

Jet fuel e gasolio, l'Ue vuole l'autosufficienza in vista dello scenario peggiore. I raffinatori: allentare i requisiti ambientali per i carburanti | Corriere.it

La domanda della Commissione all'industria: «Quali sono le esigenze di carburanti del settore della Difesa in situazioni di crisi in scenari di conflitto ad alta intensità? L'Unem: «Per investire servono finanziamenti europei e regole chiare»

REDAZIONE

Jet Fuel	Incremento Mercaptani (50-60 mg/kg vs. 30)	ICAO (International Civil Aviation Organization), ASTM, MoD (UK)
	Freezing point da -47°C a -40°C	ICAO, MoD (UK)
Gasolio	Adeguamento specifiche a freddo nel Sud Italia	CEN (Comitato Europeo Normazione)
	Ottimizzazione densità per HVO/FAME	CEN
Incremento tenore di zolfo (100 ppm vs. 10)		CEN

La domanda della Commissione all'industria: «Quali sono le esigenze di carburanti del settore della Difesa in situazioni di crisi in scenari di conflitto ad alta intensità? L'Unem: «Per investire servono finanziamenti europei e regole chiare»

Non solo il Commissario europeo all'energia Dan Jørgensen, ma anche quello alla Difesa Andrius Kubilius e un membro della Nato hanno condotto la riunione oggi, 28 ottobre, a Bruxelles con le associazioni del settore della raffinazione in Europa, tra cui l'Unem per l'Italia. Basterebbe questo per far capire il livello di «attenzione» che c'è nella Ue sulla questione dell'autonomia per il fabbisogno di carburanti. Perché il jet fuel e il gasolio sono utilizzati non solo per gli aerei civili, le auto e i camion, ma anche gli aerei da guerra e i carri armati. Succo della riunione: massimizzare la produzione nel breve termine per i carburanti necessari con maggior urgenza tra cui il jet fuel e il gasolio, essenziali per le operazioni militari. In un contesto geopolitico instabile, scrive la Commissione, l'Europa deve preservare una capacità di raffinazione sufficiente, unitamente a scorte e importazioni diversificate, per poter rispondere a possibili interruzioni delle forniture. E la capacità di raffinazione dell'Europa non è sufficiente a coprire i consumi: copre circa il 70% del carburante per aerei e l'85% del gasolio consumati in Europa.

Ma sono soprattutto le domande che i commissari hanno rivolto alle associazioni dei raffinatori, che il Corriere ha potuto visionare, a far drizzare le antenne. «Quali sono le attuali e potenziali esigenze di carburanti del settore della Difesa in situazioni di crisi, in particolare per jet fuel e gasolio, in scenari di conflitto ad alta intensità, e come possono essere soddisfatte?». E ancora. «Come garantire che il settore produttore di carburanti possa mantenere una capacità produttiva superiore alla domanda ordinaria per soddisfare necessità eccezionali? Come possiamo garantire che il settore della produzione di

combustibili sia in grado di mantenere una capacità produttiva superiore alla domanda di riferimento per far fronte a esigenze eccezionali in scenari di crisi prolungata?».

di Fausta Chiesa

Con la carenza di prodotti raffinati per il conflitto in Medio Oriente e con il Golfo Persico che forniva cherosene e gasolio che ora mancano nel mondo, e con i venti di guerra che soffiano dalla Russia, Bruxelles si prepara ai vari scenari. «L'Europa – spiega il presidente dell'Unem **Gianni Murano** - è corta tra 60 milioni di tonnellate all'anno tra le 27 tonnellate di benzina, le 20 tonnellate di gasolio e le 9 tonnellate di jet fuel». Tutti prodotti che importiamo sempre più a caro prezzo. Ma che cosa serve per avere più prodotti? La prima soluzione è allentare i requisiti ambientali, le “specifiche tecniche”, nel gergo dei raffinatori. «Per aumentare il jet fuel – spiega Murano – si dovrebbe poter aumentare il livello di mercaptani e il punto di congelamento da 47 a 40 gradi sottozero. Per il gasolio, tra l'altro, aumentare il tenore di zolfo da 10 a 100 ppm (parti per milione)».

Ma per avere davvero un aumento della produzione servono investimenti. «Serve considerare la raffinazione un settore strategico – spiega ancora Murano - in modo tale che chi fa investimenti poi è sicuro di rientrare. Quindi serve un quadro regolatorio. Inoltre, sarebbe utile che la raffinazione rientrasse nella tassonomia Europa per poter accedere ai finanziamenti Ue. Infine, serve allentare gli oneri dell'Ets». Che cosa succederà ora? Apriranno tavoli tecnici dedicati. E già domani, 29 ottobre, al consiglio generale Energia sarà presentato un “non paper” da Polonia, Cechia e Slovacchia con le richieste. I Paesi sul fronte orientale.

Anche il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto in mattinata ha parlato del problema. «L'Italia con le sue dieci raffinerie l'Italia ha una condizione di sufficienza quantitativa, meno che sul jet fuel su cui siamo al 70%. Ma noi siamo in Europa, quindi è inutile che dica l'Italia è in grado di prodursi il 100% del gasolio, se metà del gasolio che produce è contrattualizzato da qualche parte. È un'attenzione che dobbiamo avere nel trovare i meccanismi di riserva nazionale e dall'altra parte di regole per maggiori estrazioni».