Crediti CO2, Murano (Unem): L'Ets è una carbon tax mascherata, penalizza industrie e raffinazione

Il presidente Unem denuncia costi fino a 100 milioni l'anno per una raffineria media e l'assenza di protezioni dal carbon leakage. In dieci anni l'Europa ha perso il 20% della capacità di raffinazione

REDAZIONE



L'Ets, il sistema europeo dei crediti per l'emissione di CO2, è una carbon tax che strozza il settore della raffinazione, una mazzata che per una raffineria media può arrivare fino a 100 milioni di euro l'anno. E che sta alimentando la deindustrializzazione del Vecchio Continente, oltre ad acuire la crisi del diesel. A maggior ragione serve un cambio di passo: ne è convinto il presidente Unem (l'ex Unione petrolifera italiana) Gianni Murano. Domanda. Presidente, l'Ad di Eni Claudio Descalzi ha attaccato duramente l'Ets dicendo che in sostanza ha azzoppato il settore dell'oil&gas in tutta Europa, e non solo. Lei che ne pensa? Risposta. Non è la prima volta che l'Amministratore Delegato di Eni dice questa cosa. Ha più volte sottolineato come l'Ets abbia colpito di fatto tutta l'industria energetica europea, non solo l'oil&gas. Del resto anche il presidente di Federacciai, Antonio Gozzi, ha detto quasi in contemporanea che anche la siderurgia sta rischiando in queste fasi di andare fuori mercato. Il fatto è che l'Ets avrebbe dovuto limitare le emissioni di CO2 e invece è diventato uno strumento finanziario, tanto che esso costa quattro volte di più dell'equivalente americano del costo della CO2. E su questo devo aggiungere una cosa. D. Prego. R. L'America è uno dei pochi Paesi al mondo che applica criteri di carbon tax e l'Ets in Europa è diventata di fatto una carbon tax. Questo significa che l'industria energivora europea è messa di fatto fuori gioco. In particolare per il nostro settore, che è quello della raffinazione, già colpito dall'Ets e ancora di più dal 2030, noi stimiamo che per una raffineria media rappresenti un costo annuale da 100 milioni di euro circa, che per una raffineria è un'enormità. C'è poi un altro problema. D. Quale? R. I prodotti della raffinazione, benzina, gasolio, jet fuel, che dovrebbero essere prodotti strategici per un Paese, non sono assolutamente protetti dal carbon leakage. Cioè: si può raffinare in Medio Oriente senza l'onere dell'Ets e importare allo stesso prezzo europeo il prodotto finito in Europa. Così com'è successo per la chimica, questo mette fuori gioco le raffinerie europee. E infatti ora assistiamo alla crisi della raffinazione europea e ne paghiamo il prezzo, dopo averle ridotte del 20% in 10 anni. Descalzi, col suo j'accuse, colpisce uno degli argomenti più critici per la deindustrializzazione europea. D. Di che cosa si tratta? R. Il tema è: quanto di fatto abbia inciso l'Ets sull'effettiva riduzione delle emissioni, piuttosto che sulla delocalizzazione delle emissioni, il che significa delocalizzare l'industria europea. D. L'Ad di Eni ha anche detto che il prezzo del petrolio s'è addolcito, ma come stanno andando le cose? R. In effetti il prezzo del petrolio, rispetto a febbraio di quest'anno, ha avuto dei picchi fino a 110 dollari (100 euro) al barile. Adesso è tra 85 e 86 dollari (77-78 euro), per cui si è ridotto rispetto ai

SPIDER-FIVE-206570977

Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

picchi dell'estate. Questo incide sicuramente sul prezzo dei carburanti ma il fatto è che la forchetta del gasolio resta alta. D. Perché? R. Perché mentre la benzina tutto sommato segue l'andamento del petrolio in termini di aumento, il gasolio – prodotto del quale siamo terribilmente più corti in Europa – è ancora sensibilmente più alto come aumenti rispetto al petrolio. Diamo un numero: il petrolio da fine febbraio a oggi è aumentato di circa 12 centesimi di euro al litro, il gasolio invece di 35 centesimi di euro al litro: è chiaro che quest'aumento sensibile si ritrova poi sui prezzi alla pompa. D. A proposito di gasolio: e lo sconto sulle accise? R. Di fatto non è stato rinnovato ma lei alla pompa non se n'è accorto perché la quotazione del gasolio è scesa, e il prezzo alla pompa è rimasto lo stesso e non è aumentato. D. Tra un mese è Natale: l'oil&gas come chiude il 2026? R. Di questo parleremo diffusamente il 16 dicembre a Roma quando presenteremo il nostro pre-consuntivo annuale. Dalle prime anticipazioni però l'oil ha risentito della crisi di Hormuz in termini di consumi globali, ma la cosa sorprendente è che a livello europeo la percentuale di oil&gas resta molto più elevata di quello che qualcuno poteva immaginare qualche anno fa. D. Che cosa vuol dire? R. Che rimaniamo ancora consumatori di oil&gas con le stesse percentuali di vent'anni fa, ma abbiamo ridotto a livello europeo la domanda di energia. Da un lato può aiutare in termini di efficienza, ma dall'altro lato stiamo consumando meno perché stiamo deindustrializzando. E questo non è sicuramente un dato positivo. D. Siamo in tempi di assalto alla diligenza della legge di bilancio. Che cosa si aspetterebbe per l'oil&gas? R. In questi anni il Governo ha avuto un atteggiamento di neutralità tecnologica, ritenendo giustamente tutte le energie come indispensabili, specie se andiamo verso la decarbonizzazione. Quello che ci aspettiamo è che questa intenzione si rifletta in atti concreti con uno spazio di sostegno in finanziaria per i biocarburanti liquidi. Ci rendiamo conto che è una manovra difficile, ma al tempo stesso deve stimolare la crescita. D. Come si raggiunge questo scopo? R. Secondo noi i biocarburanti liquidi, ma anche gassosi, possono avere un senso nel momento in cui si vuole decarbonizzare, ma al tempo stesso l'elettrificazione si è rivelata molto più complessa di quello che si poteva pensare. Ecco perché vanno sostenuti.

(riproduzione riservata)Antonino D'Anna

Redattore

Mail

Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.
SPIDER-FIVE-206570977