

FTSE MIB +0,37% FTSE IT All Share +0,34% CAC 40 +0,23% DAX 40 -0,05% FTSE 100 +0,19% Dow Jones +0,02% NASDAQ +0,15% Spread BTP-Bund 179,00

CORRIERE DELLA SERA

L'Economia

RISPARMI, MERCATI, IMPRESE

ABBONATI

LOGIN

FINANZA BORSA E FONDI RISPARMIO TASSE CONSUMI CASA LAVORO INNOVAZIONE PENSIONI GUIDE IMPRESE MODA OPINIONI EVENTI PROFESSIONISTI EURACTIV

Nautica Ecobonus

09:23 Borsa: Europa cauta guarda alla Fed, Milano (+0,15%) tiene con Mps e

09:09 ***Btp: spread apre in lieve rialzo 181 punti, rendimento 10 anni al

08:31 Borsa: future deboli con Brent a 95 dlr, occhi su Fed e inflazione europea

08:28 Borsa Tokyo: Nikkei chiude a -0,9%, attesa per Fed e BoJ

ENERGIA

Dal gas alle fonti green e rinnovabili

INTERVISTA

«Benzina sopra i 2 euro al litro? Ecco perché i rialzi non sono finiti (e la colpa è dell'Opec)»

di Fausta Chiesa



La benzina che supera quota 2 euro anche sulla rete stradale ordinaria, con il prezzo medio nazionale arrivato a 2,03 euro. Il gasolio a 1,938 euro ai massimi del 2023. E il Brent verso i 95 dollari al barile. Da quando a inizio luglio è stato eletto presidente dell'Unem, che rappresenta la filiera della raffinazione, della logistica e della distribuzione di prodotti petroliferi e low carbon, Gianni Murano si è trovato nel bel mezzo dei rincari dei carburanti. Le quotazioni del greggio sono previste in ulteriore crescita.

PRINCIPALI INDICI

NOME	ULTIMO	VAR.PERC.	DATA/ORA
DAX 40	15.719,26	-0,05%	09:56
DOW JONES	34.624,30	+0,02%	18/09
FTSE 100	7.667,36	+0,19%	09:56
FTSE MIB	28.690,47	+0,37%	09:56

CORRIERE TV

Alternative ai Btp, Cerone (Nordea): «Subordinati finanziari e covered bond sono complementari interessanti»

Che cosa ci aspetta?

«Posto che i rincari alla pompa sono dovuto all'aumento delle quotazioni internazionali e che i prezzi industriali (al netto delle accise, ndr) sono tra i più bassi d'Europa perché in Italia abbiamo ancora una grande capacità di raffinazione, lo scenario da qui a fine anno è quello di un'offerta di petrolio contenuta e di una domanda in crescita e quindi di prezzi in ulteriore crescita, a meno che la Cina non rallenti. L'Opec+ ha tagliato la produzione e messo in difficoltà la raffinazione. In aggiunta ci sono le sanzioni al greggio russo, che solo per il gasolio a livello europeo incidono per 600 mila barili giorno. La domanda globale attuale di petrolio è di oltre 102 milioni di barili al giorno, 1,5 milioni di barili in più a livello globale rispetto al pre-Covid, spinta soprattutto da benzina e da Jetfuel».

Dunque, se come atteso il petrolio salirà ancora, anche i carburanti aumenteranno. Avete soluzioni?



Gianni Murano, presidente
Unem

«Gli interventi a pioggia sono più costosi e meno mirati, oggi la necessità è quella di dare una mano alle fasce più deboli. Ma spetta al governo decidere. Mentre sul fronte del prelievo fiscale sui carburanti che vale circa la metà del prezzo finale, dal 2008 esiste il meccanismo dell'accisa mobile, che riduce automaticamente l'Iva se il petrolio sale oltre un dato prezzo medio di riferimento. In base alla norma in vigore il meccanismo scatta se il prezzo del greggio è sopra a una data media del precedente bimestre, che in base all'ultimo Def di aprile è un Brent a 82,3 dollari al barile (77,4

euro/barile). Se le quotazioni restassero su questi livelli il meccanismo potrebbe scattare a inizio ottobre, fermo restando che a fine settembre con la revisione della Nadef i valori di riferimento potrebbero essere aggiornati».

Ma sul fronte della distribuzione che cosa si può fare per far scendere i prezzi, soprattutto in autostrada dove sono più cari?

«In autostrada si paga di più perché i distributori hanno costi più alti: hanno un costo del personale che è presente 24 ore su 24 e pagano le royalties al concessionario, mentre i ricavi si sono ridotti visto che l'erogato è diminuito di quasi il 70% negli ultimi 15 anni e che il guadagno sul venduto è di pochi centesimi al litro. C'è un problema di sostenibilità economica».

Avete proposte?

«Si potrebbe cambiare il regime concessorio, per esempio ripensando come calcolare le royalties e affidando anche il food all'operatore oil, con un'unica concessione per aumentare il giro d'affari. In alcuni casi esiste già questo modello. Ma serve anche ridurre il numero di distributori, e non solo in autostrada».



Rigassificatore a Vado Ligure, che impatto può avere sull'ambiente? Cosa sapere

di Valentina Iorio



Terna, autorizzato il tratto sottomarino Tyrrhenian Link tra Sicilia e Sardegna: l'opera vale 3,7 miliardi

di Fausta Chiesa



CO2, a Ravenna l'hub del Sud Europa per la cattura e lo stoccaggio (con Eni e Snam)

di Fausta Chiesa



Che cosa intende?

«In Italia abbiamo 21.700 punti vendita, troppi. Vanno ridotti, in modo tale che abbiano più erogato. La riforma del settore è sul tavolo dei ministri Adolfo Urso e Gilberto Pichetto Fratin che hanno elaborato una proposta di legge, che però non è stata pubblicata e non ne conosciamo il contenuto».

Che cosa auspicate?

«Stimiamo che la rete sia efficiente con 15 mila distributori. Ne restano da chiudere settemila. Servono risorse anche pubbliche per consentire l'uscita o la riconversione dei lavoratori, sostenere i costi della bonifica (che variano tra 50 e 80 mila euro, ndr) e offrire la possibilità di trasformare dove possibile le stazioni in punti di ricarica elettrica o sfruttare i locali per vendere altri prodotti».

Ha detto che in Italia i prezzi industriali sono tra i più bassi d'Europa grazie alla capacità di raffinazione. Quali sono le prospettive?

«In Italia abbiamo undici raffinerie e due bio-raffinerie. Negli ultimi dieci anni abbiamo chiuso o trasformato cinque raffinerie, un processo che non è finito perché è in atto il passaggio ai biocarburanti. La raffinazione è un'industria di eccellenza nazionale e questo ci garantisce perché non dobbiamo importare troppi prodotti. Abbiamo una capacità di raffinazione di 87,2 milioni di tonnellate all'anno (dato 2022) a fronte di consumi interni attorno ai 58 milioni di tonnellate. Esportiamo per 28 milioni di tonnellate (soprattutto gasoli, benzina e olio combustibile), il doppio di quanto importiamo (prevalentemente gasoli, Gpl e biocarburanti). Con le sanzioni occidentali contro Mosca, da inizio anno abbiamo lavorato 21 tipi di grezzo per sostituire il petrolio russo. La sfida ora è quella di salvaguardare la catena di valore e al tempo stesso riconvertire, mantenere la capacità per soddisfare la domanda e dare spazio ai bio-carburanti».

Quanti investimenti farà il settore e per fare cosa?

«Abbiamo previsto 8-9 miliardi di euro di investimenti addizionali per la trasformazione dell'intera filiera, per potenziare la capacità produttiva dei biocarburanti avanzati e i recycled carbon fuels, per lo sviluppo dell'idrogeno verde e degli e-fuels, ma anche per la gestione delle emissioni all'interno delle raffinerie e la realizzazione di impianti per la cattura, stoccaggio e utilizzo della CO2. Ma questo si può fare se c'è disponibilità economica da parte delle aziende e le tasse sugli extra-profitti hanno assorbito 2,8 miliardi».

A proposito di biocarburanti, alcuni leader del G20, tra cui Giorgia Meloni, hanno lanciato l'Alleanza globale sui biocarburanti. L'Unione Europea al momento ha escluso i bio-fuel per autotrazione dal 2035.

«Bruxelles al momento considera i bio-carburanti per uso marittimo e aeronautico, ma noi sosteniamo che per la transizione sia necessario usare il criterio della neutralità tecnologica e non rinunciare al motore a combustione interna. Il governo italiano ne è ben consapevole, il G7 ha

Gas, il prezzo crolla sotto i 30 euro (con la revoca degli scioperi): cosa succede

di Fausta Chiesa

**Snam, un miliardo di euro in autunno per il rigassificatore e gli stoccaggi di Edison**

di Fausta Chiesa

**Gas, stoccaggi di Snam al 90% in Italia. Ma l'addio a Mosca e il Gnl cambiano il mercato Ue**

di Fausta Chiesa

**Eni, utili (in calo) a 4,8 miliardi nei sei mesi Stime al rialzo per gas e energie rinnovabili**

di Fausta Chiesa



approvato utilizzo dei bio-carburanti e siamo fiduciosi che anche la Ue possa rivedere la sua decisione e includerli».

Iscriviti alle newsletter di L'Economia



Whatever it Takes di Federico Fubini

Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile



Europe Matters di Francesca Basso e Viviana Mazza

L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo



One More Thing di Massimo Sideri

Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo)

E non dimenticare le newsletter

L'Economia Opinioni e L'Economia Ore 18

19 set 2023

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI I CONTRIBUTI

SCRIVI

ULTIME NOTIZIE DA L'ECONOMIA

L'ANALISI

Utili, Npl, capitali: quelle scorciatoie (sovraniste) contro il mercato

di Ferruccio de Bortoli

IL SALONE DI GENOVA

Nautica, uno yacht su due è prodotto in Italia: un giro d'affari da 7 miliardi

di Antonio Macaluso

L'INTERVISTA

Confindustria Nautica, il presidente Cecchi: «Il primato non basta, la politica favorisca i giovani»

di Antonio Macaluso

LA DECISIONE

Ita, annullato il licenziamento del pilota che dormiva in volo: non si è potuto difendere

di Redazione Economia

IL MARCHIO

Candiani, non solo jeans: il primo tessuto elastico e biodegradabile diventa un brand, Coreva design



Salvini: «Pronto a nuovo referendum sul nucleare pulito e di ultima generazione»

di Fausta Chiesa



Edison entra nella Hydro Hall of Fame con le tre centrali storiche sul fiume Adda

di Fausta Chiesa