

RASSEGNA STAMPA

Presentiamo una rassegna stampa sull'attualità delle ultime settimane.

IL FOGLIO
pubblicazioni

17 giugno 2023, Carlo Stagnaro

L'IPOCRISIA DEL CATALOGO DEI SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI

Il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica ha pubblicato la quinta edizione del catalogo dei Sussidi ambientalmente dannosi (Sad) e dei Sussidi ambientalmente favorevoli (Saf). Il documento rendiconta circa 52 miliardi di euro di sussidi nel 2021:22 miliardi ambientalmente dannosi (di cui 14 alle fonti fossili), 19 miliardi favorevoli e 11 miliardi incerti. L'attenzione politica è tutta sui primi, perché la richiesta di cancellarli unisce maggioranza e opposizione.

Il valore dei Sad appare in crescita rispetto ai 19 miliardi del 2020, ma è in linea con il 2019. Il calo del 2020 è infatti interamente riconducibile al Covid e ai lockdown, Ma cosa sono i Sad e come sono cambiati nel tempo. Mentre i Saf sono in gran parte agevolazioni a vantaggio dei produttori (per esempio incentivi alle fonti rinnovabili), i Sad sono perlopiù sgravi fiscali per i consumatori. In soldoni, quindi, eliminare i Sad significa alzare le tasse ad alcuni gruppi sociali (o a tutti). Magari la cosa ha un senso sotto il profilo della razionalità del disegno fiscale, ma politicamente si tratta di una decisione non facile,

Sebbene i Sad siano 58 voci, gran parte del mancato gettito è riconducibile a un numero esiguo di misure: l'Iva agevolata per l'acquisto di case (5 miliardi), il diverso trattamento fiscale tra benzina e gasolio (3,4 miliardi), la riduzione dell'accisa e dell'Iva sui consumi di energia elettrica nelle abitazioni di residenza

(2,4 miliardi), gli sconti sul gasolio per autotrasportatori e agricoltori (2,3 miliardi), il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nel Mezzogiorno (1,7 miliardi), l'esenzione dall'accisa sui carburanti utilizzati nella navigazione aerea e marittima (1,5 miliardi), l'assegnazione a titolo gratuito delle quote di emissione e gli sgravi sull'energia elettrica per le imprese energivore (3 miliardi), le agevolazioni per le auto aziendali (1,2 miliardi). Quel che è fuori discussione, però, è che la loro eliminazione – se non inserita in un ridisegno più ampio del sistema fiscale – si tradurrebbe in un peggioramento per molti.



4 luglio 2023, Sebastiano Barisoni

INTERVISTA PRESIDENTE UNEM GIANNI MURANO

È vero che l'elettrico è talmente avanti che è l'unica tecnologia che può garantire la decarbonizzazione?

Credo proprio di no. I biocarburanti rappresentano una realtà, sono neutrali dal punto di vista dell'impronta carbonica e sono assolutamente compatibili con i carburanti attuali. Sono disponibili ora, in Italia sono già venduti miscelati con i carburanti tradizionali. E il nuovo Pniec ne riconosce la funzione. Ecco una strada che vedo realistica e immediatamente disponibile. Mentre l'idea di avere in Italia 6 milioni di auto elettriche in pochi anni è a mio parere irrealistico.

Voi siete l'associazione dei produttori dei carburanti, la vecchia Unione Petrolifera. Il vostro interesse dovrebbe essere difendere il petrolio...

Il nostro interesse è decarbonizzare e farlo in maniera realistica utilizzando tutte le tecnologie che ci avvicinano all'obiettivo, senza scelte ideologiche. Faccio un esempio, se l'elettricità per le auto è prodotta con centrali a carbone (come avviene oggi in Europa ancora più che in Italia) quale decarbonizzazione abbiamo fatto?

Ma quanto costano i biocarburanti?

Oggi il costo è più alto dei carburanti tradizionali, ma i processi industriali finiranno per ridurre i costi e renderlo competitivo.



5 luglio 2023, Romina Maurizi

IL CONFRONTO SU BIOCARBURANTI E RISTRUTTURAZIONE RETE

“Voglio portare avanti con la stessa energia, e spero con lo stesso successo, quanto fatto da Claudio Spinaci negli otto anni alla guida di Unem”. Il neo presidente, Gianni Murano, ha aperto così i lavori dell’assemblea pubblica dell’associazione, svoltasi il 4 luglio a Roma. Un passaggio di consegne quindi in continuità, come emerso anche dalla scelta di fare insieme la conferenza stampa che ha preceduto i lavori dell’assemblea.

“Crediamo nella decarbonizzazione ma la vediamo come un fenomeno complesso con tante soluzioni”, ha affermato Murano. La decarbonizzazione, ha proseguito, è il futuro per cui lavorare e “la transizione è il ponte da attraversare per arrivarci”. Ponte “che si regge su più pilastri e tra questi ci sono i low carbon fuels, l’idrogeno verde può essere un’opportunità, l’idrogeno blu è molto più alla portata, la CCS è un’altra opportunità”. In altre parole, ha rimarcato Murano, “occorre un approccio meno manicheo e più illuministico, guardando anche alle eccellenze tecnologiche del Paese e tra queste i biocarburanti su cui possiamo fare leva per guidare le transizione”. Quello che Unem chiede al Governo, “con cui c’è una ritrovata sintonia tecnica e con cui siamo vicini su alcune posizioni, comprese quelle del Pniec, è di lasciare libero il settore di individuare le soluzioni tecnologiche, avendo sempre come obiettivo la decarbonizzazione”. Siamo stati tra i primi a sostenere la necessità della sostenibilità ambientale, economica e sociale ma concentrandoci sulla roccaforte della sicurezza energetica”. L’obiettivo del mondo rappresentato

da Unem è quindi quello di accompagnare il Paese verso la decarbonizzazione ma “bisogna farlo con gli strumenti attuali”, un pragmatismo – ha evidenziato Murano – “che c’è nella proposta di nuovo Pniec”, E il pragmatico, ha aggiunto il presidente, è “colui che riesce a vedere oltre il muro saltando, il sognatore è invece quello che vola e con i piedi per terra non ci sta mai, noi invece ci stiamo e possiamo individuare problemi e opportunità”.



5 luglio 2023

UNEM, UN IMPORTANTE PASSAGGIO DI CONSEGNE

La giornata di ieri ha visto il passaggio delle consegne tra Claudio Spinaci e Gianni Murano alla presidenza di Unem. Gli otto anni di presidenza Spinaci sono stati tra i più duri e complicati dal 1948 a oggi della storia dell’Unione. Gestiti con grande bravura ed equilibrio, giusto dargliene atto. Anni segnati tra l’altro nell’ottobre 2020 dalla delicata decisione del cambio di nome, seguita dalla nascita di Muoversi che si è affermato in pochi anni come un importante organo di comunicazione sull’energia. Anni difficili sia da un punto di vista congiunturale che strategico. Lo sforzo di Spinaci è stato di dare una prospettiva di sviluppo al settore che negli ultimi anni si era un po’ persa e costringeva quasi tutti a “vivere alla giornata” Un riconoscimento che è arrivato anche dal suo successore, Gianni Murano, secondo il quale Spinaci negli ultimi otto anni si è speso moltissimo per l’associazione, rappresentando al meglio le istanze delle aziende che ne fanno parte e guidandole con lucidità nei momenti difficili. Anni in cui l’associazione ha progressivamente cambiato pelle, oltre che nome, allargando il suo perimetro di rappresentanza ben oltre il petrolio, nella consapevolezza che la sfida ambientale dei prossimi anni ne imporrà una graduale sostituzione con altre risorse energetiche in grado di garantire, comunque, la mobilità di persone e merci.

Gradualità – che non vuoi dire prorogare o dilazionare – è la parola chiave per il raggiungimento di obiettivi accettati e condivisi, perché le criticità di questi ultimi anni, non solo energetiche, hanno dimostrato, ha detto Murano, la necessità e il valore della diversificazione delle fonti, senza la quale viene meno la sicurezza energetica che è alla base della sostenibilità, da intendere nella più ampia accezione del termine: ambientale, economica e sociale.

**CORRIERE
DELLA SERA**

5 luglio 2023, Diana Cavalcoli

INTERVISTA A GIANNI MURANO: “LA TRANSIZIONE? PUNTARE SU BIOCARBURANTI ED E-FUEL”

«Per noi l'unica transizione energetica possibile passa dalla neutralità tecnologica, con i biocarburanti che possono giocare un ruolo importante per l'Italia». Gianni Murano è il neoeletto presidente di Unem, l'associazione che riunisce i petrolieri italiani, e racconta a margine dell'assemblea generale di un settore consapevole del cambiamento epocale a cui è chiamato. Anche alla luce della normativa europea sempre più stringente in termini di emissioni e dei nuovi consumatori. «La decarbonizzazione però — sottolinea Murano — deve essere graduale. Sono convinto che serva un nuovo illuminismo rispetto al tema dell'energia. La transizione va accompagnata e non accelerata: vedo un futuro fatto di carburanti via via sempre meno inquinanti in cui la componente fossile si riduce». Il riferimento è ai cosiddetti Low carbon fuels (Lcf) che includono i biocarburanti ma anche gli e-fuel, su cui punta Berlino. «La Germania — sottolinea — ha aperto una breccia sui carburanti sintetici, ora stiamo dialogando con il governo, con cui c'è sintonia tecnica, per ritagliare un ruolo ai biocarburanti». Per Murano è possibile aumentare la produzione di biofuel fino a 5 milioni di tonnellate al 2030.

«Il mercato dell'auto elettrica — dice — non è ancora pronto, lo si vede dai dati sulle immatricolazioni. Le ibride invece sono in aumento, dobbiamo quindi pensare a soluzioni anche per il medio termine». In vista della svolta verde dei consumi energetici italiani occorre però ripensare anche il comparto».

LA STAMPA

10 luglio 2023, Paolo Baroni

INTERVISTA A GIANNI MURANO: "INUTILI I CARTELLI CON I PREZZI DELLA BENZINA IL GOVERNO TAGLI LE ACCISE, IMPIANTI DA RIDURRE"

"I nuovi cartelloni coi prezzi medi dei carburanti? Una misura inutile, che può pure danneggiare la concorrenza» sostiene Gianni Murano, Presidente e AD di Esso italiana e da questa settimana neo Presidente dell'Unem, l'associazione dei petrolieri italiani. «Lo abbiamo detto più volte: la riteniamo una misura che non aggiunge nulla in termini di trasparenza di prezzi, anzi rischia di creare confusione nei consumatori - spiega in questa intervista -. Però è una legge dello Stato e come tale va rispettata».

Mi scusi, ma aumentare comunque la trasparenza dei prezzi non dovrebbe essere anche nel vostro interesse per evitare il perpetuarsi delle polemiche? «Credo che non ci sia prezzo più trasparente di quello dei carburanti di cui si conosce ogni componente e le conclusioni dell'indagine aiutano a fare ulteriore chiarezza. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica pubblica settimanalmente il prezzo medio in Italia con gli opportuni approfondimenti sulla struttura del prezzo dei carburanti, ben dettagliata anche sul nostro sito».

Sui prezzi che possiamo fare per i prossimi mesi? «È difficile fare previsioni visto che i prezzi dei carburanti seguono gli andamenti dei mercati internazionali e negli ultimi tempi ci sono state un po' di turbolenze. Quello che posso dire è che, se facciamo un confronto tra i prezzi al consumo del giugno dello scorso anno con

l'accisa ridotta e quelli attuali ad accisa piena, ci accorgiamo che questi ultimi sono più bassi di 20-30 centesimi euro/litro. Ciò vuoi dire che i prezzi industriali, cioè quelli al netto delle tasse, nello stesso periodo sono diminuiti di 40-50 centesimi con un andamento più virtuoso di tanti altri Paesi europei».

Secondo il ministro Urso bisogna cercare di ridurre i prezzi, la via può essere quella di ristrutturare la rete? «I nostri prezzi al netto delle tasse sono già tra i più bassi d'Europa, ma un intervento di riduzione del numero dei punti vendita, accompagnato dall'ammodernamento di quelli esistenti con lo sviluppo di più prodotti e servizi per l'utenza e da una razionale ubicazione dei punti vendita, potrebbe aiutare a ridare sostenibilità economica al sistema. Senza dimenticare che una rete efficiente e razionale è anche una barriera alla penetrazione dell'illegalità, piaga che colpisce questo settore, penalizza gli operatori onesti e dà spazio alla malavita organizzata».

Servirebbe ridurre il peso delle accise? «Il riordino della fiscalità sull'energia è cruciale non solo per recuperare gettito fiscale, ma anche per una sua modulazione più razionale che valorizzi i low carbon fuel, nonché per una sana competitività del settore. Si deve però continuare sulla strada dei controlli e della digitalizzazione, area su cui si è fatto molto negli ultimi anni grazie all'informatizzazione dei documenti fiscali».

Sullo sfondo la grande questione che vi riguarda è quella della decarbonizzazione, la spinta all'elettrificazione, la scadenza del 2035 e tutto quello che ne consegue. Siete pronti alla sfida? «La decarbonizzazione è un processo ineludibile, non dobbiamo dimenticarlo. Ci possiamo arrivare con strumenti efficaci e usando tutte le tecnologie. Salvaguardando anche le eccellenze delle nostre industrie e riconoscendo il valore della ricerca. Il ponte verso la decarbonizzazione ha bisogno di più pilastri, sicuramente c'è quello elettrico ma ci sono anche carburanti liquidi e gassosi low carbon che rappresenta un'altra componente dell'equazione per garantire sostenibilità economica, sociale e la base per la sicurezza energetica. Ci aspettiamo che anche l'Europa ne comprenda l'importanza e agisca di

conseguenza.

il Giornale

18 luglio 2023, Pierluigi Bonora

INTERVISTA A GIANNI MURANO: “ORA BASTA PREGIUDIZI SULLA TRANSIZIONE GREEN”

«In tutti questi anni, su come arrivare alla decarbonizzazione, si è scelta la strada dell’ideologia. Mi auguro, guardando al mio mandato, che ci si trovi di fronte a un nuovo illuminismo, cioè alla possibilità di vedere le tecnologie e le idee confrontarsi senza pregiudizi, per capire quali sono le soluzioni migliori. L’Italia può avere veramente un ruolo, come dimostrato dallo sviluppo nel Paese dei biocarburanti, dalla conversione delle raffinerie in bioraffinerie e dalle opportunità offerte dalla ricerca».

Presidente, quale ruolo svolgerà la «sua» Unem?

«Unem crede davvero alla decarbonizzazione; vogliamo accompagnare questo processo per renderlo sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale. E ciò senza dimenticare l’importanza della sicurezza energetica».

Il vostro messaggio al mondo politico e a quello ambientalista?

«Parlare di neutralità tecnologica non significa rinnegare la decarbonizzazione, ma attuarla davvero... Il settore energetico in Italia rappresenta una delle eccellenze. Abbiamo le energie per guidare la transizione. Ma il tema dev’essere visto in un contesto industriale, dove le raffinerie possono operare come hub energetici, a beneficio di altri comparti industriali, contribuendo a garantire energia a basse emissioni di carbonio, sicura e conveniente per le imprese. Insomma, catene di valore strategico».

Una leva per lo sviluppo e l’occupazione, dunque.

«Ci sono tantissimi esempi di poli industriali in cui la raffineria è il fulcro. Ed è la strada da continuare a battere. Solo un dato: il 50% dell’idrogeno è prodotto nelle

raffinerie. Nessuno ha le nostre competenze per gestire l'idrogeno».

Libero

23 luglio 2023, Alessandro Gonzato

INTERVISTA A VANNIA GAVA: "ITALIA LEADER NEI BIOCARBURANTI"

Si chiama Global Biofuel Alliance, è l'Alleanza globale per i biocarburanti nata in queste ore a Goa, in India, durante il G-20 Energia. «Nasce da un'idea dell'Italia», dice il viceministro all'Ambiente, la leghista Vannia Gava, tra i relatori dell'evento. «Siamo tra i fondatori. È una piattaforma che in poche ore ha raccolto l'adesione di 19 nazioni e 11 organizzazioni internazionali che ritengono il biofuel un elemento fondamentale per la transizione». Onorevole, entriamo nel dettaglio. «L'Italia ha già attuato politiche specifiche per promuovere il consumo dei biocarburanti nei settori difficili da decarbonizzare. Possiamo sfruttare notevoli esperienze tecnologiche e industriali, come dimostrano le bioraffinerie, ad esempio quelle di Marghera e Gela. Tra i biocarburanti avanzati c'è l'Hvo (olio vegetale idrotrattato), che offre vantaggi significativi in termini di infrastrutture e riduzione emissioni». Che impatto avrebbe a livello occupazionale, in Italia, l'adozione dei biocarburanti? «Stimiamo circa mezzo milione di lavoratori impiegati nel settore, tra le attività di bioraffinazione e coltivazione delle materie prime. La vera opportunità dei biocarburanti è la salvaguardia dei posti di lavoro, attraverso riconversioni industriali, la riqualificazione dei siti ex petroliferi e il mantenimento delle competenze professionali». Potrebbe rinviare l'imposizione dell'elettrico fissato nel 2035? «L'Ue deve prendere atto che ci sono Stati con sistemi industriali e politiche energetiche diversi, ma non per questo più impattanti. Stiamo creando infrastrutture per le colonnine di ricarica, lavoriamo alle riconversioni, ma forzare troppo la mano per fare in fretta significa compromettere l'industria italiana a beneficio di quella cinese».

