IL SECOLO XIX
Dir. Resp.:Michele Brambilla
Tiratura: 28.209 Diffusione: 21.919 Lettori: 214.000

Rassegna del: 09/04/25
Edizione del:09/04/25
Estratto da pag.:1,12
Foglio:1/2

ref-id-1060

MURANO (UNIONE PETROLIERI)

«Il Green deal dell'Ue è irraggiungibile»

GILDA FERRARI / PAGINA 12

GIANNI MURANO Il presidente Unem: «Accise, ok al riallineamento che non tocca il gasolio bio: lo si estenda ai miscelati I dazi non impattano sull'energia, è una carta che l'Ue può giocarsi. Gli Usa sono il primo partner europeo per l'import»

«Il Green deal è irraggiungibile I biocarburanti la strada giusta»

L'INTERVISTA

Gilda Ferrari / GENOVA

«Il Green Deal è in crisi perché ha puntato su obiettivi che nei fatti si stanno dimostrando irraggiungibili e che stanno mettendo in ginocchio non solo l'automotive, ma tutta l'industria europea». Gianni Murano, presidente dell'Unem, in questa intervista al *Secolo XIX* torna sulla decarbonizzazione dei trasporti e riflette sulla guerra commerciale ingaggiata da Trump.

L'Ue non cambia il Green Deal, nonostante i tanti appelli alla neutralità tecnologica. Il nostro governo sta facendo abbastanza?

«Il Green Deal è in forte crisi perché ha puntato su obiettivi che, nei fatti, si stanno dimostrando irraggiungibili e che stanno mettendo in ginocchio non solo l'automotive, ma tutta l'industria europea. Serve una revisione dell'impronta regolatoria che dovrà favorire il mercato interno, ma soprattutto la possibilità per l'industria europea di svilupparsi e riconquistare le posizioni perse. Da questo punto di vista credo che il governo stia facendo la sua parte. Se oggi in Europa si vede una qualche apertura sui biocarburanti, come è con l'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri, è anche perché il nostro governo non si è arreso. L'impegno è testimoniato l'annunciato processo di riallineamento delle accise sui carburanti che non toccherà il gasolio bio al 100%, ovvero l'Hvo venduto tal quale, che così vedrà finalmente riconosciuto un credito fiscale motivato dalle ridotte emissioni. Ora si deve fare di più, estendendolo anche ai biocarburanti miscelati nei prodotti tradizionali».

Unem sostiene che senza neutralità tecnologica e un calcolo delle emissioni di Co2 sull'intero ciclo di vita (non solo allo scarico), gli sforzi saranno vani...

«Nel 2020 abbiamo condotto uno studio con il Rie di Bologna e il Politecnico di Torino per provare a capire quali potevano essere i *powertrain* con maggiore possibilità di successo nelle scelte dei consumatori. A emergere fu l'ibrido. E così è stato. Gli ultimi dati sulle immatricolazioni di febbraio dicono che l'ibrido è arrivato a sfiorare la quota del 45%. È una scelta intelligente, flessibile che consuma meno e dunque riduce le emissioni, tanto più se alimentata con carburanti rinnovabili. La Commissione europea non può continuare a ignorare l'evidenza».

I dazi Usa impattano sul vostro settore? E quali sono i riflessi dell'amministrazione Trump sul prezzo del petrolio?

«L'energia al momento è stata esclusa dai dazi. Credo che l'esenzione sui prodotti energetici sia stata una tattica per limitare eventuali ritorsioni e questo ben si adatta all'obiettivo di Trump di mantenere bassi i prezzi dell'energia. Una carta che l'Ue potrebbe giocarsi, visto che gli Stati Uniti sono il primo partner europeo per le importazioni di petrolio e da dove arriva anche quasi la metà del Gnl importato. Del resto, la presidente Von der Leyen ha detto che l'Europa è pronta a reagire, ma anche a negoziare».

Previsioni sui prezzi?

«È sempre difficile fare previsioni. La situazione è molto delicata e gli impatti sono incerti. Ciò che abbiamo visto in questi giorni è stato il crollo delle principali piazze finanziarie, incluse quelle americane, come accadde ai tempi dell'11 settembre. A risentirne sono stati anche i prezzi del petrolio. Nell'arco dell'ultima settimana, il Brent ha perso il 12%, scendendo sotto i 66 dollari al barile, il minimo dal maggio 2021. A deprimere le quotazioni non sono stati solo i timori degli effetti recessivi di una guerra commerciale, ma anche l'annuncio dell'Opec di avviare da maggio un rientro graduale dai tagli volontari in vigore dal 2023. Una mossa che da alcuni analisti è stata letta come un tentativo di navigare tra la necessità di stabilizzare il mercato petrolifero, rispon-

Peso:1-1%,12-52%

476-001-001

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

Telpress Servizi di Media Monitoring

dere alle dinamiche geopolitiche e soddisfare le esigenze economiche interne dei Paesi membri. Capiremo meglio nelle prossime settimane».

Come è cambiata la geografia mondiale dei fornitori di petrolio?

«Sono cambiati gli equilibri geopolitici e il petrolio si è adeguato, nel senso che oggi le aree di provenienza sono molto più diversificate e ci sono più attori internazionali protagonisti nel commercio globale. Penso all'Africa, ma anche all'America del Nord, che attualmente ha una produzione di petrolio superiore a quella di Arabia Saudita e Russia messe insieme. Più l'offerta è diversificata, maggiore è la possibilità di rispondere tempestivamente a situazioni di crisi, anche gravi. L'Italia nel panorama europeo è quella che negli anni ha diversificato di più, arrivando a importare 85 tipi di greggio da 27 Paesi diversi».

Benzina, gasolio, elettrico: cosa dicono i dati sui consumi e come si deve riorganizzare la rete?

«I dati relativi al mese di febbraio hanno confermato i volumi dello scorso anno, almeno per i carburanti. La benzina continua a crescere per effetto della progressiva ibridizzazione del parco auto cui facevo cenno, e si posiziona sopra i livelli pre-Covid. Tra i principali Paesi europei, l'Italia è l'unico che lo scorso anno ha visto un aumento nelle vendite di carburanti sia rispetto al 2019 che al 2023. Segno che è un mercato dinamico, dove la domanda di mobilità cresce. A incidere negativamente sono i consumi industriali che diminuiscono a causa di una crisi ormai strutturale».

Rete da razionalizzare?

«Sicuramente, perché i consumi nei prossimi anni sono destinati a diminuire sia per l'efficienza delle nuove motorizzazioni sia per la maggiore penetrazione dell'elettrico. Abbiamo ancora troppi punti vendita ed erogati troppo bassi. Quanto all'elettrico, recentemente abbiamo siglato un protocollo d'intesa con Motus-e per promuovere la diffusione delle colonnine di ricarica presso i punti vendita, esistenti e di nuova realizzazione, per offrire tutta la gamma delle energie per la mobilità ai consumatori. Trovo sia un'occasione per riqualificare quegli impianti che altrimenti potrebbero non avere futuro nei nuovi assetti che il mercato richiederà». —

GIANNI MURANO
PRESIDENTE UNEM
UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ

Avevamo previsto nel 2020 che l'ibrido sarebbe cresciuto, i dati di febbraio dicono che è arrivato a sfiorare quota 45%

La rete deve essere ammodernata: bisognerà essere in grado di fornire tutte le energie per la mobilità

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