

IL DOWNSTREAM PETROLIFERO VA SOSTENUTO NELLA TRASFORMAZIONE

di Giovanni Battista Zorzoli

Quando si parla del pacchetto “Fit for 55” va ricordato che si tratta di un documento della Commissione europea, destinato pertanto a un negoziato né semplice, né breve, vista la portata delle riforme proposte. Occorre però tenere presente che a giugno 2020 il governo tedesco ha presentato un PNIEC già strutturato per ridurre del 55%, rispetto al 1990, le emissioni di gas serra al 2030. E, accettando di peccare pur di azzeccare, non è fantapolitica assumere che la proposta del Green Deal europeo, di cui il “Fit to 55” elenca le misure operative, sia stata influenzata da questa decisione tedesca.

Se così fosse, più che dalle discussioni tra Parlamento e Consiglio europeo i contenuti del pacchetto definitivo dipenderanno dalla maggiore o minore influenza su Bruxelles del nuovo governo tedesco, rispetto all’era Merkel.

Ciò premesso, poiché siamo in presenza di un documento che in centinaia di pagine propone sia nuove norme, sia modifiche non di poco conto a quelle già in vigore, mi limiterò a esaminarne alcune destinate ad avere maggiore impatto, soprattutto in Italia.

Ad esempio, la proposta di revisione di due Direttive (sull’efficienza energetica e sulle rinnovabili) è non meno sfidante di quella relativa ad alcune nuove norme. Invece del 32% precedentemente previsto, le fonti rinnovabili dovranno soddisfare il 40% della domanda energetica dell’UE nel 2030 (cui corrisponde un apporto

quasi doppio di quelle elettriche), mentre i consumi energetici finali e primari dovranno essere ridotti i primi del 36%, i secondi del 39%.

Non meno impegnativa è la proposta che riguarda i permessi di emissione gratuiti: a partire dal 2026 dovranno cominciare a essere tagliati del 10% ogni anno, in modo da azzerarsi nel 2036.

La novità più eclatante, ma anche la più controversa, è l'introduzione di un *Carbon Border Adjustment Mechanism* (CBAM) per proteggere le industrie europee dalla concorrenza sleale di beni prodotti in paesi terzi, soggetti a standard ambientali meno stringenti. Per il momento il CBAM è limitato solo all'importazione di acciaio, alluminio, cemento, energia elettrica, ferro, fertilizzanti, che verranno tassati in misura proporzionale alle maggiori emissioni di CO₂ (provocate dalla loro produzione) rispetto a quelle europee, e verrà introdotto gradualmente a partire dal 2023 per arrivare a regime nel 2026. A parte la sua complessità, che ne renderà ardua l'attuazione, non sarà facile farlo accettare ai paesi terzi, che vedranno penalizzate le loro esportazioni, e anche ai consumatori europei che, senza adeguati provvedimenti di ristoro, dovranno fare i conti con un aumento dei prezzi dei beni importati. Ci vorrà una straordinaria abilità diplomatica, finora uno dei punti più deboli delle politiche europee, per evitare una rovinosa guerra dei dazi e portare a casa un'intesa, con qualche inevitabile compromesso.

Innovativa è anche la proposta di estendere l'ETS al trasporto marittimo e aereo, accompagnata da limiti per le emissioni, progressivamente crescenti ogni cinque anni a partire dal 2025. Inoltre, l'iniziativa ReFuelEU Aviation obbligherà il jet fuel caricato sugli aerei negli aeroporti comunitari ad essere in misura crescente di origine biologica o a utilizzare e-fuel. FuelEU Maritime avrà un'analogia funzione nei confronti di tutte le navi, non importa quale bandiera battano, in arrivo o in partenza dai porti europei. Gli ETS verranno estesi con aste separate anche alla combustione di fossili per il riscaldamento degli edifici e per il trasporto su strada, proposta particolarmente invisa al governo polacco, dato l'attuale esteso ricorso al carbone.

Un mix di innovazioni e di revisione di norme esistenti caratterizza invece un'altra proposta per il settore dei trasporti su strada che, prevedendo una progressiva riduzione delle emissioni di CO₂ dai veicoli leggeri, dovrà arrivare a "emissioni zero" nel 2035. Poiché a partire da tale data nell'UE non si venderebbero più auto e furgoni a benzina, a gasolio o ibridi, la proposta avrebbe un forte impatto sull'automotive e sul settore della raffinazione. Prospettiva che rende ancora più incomprensibile la persistente assenza di una politica di sostegno alla loro riconversione produttiva, già imposta dai precedenti obiettivi di decarbonizzazione e oggi diventata ancora più urgente. Anche la versione definitiva del PNRR non contiene un euro (sui 200 miliardi previsti) da destinare a investimenti in questi settori, malgrado le richieste pervenute da più parti, fra cui da unem.

L'indotto dell'auto ha in Italia un peso rilevante, anche per il suo contributo all'attivo della bilancia commerciale, ma è molto frammentato. Nel 2019 comprendeva 5.700 imprese nella componentistica e nell'*Engineering&Design*, per la maggior parte di piccola o media dimensione (il 45% delle aziende aveva meno di nove addetti). Un'ulteriore debolezza è la concentrazione del fatturato, che per il 75% è nell'8% delle società. Non può quindi affrontare con le sole proprie forze una riconversione radicale (dalla componentistica per veicoli a combustione interna a quella per veicoli elettrici), che deve includere anche quella professionale dei 270.000 addetti, altro obiettivo a cui per l'intero mondo del lavoro il PNRR dedica risorse troppo modeste: soltanto un miliardo nel Fondo "nuove competenze".

Occorrono analoghe misure per supportare la ristrutturazione del downstream petrolifero, settore dove il cambiamento sarà ancora più complesso e profondo, dovendo: a) continuare a produrre carburanti tradizionali per soddisfare diversi utilizzi, tra cui le vetture tradizionali ancora in circolazione; b) nel contempo, adeguare il mix produttivo ai cambiamenti nella domanda; c) sviluppare, come sta già facendo, la produzione di biocarburanti e di e-fuel. Tutto questo, senza mettere a rischio la sicurezza degli approvvigionamenti.

Andrebbe tempestivamente affrontato anche un altro problema messo in evidenza dal pacchetto “Fit for 55”, che propone un nuovo Social Climate Fund per la mitigazione degli effetti sui consumatori a rischio di “energy or mobility poverty” dell’ETS introdotto nel trasporto e nel riscaldamento degli edifici. Misure che saranno finanziate dal 25% dei ricavi dalle aste ETS per riscaldamento e trasporto su strada.

