**intervento PRESIDENTE UNIONE PETROLIFERA**

**assemblea ANNUALE (18.6.2015)**

**Slide da 1 a 3**

* Il 2030 è un orizzonte temporale non troppo lontano che suscita molte attese. Si tratta di poco meno di 15 anni nel corso dei quali dovremo affrontare nuove sfide: economiche, sociali, ma soprattutto energetiche ed ambientali.
* Per rispondere alla forte crescita attesa della popolazione mondiale (8,5 miliardi di persone, +20%) e del Pil (+90%), avremo bisogno di molta energia: il 40% in più rispetto ad oggi, che dovremo riuscire a produrre e consumare in maniera sempre più sostenibile.

* Rilevante è il fatto che la maggior parte di questo incremento nella domanda di energia sarà assorbito dai paesi non-Ocse che nel 2014 hanno già superato per la prima volta il 50% del totale anche per i consumi petroliferi.
* Paesi che spesso pongono poca attenzione al tema ambientale, lasciando così l’onere della riduzione delle emissioni di CO2 sui paesi Ocse che complessivamente sono responsabili solo di un terzo dei rilasci totali, praticamente quanto le sole Cina e India messe insieme, mentre l’Europa non va oltre il 10%.
* In prospettiva, nei paesi Ocse tali emissioni tenderanno però a calare considerevolmente entro il 2030. Scenario diametralmente opposto è quello che si prospetta per i paesi non-Ocse dove, a causa del minor sviluppo tecnologico, le emissioni di gas serra aumenteranno in modo consistente, con una tendenza alla riduzione soltanto dopo il 2030.
* Le politiche ambientali diventano quindi il *driver* principale nel governo dei possibili scenari energetici che possiamo immaginare oggi, il cui obiettivo è appunto la riduzione delle emissioni di CO2 per contenere entro i 2°C l’aumento della temperatura del pianeta.
* Un tema al centro del dibattito internazionale, come accaduto nel recente G7 che si è tenuto a Garmish, conclusosi con la richiesta di un taglio del 70% delle emissioni di C02 rispetto al 2010, entro il 2050, ma anche dell’azione dell’OGCI (Oil and Gas Climate Initiative).
* Condividiamo il messaggio contenuto nell’enciclica di Papa Francesco diffusa oggi, che chiede un mondo più sostenibile che guardi agli ultimi e si impegni per un uso saggio delle risorse naturali, anche se ci sono problemi di costi da condividere e di gestione della transizione.
* Nei prossimi 15 anni il mix energetico mondiale vedrà comunque ancora la preminenza dei combustibili fossili nel soddisfacimento di questa crescente domanda di energia, pur scontando l’elevato contributo che potrà arrivare dall’efficienza energetica e dalle fonti rinnovabili.
* In tutti gli scenari delineati dall’Agenzia internazionale per l’energia per il 2030 a livello mondiale, anche quelli più virtuosi[[1]](#footnote-1), i combustibili fossili copriranno tra il 69 e il 77% del mix energetico.
* In entrambi i casi, il petrolio rimarrà la prima fonte di energia con una quota compresa tra il 26 e 28%, confermandosi centrale per il settore dei trasporti e della mobilità (strada, aereo, nave).

**Slide da 4 a 7**

* In Europa, che ha già ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni sia per il 2020 che il 2030, i consumi di energia tenderanno invece a stabilizzarsi sebbene su un mix diverso che premierà in particolare il gas naturale, destinato a diventare la prima fonte con un peso del 26-28% (a seconda dello scenario di riferimento), seguito dalle rinnovabili con un 21-27%.
* Il petrolio, complessivamente, è destinato a vedere ridotto sensibilmente il suo peso fino al 23-26% rispetto all’attuale 32%, ma resterà essenziale nel settore trasporti e risulterà fondamentale nel guidare la transizione verso un’economia “de-carbonizzata” che è l’obiettivo dell’Unione europea al 2050.
* Il contenimento delle emissioni nel settore dei trasporti è strettamente legato al passaggio a una mobilità a minore contenuto di carbonio che si può ottenere sia intervenendo sul miglioramento dell’efficienza dei veicoli, che sulla riduzione del carbonio nei fuel.
* La domanda di energia nei trasporti in Europa al 2030 sarà infatti soddisfatta dai prodotti petroliferi raffinati in una misura compresa tra il 72 e l’84% del totale (oggi è intorno al 92%), tra i quali resteranno significativi quelli di gasolio che ha visto crescere la sua quota sino al 62% rispetto al 42% del 1990, mentre la benzina scendere sino al 29% rispetto al 54% precedente.
* Per rispondere a tali cambiamenti e tenendo conto del crescente contributo dei biocarburanti avanzati, avremo comunque bisogno di un sistema di raffinazione in grado di soddisfare la domanda di mobilità nel rispetto delle regole e degli impegni di “de-carbonizzazione” che già sono stati presi per il 2020 e che dovranno essere definiti per il 2030-2050 a dicembre a Parigi.
* Tale sforzo di riconversione richiede ingenti investimenti in innovazione tecnologica e ricerca, che saranno possibili solo se si riconosce la strategicità del settore ai fini della sicurezza degli approvvigionamenti e lo si mette nelle condizioni di poter rispondere alla sfida che lo attende.

**Slide da 8 a 11**

* La crisi, ormai strutturale, della raffinazione europea è stata sicuramente indotta dal calo dei consumi dovuto alla crisi e alla concorrenza “sleale” delle raffinerie extra-Ue -

che possono contare su incentivi statali, ridotti oneri ambientali e sociali e un basso costo dell’energia - ma anche dal costo crescente della legislazione comunitaria che le stesse conclusioni del “Fitness Check” ha riconosciuto, seppure parzialmente.

* Il rapporto conclusivo, diffuso proprio in questi giorni, pur stimando nel 20% la perdita di competitività della raffinazione europea dovuta alle norme approvate negli ultimi 12 anni, non vede tuttavia prioritari interventi tesi a correggere alcuni degli aspetti più critici, risultando in questo deludente rispetto alle attese.
* Per i prossimi anni questo costo è peraltro destinato a crescere e ciò non potrà non influire sulle scelte d’investimento delle aziende.
* E’ quindi importante che la nuova legislazione europea non aggravi la situazione esistente e che si tenga comunque conto del Fitness Check nella valutazione delle nuove direttive, per perseguire quello cui la stessa Commissione europea sta puntando e cioè una sempre è più diffusa «Better Regulation».
* In un simile contesto, sono dunque molti gli ostacoli sulla strada di un effettivo riassetto della raffinazione europea ed in particolare di quella nazionale che sul suo cammino trova un ulteriore “scalino”, tutto italiano.
* Abbiamo costi operativi di sistema superiori ai nostri *competitor* nordeuropei, un elevato costo dell’energia, inefficienze nel sistema portuale ed infrastrutturale, oneri amministrativi e burocratici dovuti a procedure farraginose e lunghissime.
* Negli ultimi mesi, la positiva congiuntura dei prezzi del greggio ha permesso un lieve recupero dei margini di raffinazione, ma questo non deve far dimenticare i seri problemi di perdita di competitività del nostro sistema di raffinazione, che restano immutati e ne mettono a rischio la sostenibilità futura.
* L‘industria della raffinazione italiana ha sempre risposto con tempestività, talora con anticipo, alla domanda di continuo miglioramento della qualità dei prodotti e dei processi.
* Dal 1990, anno in cui si cominciò a parlare seriamente di come migliorare la qualità dei prodotti e dei processi con l’avvio del programma europeo “Auto Oil”, ad oggi, l’industria petrolifera nazionale si è impegnata concretamente per raffinerie sempre più sostenibili.
* Le emissioni dei principali inquinanti durante i processi di lavorazione, tra cui SO2, COV, NOx e PST, sono stati ridotte drasticamente: tra il 70 e 90%. Altrettanto si può dire sul miglioramento della qualità dei carburanti.
* Per ottenere questi risultati, l’industria petrolifera nazionale ha investito oltre   
  21 miliardi di euro in ricerca e tecnologia sempre più sofisticata, in grado di minimizzare l’impatto ambientale anno dopo anno.

**Slide da 12 a 15**

* L’industria petrolifera italiana è naturalmente pronta a fare ancora la sua parte, consapevole del ruolo chiave che riveste e rivestirà nel garantire la mobilità dei cittadini, ma può farlo solo se è messa nelle condizioni di poter operare in un contesto di regole chiare, non contraddittorie e razionali, ma soprattutto armonizzate a livello europeo.
* Solo in questo modo sarà possibile avviare un reale e necessario “rightsizing” della nostra industria della raffinazione, che vuol dire investire ancora per adeguare configurazione e capacità ai mutamenti della domanda e a standard ambientali sempre più stringenti.
* In prospettiva 2030, la composizione dei consumi cambierà ancora e sarà sempre più orientata verso il gasolio, inoltre dovrà tenere conto del crescente impiego dei biocarburanti avanzati e delle nuove specifiche per i bunkeraggi, il che richiederà adeguamenti ed investimenti.
* A diminuire sarà la capacità totale di lavorazione degli impianti, ma aumenterà la loro complessità e di conseguenza la necessità di procedure chiare e veloci per permettere gli interventi e gli investimenti che tale processo di “rightsizing” richiede.
* Ciò vale per i siti in esercizio che si dovranno adeguare per variare le rese dei prodotti, incontrare i nuovi limiti emissivi e continuare la messa in sicurezza operativa per la futura bonifica.
* Ma anche per quelli in trasformazione (poli logistici, bioraffinerie, ecc.) che dovranno procedere con il *decommissioning* delle strutture produttive e permettere anche l’eventuale recupero di aree *brownfield* da destinare ad altro utilizzo (impianti fotovoltaici, altre rinnovabili, attività ecocompatibili, commerciali, ecc.), riducendo così anche il consumo di suolo.
* Rilevante è il caso del riesame delle AIA che dovrà avvenire in tempi rapidissimi e che richiedono pertanto una *governance* centrale per l’applicazione di criteri omogenea livello territoriale in materia di rispetto dei limiti BAT superiori, utilizzo di tutte le flessibilità comunitarie, efficace coordinamento con le specificità territoriali, puntando altresì ad una maggiore diffusione delle reti di monitoraggio nazionali pubbliche finanziate anche con le tariffe AIA.
* Analogo discorso vale per le bonifiche che, nonostante le recenti semplificazioni, soprattutto con il Decreto ministeriale per la rete carburanti, necessitano ancora di tempi certi e risorse adeguate per la valutazione dei progetti presso i Ministeri competenti e gli Istituti di riferimento.
* Su tutto pesa la recente legge sui delitti ambientali che introduce pesanti elementi di incertezza, come nel caso del ravvedimento operoso che nella sua attuale formulazione appare del tutto inattuabile, lasciando spazio a dubbi interpretativi nella definizione di inquinamento e disastro ambientale e tra dolo e colpa, nonché nella mancanza di meccanismi premiali per chi bonifica senza indugio.
* Ciò non vuol assolutamente dire che l’industria non condivida le finalità della legge che è quella di combattere la vera criminalità ambientale e le ecomafie che colpisce la parte sana dell’industria italiana, ma solo cercare di rendere realmente efficace un provvedimento importante per la protezione dell’ambiente, che è un obiettivo condiviso da tutti.

**Slide 16-18**

* Il concetto di “rightsizing” può e deve essere esteso anche al resto della filiera del downstream, ossia alla logistica e alla rete distributiva carburanti, che hanno bisogno di interventi che siano coerenti con i nuovi assetti che si vanno delineando.
* Partendo dalla logistica, che è un elemento essenziale della filiera per rendere disponibili i prodotti sul territorio e pronti per la distribuzione.
* L’impegno delle aziende attive nella logistica è sempre teso alla ricerca della massima efficienza in tutte le fasi, che però a volte si scontra con alcuni ritardi strutturali del nostro Paese.
* Un esempio è l’efficienza del sistema portuale che è molto importante per l’Italia che muove via mare importanti volumi di prodotti petroliferi (import/export/cabotaggio), che rappresentano circa il 40% dell’intero movimento merci, risultando inoltre la prima in Europa per il cabotaggio.
* Porti inefficienti pregiudicano pertanto la competitività del settore, tenuto conto che abbiamo tasse portuali disomogenee e tra le più alte in Europa, servizi portuali non concorrenziali, concessioni demaniali di breve durata.
* È importante che si vada avanti, in modo deciso, con l’annunciata riforma dei porti e della logistica. È essenziale stabilire una *governance* centrale per tutti gli aspetti amministrativi e finanziari e riconoscere una adeguata durata delle concessioni relativamente agli investimenti richiesti.
* Un esempio di utilizzo positivo della logistica esistente è rappresentato dalla gestione e mantenimento delle scorte d’obbligo da parte dell’Ocsit, avviato nel 2012 e ormai entrato a regime.

**Slide 19-24**

* Proseguendo sul concetto di “rightsizing”, esso appare più che mai necessario anche per la rete carburanti.
* Particolarmente critica è la situazione che si è venuta a determinare sulla rete carburanti autostradale che in questi ultimi anni ha visto dimezzarsi i volumi venduti, in parte per la disaffezione dell’utenza che non trova più conveniente rifornirsi in autostrada visto l’eccessivo numero di punti vendita, gli alti costi di gestione e royalties fisse molto elevate.
* Una situazione che è divenuta sempre più preoccupante in vista del rinnovo di molti affidamenti, in scadenza a fine anno (230 aree), reso sempre più difficile dai ritardi che si sono accumulati nella definizione di un vero piano di razionalizzazione che era l’obiettivo della proroga concessa dall’Antitrust nel 2014.
* Questo avrebbe dovuto essere l’obiettivo dell’Atto d’indirizzo del MIT che nei fatti è poi risultato debole e parziale e per questo può essere considerata un’occasione mancata.
* Data la situazione, non si è nelle condizioni di poter partecipare alle gare in modo razionale e consapevole.
* Ciò può pregiudicare la continuità del servizio di distribuzione carburanti autostradale, per l’assenza al 1° gennaio 2016 di nuovi affidatari, vista la definitiva conclusione a fine anno degli affidamenti in corso.
* Gli eventuali disservizi o oneri, che ne dovessero derivare, in nessun caso potranno essere attribuiti o gravare sugli attuali operatori che da tempo chiedono di trovare una soluzione a un problema che non era certo sconosciuto.
* Passando invece alla rete carburanti ordinaria, va detto che in questi ultimi anni l’eliminazione di molti vincoli all’entrata ha reso il mercato sempre più aperto e concorrenziale.
* Nonostante le chiusure, effettuate soprattutto dalle compagnie petrolifere che complessivamente dal 2007 hanno dismesso circa 1.500 impianti, in parte rimpiazzati da nuove aperture di altri operatori minori, il numero totale rimane troppo alto, gli erogati troppo bassi e dunque i costi di gestione in molti casi sono insostenibili.
* Questa difficoltà della rete a ristrutturarsi può risiedere in barriere all’uscita? In logiche “non economiche”?
* Certo, barriere all’uscita ci sono e sono perlopiù legate ai costi e alle procedure per la bonifica dei siti dismessi, ma il recente decreto del Ministero dell’Ambiente ha reso più semplici tali procedure e credo che qualche risultato in più si avrà.
* Nei mesi scorsi l’Unione Petrolifera ha presentato al Ministero dello Sviluppo Economico, insieme agli altri operatori della filiera, compresi i gestori, una proposta di settore unitaria che si pone l’obiettivo di avviare un percorso virtuoso di razionalizzazione e ridare sostenibilità a un servizio essenziale per i cittadini.
* Una proposta giunta al termine di un lungo confronto tra le diverse parti interessate, ognuna delle quali, responsabilmente, ha ceduto qualcosa. Auspichiamo che questa proposta possa essere recepita nel DDL Concorrenza all’esame del Parlamento, come abbiamo chiesto alle Commissioni parlamentari competenti in una recente audizione.
* Per quanto ci riguarda, l’avremmo voluta molto più incisiva, ma la consideriamo come l’avvio di un processo che ci dovrebbe portare ad una rete più sostenibile e moderna.
* Per una rete di tipo europeo oltre che nei prezzi, come è ormai oggi, anche nella struttura e nelle modalità gestionali/operative, rimangono ancora aspetti da approfondire e sviluppare, per esempio nei rapporti contrattuali con i gestori, ma siamo fiduciosi e crediamo che questa proposta unitaria sia di buon auspicio per i necessari passi in avanti anche su questo terreno.
* Anche se essa potrà avere un impatto limitato sull’efficienza complessiva del sistema, ha però un significativo valore aggiunto in termini di adeguamento alle norme di sicurezza stradale, decoro urbano nei centri ad alta intensità di punti vendita, restituzione delle aree per nuove iniziative commerciali, impatto su fenomeni di illegalità diffusa e di sicurezza.
* Gli impianti e le infrastrutture di trasporto sono, infatti, sempre più spesso al centro degli attacchi della criminalità che vedono negli accettatori di banconote e oleodotti una facile fonte di guadagno.
* I punti vendita carburanti ormai sono gli esercizi commerciali più colpiti da questo tipo di fenomeno, più di farmacie, banche o uffici postali.
* Attacchi che, nonostante l’impegno delle Forze dell’Ordine, rimangono difficili da contrastare.
* L’Unione Petrolifera ritiene che siano necessarie azioni combinate con le Autorità competenti ed è pronta a collaborare, come ha già fatto con la redazione del rapporto Ossif 2014 (ABI-Ministero dell’Interno) che per la prima volta ha dato evidenza a un fenomeno molto preoccupante.
* Quanto ai crescenti fenomeni d’illegalità e contrabbando nella commercializzazione di prodotti petroliferi, di cui si legge sempre più spesso nelle cronache, essi trovano una motivazione anche nell’elevato carico fiscale che grava sui carburanti italiani, colpendo la parte sana della distribuzione e minandone la sostenibilità economica.
* La lotta all’evasione e al contrabbando è dunque una priorità che ha già trovato le prime risposte dalle Istituzioni, sollecitate anche da UP, come è stato fatto per la regolamentazione degli acquisti di prodotti in sospensione Iva, la definizione di indicatori di rischio per le prevenzioni delle frodi sulla rete carburanti o anche la revisione della disciplina delle importazioni da paesi extra-Ue a forte instabilità politica.
* Un passo ulteriore potrebbe essere una revisione complessiva delle condizioni di rilascio delle autorizzazioni ai depositi fiscali per evitare distorsioni della concorrenza e garantire al contempo il gettito all’Erario.
* Il problema dell’elevato carico fiscale sui carburanti, oggi intorno al 60% del prezzo finale, si riproporrà con forza nei prossimi anni considerato che tra Iva, clausole di salvaguardia e coperture varie, sono già programmati aumenti fino al 2021 per un totale di 3 miliardi di euro, pari a circa 12-14 centesimi al litro.
* Speriamo che come è stato fatto per gli aumenti che sarebbero dovuti scattare a   
  inizio 2015 e a luglio, il Governo trovi altre soluzioni in grado di soddisfare le esigenze di bilancio senza gravare ulteriormente sui consumatori e sulle imprese che si sono appena liberate della tanto discussa Robin Hood Tax, bocciata dalla Consulta che però non ne ha riconosciuto la retroattività.

**Conclusioni**

* Abbiamo visto come negli ultimi due decenni la mobilità sia molto cambiata verso un sistema sempre più sostenibile dal punto di vista ambientale.
* L’industria petrolifera ha sempre risposto tempestivamente ai nuovi standard ambientali che si sono susseguiti negli anni, investendo e adeguandosi ai nuovi assetti con prodotti qualitativamente migliori e con processi sempre più rispettosi dell’ambiente.
* Un percorso che sarà più sfidante nei prossimi anni, tenuto conto che almeno fino al 2030 tra il 70% e il 90% della domanda di mobilità in Europa e in Italia sarà ancora soddisfatta dai carburanti tradizionali.
* Il sistema di raffinazione nazionale dovrà subire rilevanti modificazioni quantitative e qualitative, con ingenti investimenti per adeguarsi e soddisfare la domanda di mobilità futura, il “rightsizing”.
* L’industria petrolifera intende continuare a dare il suo contributo, evitando la finzione della riduzione delle emissioni mediante la delocalizzazione degli impianti ad alta emissione di gas-serra nei paesi extra-Ue, perdendo il controllo ambientale delle proprie produzioni.
* L’industria petrolifera deve essere messa nelle condizioni di traguardare i nuovi obiettivi in un quadro normativo chiaro, con tempi certi, con procedure burocratiche e amministrative trasparenti e con regole armonizzate a livello europeo.
* La rete distributiva stradale, e ancor più quella autostradale, necessita anch’essa di una trasformazione strutturale per avvicinarsi agli standard europei in termini di efficienza e di servizio.
* E’ urgente una riforma del sistema portuale e della logistica per rimuovere le inefficienze e gli oneri impropri che si scaricano sull’industria petrolifera.
* Preoccupa molto anche la gestione della fiscalità energetica, diretta e indiretta, che rappresenta la prima causa della crisi dei consumi e opprime le imprese.
* Spesso si ha la sensazione di un disinteresse, se non proprio di un’avversione, nei confronti del settore.
* È come se fosse dato per scontato che l’industria petrolifera debba assicurare il rifornimento al Paese sempre e comunque senza che nessuno, in sede politica e di opinione pubblica, si faccia carico dei problemi ripetutamente denunciati che potrebbero portare, se non risolti, nei prossimi anni, alla scomparsa del settore del downstream nazionale.
* L’ipotesi che il mercato possa essere soddisfatto anche senza un’industria di raffinazione nazionale deve essere valutata in termini di «impatto ambientale esternalizzato», d’impatto sociale e di perdita di un importante know-how tecnologico e di competenze, esponendo altresì il Paese a seri rischi sul fronte della sicurezza degli approvvigionamenti.
* Credo che non possiamo permetterci di fare a meno di un’industria così importante per l’economia nazionale, che ha sempre adottato comportamenti responsabili in materia ambientale e che vuole essere ancora protagonista nel garantire la transizione verso processi e prodotti sempre più sostenibili.

1. **New policies scenario**: scenario che considera gli effetti delle politiche adottate dopo la metà del 2014 e di proposte politiche rilevanti (obiettivi e programmi di supporto alle FER, efficienza energetica, carburanti e veicoli alternativi riforma dei sussidi energetici, ecc.); **450 ppm scenario**: è lo scenario che si basa su cambiamenti energetici radicali per traguardare l’obiettivo di limitare l’aumento nel lungo temine della temperatura media globale di 2°C rispetto ai livelli preindustriali. [↑](#footnote-ref-1)