

TEMPI

Sale ancora il prezzo della benzina. «L'Ue deve affrontare il cartello Opec»

La scorsa settimana il prezzo medio della benzina ha superato i due euro al litro. Intervista a Gianni Murano, presidente di unem: «Accise a parte, i prezzi aumentano per i tagli volontari alla produzione di Arabia Saudita e Russia e per le sanzioni a Mosca»

[Simone Cantarini](#)

[01/10/2023 - 6:00](#)

[Economia](#)



In Italia e in molti altri paesi europei non accennano a diminuire i prezzi dei carburanti. Secondo le ultime stime fornite dal ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica la media dei prezzi tra il 18 e il 25 settembre si è attestata intorno ai 2 euro (2.001,89 centesimi al litro) per la benzina, 1,938 euro per il gasolio per autotrazione e 0,715 euro per il Gpl. Una situazione che aggiunge pressione sulla spesa per famiglie e imprese già costrette a fare i conti con un clima caratterizzato

da alta inflazione (+5,4% su base annua nell'ultimo rapporto Istat relativo al mese di agosto) e da alti tassi di interesse. Quali sono le ragioni tecniche e geopolitiche alla base dei rincari? *Tempi* ne ha parlato con l'ingegner Gianni Murano, presidente di Unione energie per la mobilità (unem), associazione di categoria che riunisce e rappresenta le principali aziende che operano in Italia nell'ambito della lavorazione, della logistica e della distribuzione dei prodotti petroliferi.

Il caro carburanti è un argomento che accompagna ormai da mesi il dibattito politico non solo in Italia, ma anche in Europa. Cosa sta accadendo sui mercati internazionali?

C'è preoccupazione per la tenuta dell'offerta di petrolio, che si sta restringendo per i tagli volontari alla produzione di Arabia Saudita e Russia – prorogati fino alla fine dell'anno per un totale di 1,3 milioni barili di petrolio al giorno (b/g), che si vanno a sommare a quelli decisi in precedenza dall'Opec Plus (l'alleanza che riunisce i membri dell'Organizzazione dei paesi esportatori di petrolio e i produttori guidati da Mosca al di fuori del cartello) – a fronte di una domanda che continua a crescere soprattutto nel settore dei trasporti. L'Agenzia internazionale per l'energia stima che quest'anno la domanda dovrebbe aumentare di 2,2 milioni b/g rispetto allo scorso anno, superando i 102 milioni b/g, mentre l'offerta aumenterebbe di soli 1,5 milioni b/g. Il risultato è che in questa ultima parte di 2023 mancheranno 3-4 milioni b/g dai mercati, compensati solo parzialmente dai paesi non-Opec. Non dimentichiamo poi che abbiamo una guerra alle porte dell'Europa, che ha imposto sanzioni alla Russia che hanno creato non poche difficoltà sia alla raffinazione, limitando la disponibilità di alcuni semilavorati, sia all'offerta di distillati. In questo contesto, il recente annuncio dello stop alle esportazioni della Russia ha generato un altro aumento dei prezzi dei prodotti finiti. Siamo quindi in un momento di significativa volatilità e incertezza in cui anche solo gli annunci possono far scattare fenomeni speculativi e aumenti nei prezzi sui mercati.

A livello italiano quanto pesa il sistema delle accise nella formazione del prezzo?

Il prezzo dei carburanti è fondamentalmente formato da due componenti: quella industriale e quella fiscale. Quella industriale include il costo della “materia prima” (ossia il cosiddetto Platts Cif Med del relativo prodotto raffinato sui mercati internazionali che risente del cambio euro/dollaro), che ai prezzi attuali conta per circa il 36%, e il “margine lordo” che invece pesa per l'8-9% e serve a coprire tutti i costi derivanti dagli obblighi di legge (biocarburanti, scorte strategiche, tasse locali, tasse portuali, ecc.), nonché a remunerare i vari passaggi della filiera (distribuzione primaria e secondaria, margine del gestore, oneri finanziari, costi di investimento p.v. e di struttura, costi di commercializzazione, ecc.).

E per quanto riguarda la componente fiscale?

È costituita dall'accisa che si applica in una misura fissa (0,728 euro/litro per la benzina e 0,617 euro/litro per il gasolio) sulla componente industriale, e poi dall'Iva che si applica nella misura del 22% sia sulla componente industriale che sull'accisa. In virtù di questo meccanismo, il peso della componente fiscale, e dunque il gettito che ne consegue, tende ad aumentare con il crescere della parte industriale. Attualmente, sulla benzina la componente fiscale pesa per il 55% (contro una media Ue del 51%), mentre sul gasolio per il 50% (contro una media Ue del 46%). Volendo fare una classifica, sulla benzina siamo al terzo posto (dietro a Finlandia e Olanda), mentre sul gasolio siamo primi.

Al netto delle tasse, il nostro prezzo industriale è mediamente inferiore di 3,5 centesimi rispetto all'area Euro.

Quali sono le conseguenze sia per i produttori che per i consumatori?

È evidente che ogni categoria di consumatore è penalizzato da prezzi troppo alti e tra questi c'è anche la raffinazione che usa il petrolio come materia prima ed è dunque danneggiata da repentine oscillazioni del prezzo che si traducono in maggiori oneri finanziari (risk pricing). Diciamo che a guadagnarci sono soprattutto i paesi produttori, Opec in testa, che non a caso tagliano la produzione non appena il prezzo del petrolio scende sotto la soglia che loro ritengono adeguata a garantire i rispettivi bilanci statali. Sarebbe giunto il momento, a livello europeo, di fare delle riflessioni comuni su come affrontare il cartello Opec e su quali leve agire per cercare di arginare se non altro le fluttuazioni repentine e rendere il mercato più stabile. Vale proprio la pena di ricordare che è l'Europa, Italia in testa, che paga il prezzo più alto nell'attuale situazione. Usa, Russia, Sud America e Medio Oriente sono produttori, l'Europa è invece un consumatore di materie prime, rese ancora più care anche dalle sanzioni alla Russia.

[@ChukNui](#)

Foto Ansa