

ENERGIA Parla il presidente di Unem, Murano: se Hormuz farà come Suez e Panama, imponendo pagamenti, cambierà il mercato globale. La vera urgenza resta la carenza di prodotti raffinati che fa impennare la benzina

Petrolio a pedaggio

di Angela Zoppo

Il prezzo del petrolio si mantiene ancora sotto gli 80 dollari nonostante il traffico nello stretto di Hormuz sia di nuovo alla paralisi. Ma prende forza l'ipotesi di un pedaggio che potrebbe nuovamente infiammare le quotazioni del Brent, un'incertezza che si innesta in un quadro in cui i prezzi alla pompa sono già risaliti, non più mitigati dallo sconto sulle accise.

Domanda. Gianni Murano, presidente Unem (l'ex Unione Petrolifera), che succederà se Hormuz riaprirà solo a pagamento?

Risposta. Anche se insolito per l'area, non sarebbe una novità. Sia il Canale di Suez che quello di Panama sono a pedaggio. L'effetto sul prezzo del petrolio dipenderebbe dall'entità del tributo e dalla sua applicazione. Sarebbe comunque un costo addizionale per petrolio e prodotti di quell'area che sono in competizione con altri e ne influenzerebbero il posizionamento sul mercato globale.

D. Intanto i prezzi dei carburanti salgono.

R. Anche quando il petrolio è tornato vicino ai livelli di febbraio, le quotazioni internazionali di benzina e gasolio sono rimaste superiori di circa 300-350 dollari a tonnellata, equivalenti a 20-30 centesimi al litro. Il problema è la disponibilità di prodotti raffinati. Benzina, gasolio e jet fuel continuano a scontare le conseguenze degli attacchi alle raffinerie nel Golfo oltre a quelle russe, che hanno ridotto pesantemente la capacità di esportare prodotti finiti. A questo si aggiunge una debolezza strutturale dell'Europa, che negli ultimi quindici anni ha perso circa il 20% della propria capaci-

tà di raffinazione. Oggi solo pochi Paesi, tra cui Italia, Spagna, Grecia e l'area del Benelux, possono contare su una relativa autosufficienza, mentre gran parte del continente dipende dalle importazioni di prodotti finiti. Secondo le nostre stime, tra marzo e giugno questa dipendenza ha causato all'Europa un extracosto di circa 10 miliardi di euro per approvvigionarsi dei circa 50 miliardi di litri di gasolio e jet fuel necessari rispetto ai prezzi registrati negli Stati Uniti.

D. Che cosa dovrebbe cambiare l'Europa?

R. Anzitutto il modo in cui affrontare il tema, partendo da una valutazione realistica del contesto internazionale. Come chiediamo nel nostro Manifesto, la prima decisione è affiancare agli obiettivi climatici una vera strategia industriale europea. Negli ultimi anni l'attenzione si è concentrata soprattutto sui target ambientali, senza valutare adeguatamente le conseguenze delle scelte adottate. Una politica industriale efficace deve includere anche una strategia energetica che garantisca prezzi dell'energia competitivi. In questo ambito non possiamo prescindere dalla strategicità della raffinazione per assicurare i carburanti necessari alla mobilità a costi sostenibili. La transizione energetica può avere successo soltanto se saprà rafforzare la capacità produttiva europea, evitando di creare nuove dipendenze. Senza una base industriale solida e un'energia a costi competitivi, non c'è autonomia strategica e, soprattutto, senza industria è a rischio tutto il sistema sociale, che è uno dei cardini dell'Europa unita.

D. Diceva che si è persa capacità di raffinazione. Gli impianti italiani stanno accelerando sulla riconversione bio. Condividi questa strategia?

R. L'Italia è tra i Paesi più avanzati in questo percorso. Oggi abbiamo una capacità produttiva di quasi 3 milioni di tonnellate, destinata ad aumentare nei prossimi anni insieme alla domanda. Secondo le nostre stime, al 2030 la domanda di biocarburanti dovrebbe toccare i 5 milioni di tonnellate e raddoppiare a 10 milioni nel 2050. Esiste quindi una prospettiva di mercato chiara e quindi opportunità d'investimento. Ne parliamo anche nel nostro Manifesto: valorizzare i siti esistenti consente di mantenere gli investimenti entro limiti sostenibili, accelerare la produzione di carburanti rinnovabili e preservare competenze, occupazione e infrastrutture strategiche già presenti sul territorio. Al contrario, la chiusura rappresenterebbe una perdita irreversibile di capacità industriale e di competenze difficilmente recuperabile in futuro.

D. La raffineria di Priolo, la più grande a livello nazionale, è tornata in mani italiane, passando dalla cipriota Goi Energy a Ludoil. Cosa ne pensa?

R. Credo che sia importante che i recenti cambi di proprietà delle raffinerie italiane abbiano visto operatori nazionali e internazionali rilevare asset rilevanti e strategici. Questo dimostra che sono ancora attrattivi in un mercato molto complesso come quello petrolifero. Vanno evidenziati poi i piani industriali annuncia-



Peso: 51%

ti, che puntano a integrare le attività tradizionali con la produzione di Hvo, Saf e altri carburanti rinnovabili. Questi investimenti consentono non soltanto di accompagnare la decarbonizzazione, ma anche di tutelare occupazione qualificata, filiere industriali e indotto economico.

D. Intanto le immatricolazioni di auto elettriche crescono meno del previsto. E il momento di ripensare i tempi dell'addio ai motori endotermici del 2035?

R. Le auto elettriche stanno crescendo più lentamente del previsto perché per una parte significativa dei consumatori non rappresentano ancora una risposta completa alle loro esigenze di mobilità. In Italia, negli ultimi dieci anni, le immatricolazioni di auto

elettriche, comprendendo anche le Plug-in che proprio elettriche non sono, sono passate dal 2 al 13%, mentre le ibride dal 2 al 44%. Questo indica che i consumatori chiedono soluzioni diverse e complementari. Il mercato dimostra che la velocità di penetrazione dell'auto elettrica procede a un ritmo inferiore rispetto alle aspettative delle istituzioni europee. La proposta avanzata dall'eurodeputato Massimiliano Salini sulla revisione del Regolamento sulle emissioni di Co2 di auto e van tende a riequilibrare le regole e a sostenere un settore automobilistico che negli ultimi anni ha attraversato una forte crisi. (riproduzione riservata)



Peso:51%