

NON POSSIAMO PERMETTERCI IL LUSSO DI ESCLUDERE ALCUNA TECNOLOGIA

intervista a *Liana Gouta*, DG FuelsEurope di *Marco D'Aloisi*

L'attuale legislatura europea si avvia a conclusione. Quale è il suo giudizio su quanto è stato fatto sinora? I risultati sono stati all'altezza delle aspettative?

L'attuale legislatura si chiude dopo un periodo di attività dominato dal "Fit for 55". Durante la prima metà della legislatura l'attenzione è stata esclusivamente concentrata sulla strategia climatica, ma la pandemia prima, la guerra in Ucraina e le iniziative dei nostri competitor internazionali poi, hanno cambiato le priorità. Si è posta una crescente attenzione sull'efficienza energetica, sul costo dell'energia, sulla sicurezza degli approvvigionamenti e sulla dipendenza estera della UE su energia, materie prime, nuove tecnologie green. Se si vuole ottenere un'efficace realizzazione del Green Deal, queste nuove priorità dovranno essere assolutamente prese in considerazione nella prossima legislatura. Per quanto ci riguarda, abbiamo iniziato a lavorare già nel 2018 su quello che avrebbe dovuto essere il nostro percorso verso il 2050, dunque ben prima del Green Deal, per una transizione da combustibili e prodotti di origine fossile ad analoghi di origine rinnovabile. Abbiamo stimato che il nostro settore ha il potenziale per fornire 160 Mtep di carburanti rinnovabili per i trasporti entro il 2050, coprendo tutte le esigenze di trasporto aereo e marittimo, ma anche una quota importante del trasporto stradale leggero e pesante. Riteniamo però

che lo stato attuale delle normative, che riconoscono esclusivamente il ruolo dei combustibili rinnovabili per l'aviazione e il trasporto marittimo, sia un approccio restrittivo che sfortunatamente non stimola gli investimenti.



Tra non molto avremo un nuovo Parlamento e una nuova Commissione che dovranno misurarsi con un mondo molto diverso da quello di cinque anni fa. L'industria che rappresenta dovrà affrontare nuove sfide. Quali sono le principali e le più difficili?

Il nostro è un settore industriale strategico, innovativo e competitivo, con asset ad alta intensità di capitale e una rete capillare di infrastrutture di stoccaggio e distribuzione in tutta Europa. Ci auguriamo e ci aspettiamo che, tenuto conto di quanto accaduto

negli ultimi anni, nella nuova legislatura, si lavori non solo sull'obiettivo della neutralità climatica. Per quanto riguarda il nostro settore, restano da affrontare sfide cruciali. Il quadro politico adottato dai legislatori uscenti fissa obiettivi e crea una domanda, ma non offre ancora un quadro favorevole per i significativi investimenti che





**CI SONO MOLTE INCERTEZZE
SUL PANORAMA POLITICO
E LE ELEZIONI EUROPEE
PROBABILMENTE
MODIFICHERANNO GLI EQUILIBRI
POLITICI. CI ASPETTIAMO CHE
I NUOVI POLICY MAKER SI
CONCENTRINO SULL'IMPORTANZA
DEGLI ASSET INDUSTRIALI
STRATEGICI EUROPEI E SULLA
LORO COMPETITIVITÀ**

serviranno per aumentare la produzione di combustibili e prodotti rinnovabili. Senza lo sviluppo di un'adeguata domanda anche nel trasporto stradale in grado di accelerare l'adozione dei carburanti rinnovabili, non si attiveranno adeguate economie di scala in grado di ridurre i costi a vantaggio della competitività del settore aereo e marittimo. Deve essere chiaro ai legislatori che maggiore è la dimensione del mercato, maggiore è l'interesse degli investitori.

Cosa si aspetta dal nuovo esecutivo europeo?

Ci sono per ora molte incertezze sul panorama politico e le prossime elezioni europee molto probabilmente modificheranno gli equilibri politici all'interno del Parlamento europeo, così come nel Consiglio e nella Commissione. Ci aspettiamo che i nuovi policy maker si concentrino sull'importanza degli asset industriali strategici europei, consentendo loro di rimanere competitivi e fornire le tecnologie e i prodotti che saranno necessari per raggiungere la neutralità climatica nell'economia. FuelsEurope e i suoi membri sostengono l'ambizione europea di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, e questo non cambierà. Chiediamo però una strategia europea simile a quelle che la



Commissione ha lanciato negli ultimi anni per l'idrogeno, le batterie e le materie prime, per citare alcuni esempi. Una strategia europea anche per il nostro settore è il pezzo mancante del puzzle. Tale strategia, a nostro avviso, dovrebbe proporre un approccio integrato per tutte le modalità di trasporto e per l'intera catena di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione.

Si ha la sensazione che il supporto al Green Deal si stia affievolendo. Si è tornati a parlare di costruire nuove centrali a gas e anche sul phase-out dei motori ICE qualcuno comincia a dire che andrebbe eliminato. Cosa ne pensa?

Oggi c'è sicuramente più realismo nel dibattito, in particolare nell'opinione pubblica. Nella prima metà della legislatura si è prestata poca attenzione alle opinioni dei cittadini, in alcuni casi del tutto ignorate. La prima conseguenza è stata un progressivo cambiamento negli equilibri politici interni di diversi Stati membri, che ha innescato un approccio più cauto e pragmatico nel dibattito politico. Anche la realtà degli indicatori economici è un elemento importante. I produttori di automobili hanno dovuto fare i conti con un'accettazione dei veicoli elettrici da parte dei consumatori inferiore alle attese, con costi ancora alti, ma anche con importanti incertezze su materie prime, batterie e disponibilità delle infrastrutture. Bisogna riuscire ad offrire soluzioni tecnologiche alternative più realistiche, basate sul loro reale potenziale di riduzione della CO₂ nel loro ciclo di vita. La clausola di revisione per il divieto degli

ICE per i veicoli leggeri dal 2035 è fissata per il 2026 e costituirà la pietra miliare definitiva per valutare la fattibilità di una strategia dedicata esclusivamente ai veicoli elettrici nella UE. Crediamo che una strategia climatica di successo consista nel raggiungere gli obiettivi, senza scegliere le tecnologie.

Ad oggi non sono ancora disponibili su larga scala tecnologie industriali net-zero e anche l'elettrificazione totale dei consumi, a partire dai trasporti, non potrà bastare. Quali possono essere le alternative?

La sfida che ci aspetta è enorme e non possiamo permetterci il lusso di escludere alcuna tecnologia. Ciò richiede un quadro favorevole per gli investimenti che può essere reso possibile solo da politiche e regolamenti lungimiranti e prevedibili a lungo termine. Attualmente non esiste un quadro normativo di questo tipo. La UE deve incoraggiare la ricerca e l'innovazione e adottare il principio di neutralità tecnologica. L'Europa è da tempo leader nell'innovazione, ma senza un'apertura tecnologica è improbabile che mantenga questa posizione, soprattutto quando le scelte fatte per settori critici come i trasporti o l'energia sono già dominate da altri paesi.

L'industria della raffinazione è considerata strategica ai fini della transizione, però molto più a parole che nei fatti. Perché?

Temo che sia data per scontata l'idea che gli approvvigionamenti di combustibili liquidi saranno sempre e comunque garantiti e lo stesso vale per il nostro settore. Senza una forte motivazione economica e un ampio mercato per i combustibili rinnovabili, il rischio di un rapido disimpegno degli operatori e di una fuga degli investimenti verso altre regioni del mondo non dovrebbe essere sottovalutato. Si

FUELSEUROPE È DISPOSTA, E IN GRADO, DI TRASFORMARE LE NOSTRE ATTIVITÀ CON INVESTIMENTI PER DIVERSI MILIARDI E DARE COSÌ UN CONTRIBUTO SIGNIFICATIVO NEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI, GARANTENDO L'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO E LA PRESENZA DI UN'INDUSTRIA INNOVATIVA E COMPETITIVA IN EUROPA



metterebbe a rischio non solo la sicurezza degli approvvigionamenti a breve e medio termine, ma anche gli obiettivi climatici. È quindi essenziale garantire la competitività delle infrastrutture esistenti.

Quale ruolo vede per l'Associazione nel prossimo futuro?

Lo vedo come parte integrante del percorso verso la neutralità climatica al 2050. Siamo disposti, e siamo in grado, di trasformare le nostre attività con investimenti per diversi miliardi di euro e dare così un contributo significativo nel raggiungimento degli obiettivi, garantendo, al contempo, l'approvvigionamento energetico e la presenza di un'industria innovativa e competitiva con sede in Europa. Non abbiamo solo dei piani, stiamo facendo. Per cominciare, alcune delle nostre raffinerie in Europa sono già state convertite in bioraffinerie, sostituendo al 100% la materia prima fossile con biomasse sostenibili. In altre, sono stati realizzati impianti di co-processing, ossia in grado di lavorare un mix di materie prime fossili e biomasse e ridurre l'impronta carbonica dei prodotti. Si stanno poi effettuando investimenti significativi in tecnologie alternative, come punti di ricarica per veicoli elettrici, elettricità rinnovabile o produzione di idrogeno verde. La nostra Associazione è pronta a dare il suo contributo per garantire un futuro sostenibile per l'Europa e i suoi cittadini.

Si sente di fare un bilancio di questi primi mesi di attività in qualità di DG?

In questi primi mesi di attività, mi sono concentrata sulle iniziative strategiche volte a preparare il prossimo ciclo istituzionale europeo, promuovendo allo stesso tempo una cultura di cooperazione e fiducia. Ho cercato di costruire relazioni forti, basate sul rispetto reciproco e sulla trasparenza. Sono molto entusiasta e impegnata a promuovere cambiamenti positivi per l'Associazione.