

Tetto all'export, il modo per chiudere le raffinerie

■ Gianni Murano*

L'intervista a Salvatore Carolo pubblicata da Il Riformista lo scorso 1° ottobre pone qualche questione interessante, sebbene all'interno di una serie di affermazioni opinabili nel merito tecnico e di contesto.

Come sosteniamo da ben prima della crisi, e ora finalmente sposato dai più, è sicuramente un dato di fatto che l'attuale incremento del costo dei carburanti è dovuto ad una miope strategia di de-raffinazione europea che negli ultimi 15 anni ha portato alla chiusura di 30 raffinerie, con una riduzione della capacità totale di oltre il 20%. In questo contesto, l'Europa nel 2025 ha importato da Paesi Extra-UE circa 40 milioni di gasolio e 9 di jet fuel nonostante i consumi del primo si siano progressivamente ridotti a vantaggio delle motorizzazioni ibride a benzina e, seppure in misura ridotta, delle autovetture elettriche.

In questo quadro europeo l'Italia è tra i pochi Paesi (insieme a Belgio e Olanda per i poli di Anversa e Rotterdam) a vantare ancora una capacità di raffinazione superiore alla propria domanda e quindi in grado di esportare prodotti finti nonostante le chiusure e le conversioni di alcuni impianti in bioraffinerie abbiano modificato il quadro nazionale negli ultimi dieci anni.

In questo contesto alcune affermazioni dell'articolo risultano sorprendenti. Se è vero che le raffinerie italiane esportano prodotti finiti (direi per fortuna, perché altrimenti dovrebbero chiudere), affermare che "le benzine di qualità partono verso gli Stati Uniti e in Italia rimangono oli combustibili di minor valore" è non avere contezza della realtà dei numeri. Infatti, circa il 90% dell'olio combustibile e il 65% della naphta prodotti nel-

le nostre raffinerie prende la via dell'export visto che la loro richiesta interna si è molto ridotta negli anni.

Ovviamente si esporta anche benzina (di cui l'Europa è ancora "lunga") considerato che ne produciamo circa 14 milioni di tonnellate a fronte di consumi intorno ai 9 milioni, ma sicuramente della qualità europea (Eurograde) oppure in forma di semilavorato (il cosiddetto RBOB) per il mercato USA pronto per essere miscelato con etanolo. Analogamente si esporta gasolio anche verso altri Paesi europei che sono corti (la nostra produzione interna è di circa 27 milioni di tonnellate rispetto a consumi di 23 milioni).

Pensare di mettere un tetto alle esportazioni risulta quindi quanto di più sbagliato si possa fare perché significherebbe, al riempimento della capacità dei serbatoi di prodotti che il mercato locale non assorbe, ridurre le lavorazioni delle raffinerie fino a fermarle.

È altresì utile ricordare che alcune tra le raffinerie italiane da sempre sono anche di proprietà "estera", così come le citate Augusta (era ExxonMobil), Priolo (era Lukoil), Trecate (era ExxonMobil), e ciò ha portato con sé un arricchimento tecnologico per il nostro Paese e non certo il rischio di non avere la disponibilità di prodotto a livello locale. È poi opportuno rammentare che le raffinerie italiane citate sono state tra le poche, per collocazione e configurazione, a non essere fermate e chiuse ma cedute a primari operatori internazionali integrati (ad esempio, SOCAR e Sonatrach). Altro che raffinerie vetuste e poco sofisticate...

In ultimo, non si può non sottolineare che il menzionato "hedging"

riportato nell'articolo in genere si applica alle transazioni sul greggio, mentre il price cap è stato applicato sui prodotti finiti. La differenza non è banale perché, come i più attenti avranno notato, dall'inizio di questa ultima crisi il greggio è aumentato del 43% mentre benzina e gasolio tra il 90 e il 101%, a dimostrazione che la "copertura" sul greggio non aiuta eventuali fluttuazioni sui prodotti che stanno risentendo di dinamiche diverse (cioè la mancanza di capacità di raffinazione). Non possiamo infine non evidenziare che una società quotata in borsa è valutata sulla performance di tutti i suoi indicatori e non certo su un posizionamento di prezzo limitato nel tempo in una situazione locale complessa. In particolare, nel caso menzionato entrano in gioco la capacità di ricerca ed esplorazione di nuovi giacimenti, la produzione totale di idrocarburi, la visione di medio-lungo termine dei piani aziendali.

Stando così le cose, quanto affermato nell'intervista appare sicuramente poco rispondente ai fondamentali tecnici-finanziari che caratterizzano i mercati petroliferi di oggi, e forse neanche quelli di ieri.

*Presidente Unem



Peso:24%