raffinazione non sono però la causa del problema, rappresentano piuttosto il segnale di un mercato fisico sotto pressione: la domanda di gasolio si confronta con un'offerta insufficiente o poco accessibile. Oggi il prezzo dei carburanti dipende molto più dall'equilibrio tra domanda e offerta dei prodotti raffinati che dall'andamento del greggio. È una differenza fondamentale col passato e spiega perché oggi gasolio e benzina sono aumentati molto più rapidamente del petrolio. Dall'inizio della crisi di Hormuz, a livello di quotazioni internazionali, il gasolio è salito di quasi 57 centesimi euro/litro e la benzina di 43, a fronte dei 20 del Brent.

D. Allora, cosa suggerite?

R. Come abbiamo evidenziato

anche al tavolo sulla raffinazione convocato la scorsa settimana al Mimit, la priorità è preservare una capacità di raffinazione adeguata alla domanda, diversificare le fonti di approvvigionamento e mantenere infrastrutture logistiche efficienti. La raffinazione italiana, anche nelle fasi più difficili, è stata in grado di garantire continuità agli approvvigionamenti e adattare la produzione alle esigenze del mercato. È il caso del jet fuel: nel 2026 la produzione nazionale ha coperto circa il 74% dei consumi interni, rispetto a un livello storicamente prossimo al 50%. Non vedo quindi rischi di carenza di prodotto. Il tema vero restano i prezzi, che continueranno a risentire di tensioni geopolitiche ed equilibri globali tra domanda e offerta finché non ci sarà maggiore stabilità. (riproduzione riservata)



Gianni Murano



Peso:40%