

Gianni Murano

“L’Ue minaccia l’industria dell’auto Idazi Usa non colpiranno la benzina”

Il presidente dei petrolieri dell’Unem: “Solo con la neutralità tecnologica si riducono le emissioni
Importiamo dall’America il 9% del greggio che usiamo, le tariffe non saranno un problema”

PAOLO BARONI
ROMA

Presidente Murano, cosa pensa Unem, l’Unione energie per la mobilità, del Piano Ue sull’automotive?

«La Commissione inizia a capire che i regolamenti in vigore non solo non hanno aiutato l’Europa ad essere competitiva sull’automotive, ma l’hanno distanziata da Cina e Stati Uniti. Questo già mi pare un primo segnale di ravvedimento. Purtroppo rimane poco altro. Non c’è ancora la presa di coscienza che il mercato non si può influenzare con politiche calate dall’alto e disconnesse sia dalle scelte dei consumatori sia dalla capacità industriali europee. Se a questo aggiungiamo che del tanto menzionato principio di neutralità tecnologica non c’è traccia, arriviamo alla classica “pezza” che è peggiore del buco. Si basa su quella che ho definito una monocrasia tecnologica, su incentivi e sussidi perlopiù nazionali, su auto a guida autonoma, nuova generazione di batterie, smart grid, leasing sociale ma non destina una parola ai carburanti rinnovabili e a basso contenuto di carbonio, come oggi i biocarburanti e domani gli e-fuels».

Perché si fa così tanta fatica ad affermare il concetto di neutralità tecnologica?

«Perché significherebbe rimettere in discussione le scelte ideologiche fatte in passato. Se l’obiettivo è quello del Net Zero Emissions allora bisogna aprire a tutte le tecnologie e passare ad un approccio basato sul Life Cycle Assessment, peraltro raccomandato dallo stesso rapporto Draghi. Oggi è possibile utilizzare sistemi in grado di misurare l’effettivo contribu-

to delle singole tecnologie alla riduzione delle emissioni di CO2».

Sugli e-fuels mi pare ci sia comunque una apertura, non si può dire lo stesso sui biocarburanti. Perché?

«Sono regolamenti destinati a tecnologie che attualmente non sono disponibili in forma commerciale a un costo sostenibile. Il solito mondo dei sogni di questa Commissione che regola l’Europa sulle tecnologie del domani e intanto chiudono le industrie in tutta Europa. Gli e-fuels sono carburanti sintetici che si fondano su idrogeno verde che è attualmente circa 5 volte più co-

stoso dell’idrogeno prodotto da steam cracking. Potrà essere un’alternativa valida quando avremo surplus di energia rinnovabile o da nucleare ma mi pare che siamo ben lontani. Sicuramente nelle scelte ha influito anche il peso della Germania che promuove idrogeno ed e-fuels».

Però è passata la linea, portata avanti dal nostro Paese di anticipare a quest’anno la revisione del piano.

«È stato possibile solo perché

l’Italia non si è arresa ed è anche l’unica nota positiva. Su questo fronte continueremo a far sentire la nostra voce per un processo di decarbonizzazione che non faccia rima con deindustrializzazione».

Secondo lei come si possono raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione?

«L’ho detto più volte, solo aprendo a tutte le tecnologie e valutandole in base al reale contributo alla riduzione delle emissioni di CO2 nell’intero ciclo di vita. Sulle strade europee circolano circa 290 milioni tra auto, van e tir spinti

per oltre il 95% da un motore endotermico alimentato da benzina e gasolio che circoleranno ancora per decenni. Da un lato, dobbiamo offrire soluzioni per decarbonizzare il circolante, dall’altro, spingere per la sostituzione del circolante più vecchio con vetture anche ibride e con elevata efficienza e ridotte emissioni. Solo in Italia circolano quasi 10 milioni di vetture pre-Euro 4».

Nei mesi scorsi il governo italiano aveva ventilato la possibilità di rivedere le accise sui carburanti, iniziando ad aumentare quelle sul gasolio. Non se ne parla più?

«La Commissione Finanze della Camera ha suggerito un “tendenziale riavvicinamento in un periodo congruo e nella misura compresa tra 1 e 2 centesimi”. Una eventuale ridefinizione delle accise dovrebbe rientrare in una più ampia revisione del quadro normativo sulla fiscalità energetica basata sul contenuto carbonico. Una modifica che premiasse i prodotti meno emissivi in maniera proporzionale produrrebbe segnali a favore di investimenti verso forme di consumo e produzione a basse emissioni di carbonio. Oggi un litro di biocarburante sconta un livello di accise che è oltre 5 volte quello



Peso:57%

del corrispondente prodotto fossile e tra le 12 e le 15 volte rispetto al gas e all'elettrico». **I dazi Usa rischiano di impattare anche sul petrolio e quindi sui carburanti?**

«Oggi il Brent è ai minimi dal dicembre 2021 e da quando si è insediata la nuova amministrazione americana ha perso 13 dollari, il Wti ben 14. Dagli Usa importiamo meno del 9% del nostro fabbisogno petrolifero e abbiamo un'ampia diversificazione delle provenienze. Lo scorso anno sono arrivati 86 tipi diversi di greggi, una cifra record,

provenienti da 30 Paesi diversi di cui la metà africani. Questa capacità di adattamento e resilienza è una dei connotati della nostra raffinazione nazionale».

E dei dazi sull'auto cosa pensa?

«Il problema dell'automotive in Italia e in Europa non siano i dazi, ma le politiche sbagliate fatte sinora. Correggiamo gli errori di questi anni e a quel punto saremo in grado di competere come abbiamo sempre fatto su tutti i mercati. —



“

I carburanti

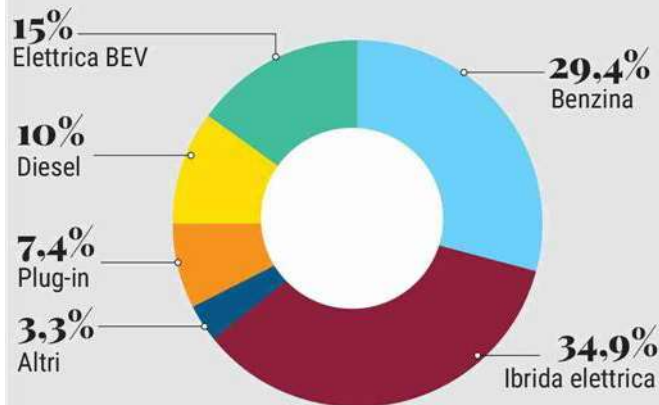
Bisogna puntare sui prodotti a bassa contenuto di carbonio come gli e-fuels

Bruxelles

La guerra commerciale di Trump è meno pericolosa degli errori politici della Ue

IMMATRICOLAZIONI PER TIPO DI ALIMENTAZIONE

Quota di mercato in Ue, gennaio 2025



Fonte: Acea

WITHUB



Peso:57%

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

488-001-001