Panorama
Dir. Resp.:Maurizio Belpietro
Tiratura: 57.820 Diffusione: 49.212 Lettori: 221.454

ref-id-1060

L'EUROPA IN RISERVA DI GASOLIO

Dopo anni di politiche che hanno contribuito a rendere sempre meno conveniente produrre carburanti, adesso Bruxelles lancia l'allarme. E s'accorge che servono più raffinerie.

di Guido Fontanelli

Se non è un dietrofront, poco ci manca. Il 28 ottobre, a Bruxelles, le raffinerie sono tornate dalla parte delle industrie da salvare. Al tavolo convocato dalla Commissione europea, accanto al commissario all'Energia Dan Jorgensen, sedeva quello alla Difesa, Andrius Kubilius, e partecipava anche la Nato. «Lavoreremo per aumentare la produzione degli impianti di raffinazione in Europa», ha annunciato Jorgensen.

Dopo anni di politiche che hanno contribuito a rendere sempre meno conveniente produrre carburanti nel continente, Bruxelles scopre che senza gasolio e cherosene non si muovono né l'economia né gli eserciti. «Le crisi geopolitiche degli ultimi anni hanno mostrato quanto possa essere rischioso dipendere dall'estero non soltanto per le fonti energetiche, ma anche per i prodotti raffinati», osserva Gianni Murano, presidente dell'Unem, l'associazione delle imprese italiane della raffinazione, della logistica e della distribuzione di prodotti petroliferi e low carbon. «È significativo che oggi sia la stessa Commissione europea a definire questa crisi un "campanello d'allarme" e ad affermare che occorre contrastare il declino della raffinazione europea, assicurando al continente una capacità produttiva adeguata e flessibile. Solo qualche anno fa sarebbe stato difficile immaginare un'affermazione così esplicita».

Il risveglio arriva dopo una lunga ritirata. Secondo il quadro illustrato da Murano a *Panorama*, dal 2009 in Europa sono state chiuse o riconvertite circa 30 raffinerie: sono venuti meno circa 160 milioni di tonnellate annue di capacità, un quinto del totale. Nel perimetro che comprende Unione europea, Regno Unito, Norvegia e Svizzera rimangono 72 impianti principali. Ma il problema non è soltanto quanti siano. Conta ciò che possono produrre, a quali costi e con quale margine per affrontare un'emergenza. Nella geografia della raffinazione Cina e Stati Uniti sono i due giganti, seguiti da Russia e India; nelle esportazioni pesano anche i Paesi del Golfo e la Corea del Sud. Gli Stati Uniti restano il principale produttore di benzina e jet fuel, mentre Cina, India e Medio Oriente hanno rafforzato la produzione dei distillati, la famiglia cui appartengono gasolio e cherosene per aerei.

Una parte enorme della produzione cinese serve il mercato interno. Per l'Europa importatrice conta soprattutto chi abbia carburanti da vendere, non soltanto chi possieda più impianti. «In questo contesto, la capacità di raffinazione non sta scomparendo, si sta spostando», sintetizza Murano. «Infatti, mentre l'Europa ha ridotto la propria capacità di circa il 20%, nelle altre aree del mondo si è continuato a costruire impianti grandi, moderni e fortemente orientati all'esportazione». Il risultato, aggiunge, è che una quota crescente della domanda europea è stata «delegata» a Paesi con costi energetici, oneri ambientali e prezzo della CO_2 inferiori. Gli impianti si trasferiscono altrove e noi compriamo i loro prodotti, aumentando la dipendenza strategica.

Su questa redistribuzione industriale sono piombate le guerre. Il conflitto con l'Iran ha colpito raffinerie e collegamenti marittimi nel Golfo; gli attacchi ucraini hanno messo sotto pressione il sistema russo. Uno studio della Federal Reserve di Dallas, pubblicato l'8 ottobre, descrive uno shock della raffinazione che si aggiunge a quello petrolifero: danni agli impianti, difficoltà di trasporto e restrizioni commerciali hanno sottratto al mercato, dalla tarda primavera, l'equivalente di 6-8 milioni di barili al giorno di capacità disponibile. Non sono tutte raffinerie distrutte: nella stima rientrano anche vincoli logistici e limitazioni produttive.

Il gasolio è al centro della crisi. Alimenta camion, macchine agricole, cantieri e forze armate: la sua scarsità si trasmette ai costi di produzione e distribuzione di quasi ogni merce. E non basta che il greggio torni a transitare regolarmente attraverso Hormuz perché tutto si risolva. Una raffineria danneggiata può richiedere mesi per essere riparata; la Fed di Dallas avverte che i margini fra prezzo del petrolio e va-



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

565-001-001
Telpress
Servizi di Media Monitoring

lore dei carburanti possono restare elevati anche dopo la normalizzazione delle rotte. Il prezzo del barile, insomma, non racconta più tutta la crisi energetica. Si può avere materia prima disponibile e pagare comunque molto caro il prodotto finito.

Anche gli Stati Uniti, pur essendo un colosso della raffinazione e un grande esportatore, cercano forniture aggiuntive. Importano carburanti per compensare gli squilibri regionali: il Golfo del Messico produce tanto mentre le coste orientale e occidentale ricorrono all'estero. I vincoli logistici, infatti, possono rendere più conveniente comprare benzina europea che trasferire quella americana.

Parallelamente Washington cerca di assicurarsi la materia prima: Vitol e Trafigura hanno ottenuto licenze per commercializzare greggio venezuelano nell'ambito degli accordi promossi da Trump. La ricerca di gasolio ha portato Washington fino a Mosca. Il 9 ottobre Trump ha annunciato un accordo con Vladimir Putin per forniture russe agli Stati Uniti e al mercato mondiale, accompagnato da un temporaneo allentamento delle sanzioni. L'intesa ha consentito ai produttori russi di ottenere quote di esportazione in deroga alle restrizioni interne.

L'Europa sta affrontando questa competizione con uno squilibrio strutturale. Produce benzina anche per l'esportazione, ma non abbastanza gasolio e jet fuel.

La Commissione indica che le raffinerie dell'Unione coprono circa l'85% del gasolio e il 70% del carburante per aerei consumati in Europa. Quel 15% di gasolio mancante è il punto vulnerabile: deve arrivare da un mercato internazionale nel quale le forniture possono essere interrotte dalle guerre o trattenute dai governi per proteggere i consumatori nazionali. E una raffineria non può cambiare a piacere la composizione dei prodotti: per aumentare alcune rese servono impianti e investimenti. Avere un surplus di benzina non risolve automaticamente la carenza di diesel.

Perché si è arrivati fin qui? Murano non parla di una guerra dichiarata alle raffinerie, ma di costi energetici elevati, prezzo della CO_2, norme sovrapposte, incertezza autorizzativa e concorrenza extraeuropea. La politica climatica si è sommata alle pressioni economiche. «Il paradosso è evidente: l'Europa ha fissato obiettivi climatici molto ambiziosi, ma non ha costruito contestualmente una strategia industriale capace di accompagnare la trasformazione delle raffinerie né di progettare il proprio tessuto industriale», sostiene.

E ricorda che questi impianti forniscono anche carburanti per la navigazione e la difesa e circa metà delle materie prime impiegate dall'industria chimica. Non sono soltanto fabbriche di benzina destinate a diventare inutili con l'auto elettrica.

L'Italia conserva una base importante: 10 raffinerie tradizionali, due bioraffinerie e una terza in costruzione a Livorno. La capacità indicata dall'Unem è di 83,3 milioni di tonnellate annue; nel 2025 la produzione di prodotti raffinati è stata di 63,7 milioni. Secondo Murano, il sistema copre abbondantemente la domanda nazionale dei principali prodotti, eccetto il jet fuel, di cui importiamo il 20-30% del fabbisogno. Quattro raffinerie fanno capo a gruppi a controllo estero; Milazzo è posseduta al 50% da Eni e al 50% da Kuwait Petroleum Italia. Per il presidente dell'Unem conta soprattutto che gli impianti continuino a produrre, investire e trasformarsi in Italia.

Insomma, il tavolo di Bruxelles è un primo passo, non ancora un programma di nuove raffinerie. La Commissione propone di ottimizzare gli impianti esistenti e costruire una tabella di marcia comune. Recuperare produzione significa anzitutto non perderne altra e creare condizioni per investire.

L'auspicio è che la riscoperta europea del settore arrivi prima delle prossime chiusure. Perché una raffineria si può fermare, ma riaprirla è un'altra storia. E la transizione può cambiare i carburanti: non può cancellare per decreto il bisogno di produrli. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una grande raffineria europea: nel Vecchio continente manca soprattutto il gasolio e il carburante per gli aerei.



Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.
565-001-001
Telpress
Servizi di Media Monitoring



Sopra, Dan Jorgensen, il commissario europeo all'Energia.

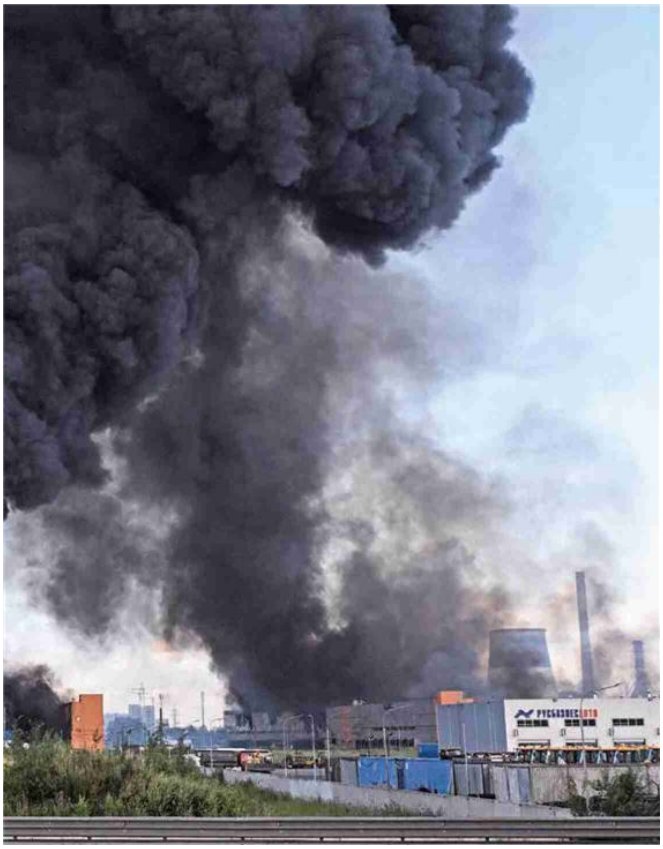




GETTY IMAGES (4)

Gianni Murano è presidente dell'Unem, Unione energie per la mobilità.

Sopra, la raffineria Isab di Siracusa, il più grande impianto italiano e tra i maggiori nell'area del Mediterraneo. Sotto, un attacco russo colpisce una raffineria dell'Ucraina, che a sua volta ha distrutto gran parte della produzione di Mosca.







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