



Carburanti, Murano (Unem): «Tetto ai prezzi non è una soluzione definitiva, serve nuova strategia in Europa»•

Descrizione

(Adnkronos) «Il tetto ai prezzi dei carburanti, introdotto prima da Eni e Socar (Ip/Esso) e poi da Q8, è uno sforzo importante ma non può essere una soluzione definitiva. Serve una nuova strategia energetica europea. Ne parla in un'intervista all'Adnkronos Gianni Murano, presidente di Unem, che rappresenta le principali aziende che operano in Italia nell'ambito della lavorazione, della logistica e della distribuzione dei prodotti petroliferi, di prodotti energetici low carbon, tra cui i biocarburanti e gli e-fuels.

Presidente, partiamo dalla stretta attuale. Eni, Socar, quindi Ip ed Esso, e oggi anche Q8, hanno deciso di applicare un price cap ai prezzi del carburante. Che segnale è e quale impatto può avere sul mercato?

«La sensibilità mostrata prima da Eni, poi da Socar e Q8, che sono aziende integrate e quindi che hanno, anche come azionariato, un riferimento molto ampio nella filiera che va dall'upstream alla distribuzione, è sicuramente un segnale importante di attenzione verso questo Paese, di attenzione ai consumatori, con uno sforzo decisamente importante, perché stiamo parlando di uno sconto che va dai 15 ai 17 centesimi di euro al litro. E questo è uno sforzo importante che può essere sostenuto, ovviamente non in maniera definitiva, e che molto dipenderà anche dal contesto internazionale. È un contesto particolarmente complesso, in cui le quotazioni internazionali, soprattutto dei prodotti finiti, stanno assumendo giorno dopo giorno dimensioni sempre più importanti, nel senso che si stanno rafforzando i prodotti finiti verso il petrolio, verso il Brent, e questo quindi apre altre considerazioni»•.

Negli ultimi mesi, abbiamo assistito a una serie di misure tampone per fronteggiare il caro carburante. Da più parti si chiede di pensare a un intervento strutturale che possa affrontare il problema in maniera, come diceva lei, definitiva. In quale direzione si potrebbe andare?

«Mi dispiace dirlo, ma è una delle conseguenze annunciate, nel senso che noi, anche come associazione, sono anni che mettiamo l'attenzione sulla deindustrializzazione europea e in

particolare sul fatto che stanno chiudendo sempre più raffinerie. Abbiamo perso circa 30 raffinerie negli ultimi dieci anni, circa il 20% della capacità europea. Noi, a livello europeo, abbiamo delegato la produzione dei prodotti finiti prima alla Russia, che era il terzo polo di raffinazione globale, dopo Stati Uniti e Cina, e poi, a valle delle sanzioni, alle raffinerie del Golfo Persico, cioè quelle che sono sostanzialmente nello stretto di Hormuz e nel canale di Suez sul Mar Rosso. È chiaro che delegando a terzi ci siamo esposti esattamente a questo tipo di crisi, cioè abbiamo dei prodotti strategici che non produciamo più noi.

Quindi, cosa si può fare?

La direzione che dobbiamo prendere, che deve prendere l'Europa, è proprio ripensare una strategia energetica europea che non può non considerare anche i prodotti carburanti liquidi, che, piaccia o meno, sono ancora più del 90% responsabili della mobilità, sia stradale leggera, sia dell'aviazione, sia della parte marittima.

L'indipendenza energetica e la transizione possono stare insieme? Come?

Devono stare insieme, nel senso che a quella che era la sostenibilità ambientale, la sostenibilità economica, si deve aggiungere quella che è la sostenibilità da un punto di vista della sicurezza energetica, e quindi sicurezza degli approvvigionamenti. È ormai fuori dubbio che è necessario avere una transizione energetica che sia guidata anche dalla sicurezza degli approvvigionamenti. Un acronimo, Security of Supply, SOS, è apparso a Bruxelles nel 2022, per poi essere accantonato, e adesso deve necessariamente riprendere quota.

Come si può iniziare, in concreto, a colmare il gap che l'Europa ha accumulato?

Quello che è assolutamente necessario fare in questa fase è una valutazione, un assessment, di quella che è la capacità energetica come richiesta, quindi la domanda energetica europea, e come l'Europa risponde a questa domanda, in particolare per i carburanti liquidi, la capacità di raffinazione europea, come espandere questa capacità di raffinazione, come colmare questo gap. Noi, come Europa, importiamo circa 40 milioni di tonnellate di gasolio l'anno, per dare un'idea l'Italia ne consuma circa 23, quindi noi importiamo una quantità di gasolio che è il doppio della domanda di un paese importante come l'Italia. È possibile colmare questo gap? È possibile produrre più gasolio? È chiaro che questo è in controtendenza con la politica green fatta fino ad ora a livello europeo, perché la risposta è stata la riduzione della domanda di elettrificazione, che va bene nel lungo termine, ma non risponde alle domande di oggi.

Immaginando una trasformazione del mix energetico italiano, quale ruolo può avere la raffinazione?

Ha ancora un ruolo importante, circa il 36% della domanda energetica europea e italiana è coperta proprio dai carburanti fossili, dai carburanti liquidi, fossili e biocarburanti, quindi accompagnare questa trasformazione di decarbonizzazione con i biocarburanti, per esempio, o con i carburanti sintetici, più in Italia, ma senza impoverire la struttura industriale e la risposta italiana ed europea alla domanda di energia.

Come va integrata in una raffineria la produzione di biocarburanti con quella tradizionale?

«Su questo devo dire che l'Italia, ma anche qualche altro paese europeo, ha fatto passi da gigante. In Italia abbiamo due bioraffinerie, che producono solo biocarburanti, una terza, Livorno, è in fase avanzata di progettazione e costruzione, quindi la chiusura di raffinerie tradizionali ha significato la nascita di bioraffinerie. Altre configurazioni prevedono la produzione di biocarburanti insieme ai carburanti fossili oppure una parte di raffineria dedicata ai biocarburanti che poi sono miscelati insieme ai carburanti fossili. Il futuro sarà sempre più¹, io lo chiamo, un minestrone, cioè un carburante che non è solo fossile ma è anche in parte sintetico, in parte viene dall'idrogeno verde, in parte viene dai biocarburanti, in parte può² venire anche dal waste to oil, cioè dall'utilizzo di rifiuti per produrre i carburanti, che è tutto un altro settore che possiamo sviluppare».

Quando parliamo del costo dell'energia si lamentano i consumatori per le bollette, da una parte, e si lamentano le imprese, dall'altra, perché lo ritengono un fattore che le rende meno competitive rispetto al resto del mondo. Si può fare una politica industriale nel campo energetico che risponda a tutte e due le esigenze?

«Può sembrare un paradosso, ma noi abbiamo bisogno di più Europa, cioè noi abbiamo bisogno di una strategia energetica europea che metta l'energia appunto al centro, ma come energia europea. Ci sono nazioni che hanno energia a costo zero e che non possono esportare quell'energia perché ci sono dei colli di bottiglia nel sistema di distribuzione elettrico europeo; ci sono nazioni come l'Italia che ha un surplus di capacità di raffinazione e altre nazioni, la Francia e la Germania, che hanno un crollo e quindi sono costrette a importare. Se iniziamo a vedere gli asset dei singoli paesi come asset europei e quindi a garantire la capacità di utilizzo in funzione della domanda europea e non del singolo paese avremo un costo energetico europeo uguale per tutti o il più vicino al prezzo per tutti, una riduzione dei costi, una possibilità di utilizzare meglio i nostri asset».

E noi, sbagliando, quando pensiamo al prezzo dei carburanti pensiamo solo al costo del greggio?

«È esattamente questo il problema che si è evidenziato in questa crisi. Noi abbiamo disponibilità di petrolio, quindi la materia prima c'è, ma mancano le raffinerie per raffinarlo, ed è un paradosso, perché noi eravamo in grado fino a dieci anni fa di soddisfare la domanda energetica europea».

(di Fabio Insenga)

«

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Settembre 29, 2026

Autore

redazione

default watermark