
NUOVA SEN 2017

POSITION PAPER UNIONE PETROLIFERA

(Febbraio 2017)

Indice del documento

1. RUOLO DEL PETROLIO NELLA SITUAZIONE ATTUALE.....	3
Trasporti	3
Petrochimica.....	4
Bitumi per la pavimentazione stradale	4
Uso riscaldamento.....	5
Lubrificanti e fluidi speciali.....	5
Produzione di energia elettrica	5
2. RUOLO DEL PETROLIO NEGLI SCENARI FUTURI	6
3. VERIFICA COMPLIANCE SCENARI UP CON OBIETTIVI COP21	9
4. PROPOSTE DI AGGIORNAMENTO/INTEGRAZIONE SEN 2013 PER IL SETTORE PETROLIFERO	13
Il settore della raffinazione - Il contesto	13
Il settore della raffinazione – Gli interventi	15
Il settore della logistica – Il contesto.....	16
Il settore della logistica – Gli interventi.....	17
La rete distributiva carburanti – Il contesto.....	18
La rete distributiva carburanti – Gli interventi.....	20

ALLEGATI:

- Studio Concawe su Urban Air Quality (all. 1)
- Studio Nomisma Energia su rete carburanti (all. 2)
- Posizione UP su Tavolo mobilità sostenibile (all. 3)
- Iniziative per la sicurezza e la legalità (all. 4, 4a, 4b, 4c, 4d)

1. RUOLO DEL PETROLIO NELLA SITUAZIONE ATTUALE

Nel 2015, secondo i dati del Bilancio Energetico Nazionale¹, il petrolio con oltre 59 Mtep ha coperto circa il 35% dei consumi interni lordi di energia in Italia, con i prodotti petroliferi utilizzati pressoché in tutti i settori di consumo.

I circa 53 Mtep dei suoi impieghi negli usi finali sono destinati al:

- 68% nei trasporti (35,8 Mtep);
- 10% negli usi non energetici (sostanzialmente la petrolchimica) (5,2 Mtep);
- 8% nell'industria (4 Mtep);
- 6% nei settori domestico e terziario (3,1 Mtep);
- 5% nei bunkeraggi (2,6 Mtep);
- 4% nell'agricoltura e pesca (2,1 Mtep).

L'assetto industriale del **downstream** comprende attualmente:

- **11 raffinerie** che complessivamente forniscono lavoro nell'indotto legato agli impianti ad almeno 1.650 aziende;
- una **logistica** ed una **distribuzione** con infrastrutture capillarmente distribuite sul territorio con 20.750 punti vendita, oltre 100 depositi di capacità superiore a 3000 mc e centinaia di depositi di piccole dimensioni, di cui circa 300 fiscali, nonché oltre 3.200 km di oleodotti;
- **21.000 occupati diretti** con elevata scolarizzazione (il 20% è laureato) oltre ad un **indotto di altri 130.000**, con l'ausilio di mano d'opera di alta specializzazione;
- un altissimo contributo tecnologico, con oltre **1.000 brevetti registrati**

Sotto il profilo economico il settore produce:

- 100 miliardi di euro di fatturato annuo;
- 40 miliardi di euro tra accise e IVA;
- 13 miliardi di euro dall'esportazione di prodotti raffinati.

Trasporti

I prodotti petroliferi costituiscono l'opzione prevalente in tutte le modalità di trasporto (con la sola eccezione del trasporto ferroviario) grazie all'elevato potere calorifico per unità di prodotto che consente a tutte le tipologie di mezzi di avere un'elevata autonomia energetica, con spazi e peso contenuti che non hanno eguali rispetto agli altri prodotti in termini di economicità ed efficienza delle loro prestazioni.

¹ Ministero dello Sviluppo Economico, Bilancio Energetico Nazionale 2015, pubblicato a fine nov. 2016.

Nel 2015 tali prodotti hanno soddisfatto il:

- 95% dei consumi per il trasporto su strada;
- 99,5% del trasporto aereo;
- 99,9% del trasporto via mare;
- 2,9% trasporto su rotaia.

Peraltro, come verrà meglio illustrato a pagina 7, analizzando il ruolo del petrolio negli scenari futuri permane la forte centralità dei prodotti petroliferi nei **trasporti su strada (merci e persone) anche nei prossimi decenni**, con un peso che scende solo marginalmente nel 2020, dal 95% al 94%, attestandosi poi all'85-87% nel 2030.

Petrolchimica

Nell'ambito della produzione della petrolchimica i prodotti petroliferi rappresentano una materia prima indispensabile anche per la cosiddetta *green chemistry* e per la produzione di plastiche, fibre e gomme sintetiche, detersivi e altri prodotti di largo impiego (cosmetici, farmaceutica, ecc.). Nel 2015 i prodotti petroliferi hanno coperto il 90% del fabbisogno di materia prima, seguiti da gas e solidi solo in misura marginale. La carica petrolchimica lorda nel 2015 è stata poco superiore agli 8 Mtonn.

L'industria della raffinazione si è rivelata essenziale nel soddisfare la richiesta di alcune materie prime nella petrolchimica, perché esse derivano da sottoprodotti ottenibili direttamente dalla lavorazione dei grezzi: in tale ambito sono impiegati principalmente distillati leggeri (oltre 2,9 Mtonn.), gas residui di raffineria (0,9 Mtonn.), gasoli e petrolio (315.000 tonn.), olii combustibili (309.000 tonn.).

Bitumi per la pavimentazione stradale

Il bitume, che si ottiene generalmente come residuo della distillazione primaria dei greggi, è un altro dei prodotti chiave per la mobilità del Paese. Nel 2015 sono state utilizzate poco più di 1,5 Mtonn., ma su tali quantitativi ha inciso pesantemente l'effetto della crisi economica.

Rispetto ai 2,9 Mtonn. impiegati in media nel triennio 2004-2006 (cioè ante crisi), i volumi di bitume si sono progressivamente dimezzati, toccando nel 2014 gli 1,4 Mtonn.: il minimo storico dal 1970. Da allora le infrastrutture stradali sono state notevolmente ampliate (la sola rete autostradale è passata dai 3.369 km del 1970 agli attuali 5.726, secondo i dati AISCAT): una sempre più ridotta manutenzione stradale rischia quindi di porre dei seri problemi anche sulla sicurezza dei veicoli, in particolare a due ruote.

Le diverse tipologie di bitumi disponibili, grazie al forte contributo tecnologico, sono in grado di dare non solo un significativo apporto in termini di sicurezza stradale (bitumi drenanti e altri prodotti speciali), ma anche di risparmio energetico (es. bitumi chiari in galleria) e di riduzione dell'inquinamento da polveri sottili, dato ad esempio il minor attrito degli pneumatici, tutti elementi che vanno a compensare eventuali maggiori costi.

Altro elemento caratteristico di tale prodotto, che risulta solido e idrorepellente a temperatura ambiente, è l'alta temperatura a cui viene conservato che è nell'ordine di 120 °C, cosa che pone notevoli criticità in tutte le fasi della logistica (dallo stoccaggio al trasporto): per tale

ragione avere una serie di raffinerie adeguatamente distribuite nel territorio nazionale offre un vantaggio strategico supplementare.

Uso riscaldamento

I consumi di prodotti petroliferi nel settore riscaldamento sono ormai piuttosto limitati: pari nel 2015 a 1,2 Mtonn. di gasolio e 1,6 Mtonn. di GPL. Ciò nonostante tali prodotti rivestono un ruolo difficilmente sostituibile, servendo capillarmente aree spesso geograficamente svantaggiate, non coperte dalla rete del metano.

Lubrificanti e fluidi speciali

Gli oli lubrificanti, che costituiscono una quota molto modesta della produzione complessiva delle raffinerie, rappresentano tuttavia prodotti di elevata qualità in continua evoluzione e di estrema importanza applicativa: il loro uso è indispensabile non solo nei veicoli (ingranaggi, sospensioni, freni, antigelo), ma anche nei processi di lavorazione industriale (idraulici, ingranaggi, turbine, guide, slitte e lavorazione metalli, solo per citarne alcuni), nonché in alcuni usi della Farmacopea, in trasformatori ed apparecchiature elettriche.

I processi e gli impianti di lavorazione specifici necessari alla loro produzione sono molto complessi e costosi, pertanto concentrati in raffinerie altamente specializzate.

I consumi di lubrificanti nel 2015 sono stati 386.000 tonn.: anche essi in forte calo rispetto al passato (650.000 tonn. nel 2000, -41%). Parte del calo è motivato dalla crisi del settore industriale, che ha perso il 25% della sua produzione rispetto ai valori ante crisi, parte deriva invece dall'efficientamento del loro uso nei nuovi veicoli da parte dell'industria automobilistica.

Produzione di energia elettrica

La massiccia penetrazione delle centrali a ciclo combinato a gas, in particolare dalla fine degli anni '90, ha drasticamente ridotto l'impiego dei prodotti petroliferi nella produzione di energia elettrica e termica. Attualmente i prodotti petroliferi sono impiegati, in volumi contenuti, nelle centrali termoelettriche e nelle raffinerie per consumi interni.

L'olio combustibile utilizzato direttamente nella produzione elettrica nel 2015 è stato infatti pari a poco più di 600.000 tonn. Rispetto ai 22,9 Mtonn. del 1995 (anno di picco dei consumi), tale prodotto ha riflesso un crollo dei volumi che non saranno recuperati in futuro, data la quasi totale trasformazione delle centrali. Tuttavia esso risulta strategico nelle centrali a policombustibile ancora attive per garantire la fornitura di energia elettrica in caso di interruzioni delle forniture di gas, come accaduto ripetutamente in passato (emergenza climatica dell'inverno 2006, crisi russo-ucraina del gennaio 2009, interruzione del gasdotto svizzero Transitgas dal 23 luglio al 24 dicembre 2010, di quello libico Greenstream dal 22 febbraio al 13 ottobre 2011, crisi del febbraio 2012), o anche a carenze non programmabili nella produzione da fonti rinnovabili.

Un ruolo strategico viene altresì ricoperto dal gasolio per l'alimentazione dei gruppi elettrogeni di continuità indispensabili non solo nelle grandi aziende ed industrie, ma anche negli ospedali e negli aeroporti e in molti altri servizi pubblici.

2. RUOLO DEL PETROLIO NEGLI SCENARI FUTURI

La grande sfida dei prossimi decenni, a cui anche la SEN dovrà essere orientata, è come garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici ed al contempo conseguire, al minor costo possibile, gli obiettivi di de-carbonizzazione, onde non pregiudicare la competitività e la crescita del Paese.

Il settore petrolifero potrà contribuire al raggiungimento degli obiettivi principalmente nell'ambito dell'**evoluzione della mobilità**.

La mobilità delle persone e delle merci deve essere assicurata con un sistema economico ed efficiente. Un sistema inefficiente, con impatti e limitazioni sulla mobilità delle persone e delle merci, avrebbe conseguenze sociali ed economiche e potrebbe mettere a rischio la competitività dell'intera economia nazionale.

Per traguardare i quattro obiettivi della SEN (Competitività, Ambiente, Sicurezza e Crescita), le *policy* per gestire tale evoluzione non potranno prescindere dai seguenti capisaldi:

- **pari opportunità e neutralità nei confronti delle varie tecnologie disponibili**, promuovendo l'innovazione, ma lasciando che il mercato operi le giuste selezioni;
- **analisi degli impatti ambientali sull'intero ciclo di vita** ("well to wheel") di ciascuna soluzione tecnologica, con una valutazione realistica dei possibili sviluppi tecnologici;
- accurata **analisi costi/benefici** che assicuri economicità e sostenibilità a prescindere da eventuali politiche di incentivazione, con benefici per la società superiori ai costi di implementazione;
- **quadro regolatorio chiaro e stabile**;
- necessità di traguardare anche gli obiettivi volti al rispetto della **direttiva Air Quality in determinati ambiti urbani** (*vedi allegato 1 - Studio Concauwe su Urban Air Quality*);

Pur in un contesto di crescita attesa della nostra economia dell'1,2% medio annuo - che consentirebbe un ritorno al Pil del 2007 verso la metà del prossimo decennio - il petrolio è previsto scendere gradualmente, secondo stime preliminari, dai 59 Mtep attuali a 56,2 al 2020 e a circa 53 al 2030, contribuendo a soddisfare la domanda energetica del nostro Paese rispettivamente per il 34,5% e per il 32,7% alle due date e dopo aver ceduto al gas naturale, già verso il 2020, la supremazia come principale fonte energetica.

L'andamento dei consumi del 2020 e del 2030 sarà funzione comunque dei tempi e delle modalità con cui il Paese si evolverà verso una mobilità sempre più sostenibile sulla base delle tecnologie disponibili, anche per il raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati per il nostro Paese in sede europea.

Oltre alle politiche di efficientamento già in atto, il contesto economico più favorevole potrà avere un ruolo determinante nel favorire ulteriormente i trend di risparmio energetico e, sostanzialmente, una mobilità ambientalmente più sostenibile.

Quanto sopra potrà essere raggiunto, in particolare, attraverso:

- il maggior ruolo del mezzo pubblico nella soddisfazione del “bisogno di mobilità” delle persone;
- il trasferimento dalla strada alla via marittima e ferroviaria di parte del trasporto merci;
- un più veloce rinnovo del parco circolante e la diffusione di auto ad alimentazione alternativa che, pur beneficiando di una progressiva riduzione dei loro costi, restano comunque più dispendiose, almeno nel periodo di tempo considerato, rispetto alle tradizionali a combustione interna.

Si ritiene che attualmente non siano disponibili, a livello industriale, tecnologie per la mobilità alternativa economicamente vantaggiose, quindi tali da consentire una reale diffusione su larga scala e in grado di modificare sensibilmente i trend in atto a breve termine.

Nel prossimo decennio tuttavia i nuovi limiti alle emissioni di CO₂ in fase di omologazione per auto nuove (95 g/km) imporranno cambiamenti anche sensibili nella struttura del parco immatricolato.

Lo scenario si basa quindi su una maggiore efficienza nei vari usi finali dei prodotti petroliferi e su una progressiva introduzione di forme di mobilità alternativa, in particolare dei veicoli a metano e ibridi.

In Italia nella mobilità nei prossimi 15 anni:

- il peso del metano nei trasporti è previsto raddoppiare (dal 2% attuale al 4%),
- anche l'uso di biocarburanti *extended advanced* aumenterà in funzione dell'effettiva disponibilità degli stessi sul mercato;
- l'utilizzo dell'energia elettrica aumenterà in misura più ridotta, dal 2 al 3% a fine periodo, proprio per i sostanziali motivi di scarsa economicità ed autonomia dei veicoli elettrici.

In particolare, per quanto riguarda il metano, dal 2025, in concomitanza con le tempistiche previste dalla Direttiva DAFI, si assisterà allo sviluppo di alimentazioni a GNL per i veicoli industriali (superiori alle 3,5 t) che sostituiranno in parte il gasolio usato nei trasporti pesanti, anche se ancora in misura limitata.

La consistenza del parco autovetture effettivamente circolante, dovrebbe tornare sui valori attuali (ossia i 33,7 milioni di unità del 2015) nel 2030 dopo aver raggiunto il picco di sviluppo nel 2018-2020, per poi ridimensionarsi gradualmente a seguito di una maggiore offerta di trasporto collettivo, nonché per la diffusione di *car sharing* e *car pooling*.

Per quanto riguarda invece la composizione del parco autovetture per tipologia di alimentazione considerata (*vedi grafico pag. 10*), lo scenario ritenuto più probabile, anche sulla base degli orientamenti ricevuti dall'industria automobilistica, prevede una diffusione delle vetture di generazione più evoluta soprattutto nel prossimo decennio. In merito alla mobilità sostenibile si allega ad integrazione il documento di dettaglio predisposto da UP in occasione del tavolo avviato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri sul tema (*v. allegato 2 – Posizione UP su Tavolo mobilità sostenibile*).

Parallelamente, nel settore navale, dove la domanda si attende in crescita, nel nostro scenario si ipotizza un netta flessione nell'impiego di olio combustibile che dall'attuale 80% scenderà intorno al 10% già nel 2020 per alimentare unicamente le navi dotate di “scrubber”.

Tali volumi saranno sostituiti in larghissima parte dai distillati medi (gasolio), che da circa 500.000 tonn. arriveranno a superare i 3 Mtonn., e parte dal GNL con 200.000 Tonn. al 2025 e 400.000 nel 2030.

Data quindi una presenza ancora significativa delle auto e dei mezzi per trasporto passeggeri e merci, sia terrestre che navale, con motori a combustione interna, nonché della necessità di garantire comunque anche per le ibride parte della propria alimentazione a carburante tradizionale, si ritiene che i prodotti petroliferi avranno il seguente andamento:

ITALIA - EVOLUZIONE DOMANDA CARBURANTI AL 2030

		2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
BENZINA AUTO ^(*)	000 mc	22740	18270	13340	10555	9200	8900	9240
CARBOTURBO	000 mc	4530	4780	4940	4910	5435	5690	5815
GASOLIO MOTORI ^(*)	000 mc	21940	29090	28625	26280	25865	25815	24475
G.P.L. TRASPORTI	000 mc	2590	1870	2215	2995	3020	2820	2710
BIOCARBURANTI	000 mc	40	210	1860	1505	2575	2560	2410
METANO TRASPORTI ^(*)	k000 mc	400	465	850	1100	1330	1610	2070
BIOMETANO	k000 mc	-	-	-	-	150	600	800

(*) Al netto Biocarburanti.
 (*) Al netto del Biometano.

Stime preliminari.

Sulla base di tali elementi lo scenario sul ruolo del petrolio, prefigurato da UP partendo dalla situazione attuale, prevede:

- la centralità dei consumi petroliferi nei **trasporti su strada**, il cui peso scende dall'attuale 95% al 94% nel 2020 e all'85-87% nel 2030, con una **quota bio in funzione della reale disponibilità** di biocarburanti avanzati;
- l'insostituibilità dei prodotti petroliferi nel **trasporto aereo** anche nel lungo periodo salvo l'introduzione di quote molto marginali di biocarburanti;
- nel settore dei **trasporti navali**, nel medio/lungo termine, il progressivo affiancamento del GNL ai prodotti petroliferi che dovranno rispettare dal 2020 le nuove specifiche previste dalla decisione IMO dell'ottobre 2016;
- l'insostituibilità di alcuni **prodotti speciali** quali i lubrificanti, le basi per la chimica ed infine i bitumi per la pavimentazione stradale. I bitumi peraltro hanno costi di trasporto elevatissimi e richiedono una logistica *ad hoc* dovendo essere conservati ad alte temperature.

Il ruolo ancora decisamente prevalente dei prodotti petroliferi nel medio termine nel settore dei trasporti è altresì riconosciuto dagli scenari elaborati dall'Agenzia Internazionale

dell'Energia², sia nel cosiddetto *New Policies Scenario* che per l'Unione europea stima un peso in ridimensionamento dal 95% attuale all'84%, sia nello scenario di de-carbonizzazione più spinto (*450ppm Scenario*) dove tale peso scende al 76%, rimanendo pertanto indispensabile per garantire oltre i tre quarti delle alimentazioni dei veicoli al 2030.

Tali variazioni nella composizione della domanda non potranno non avere conseguenze sulle entrate fiscali derivanti dal settore degli oli minerali che oggi ammontano a circa 40 miliardi di euro all'anno, cioè l'86% del totale della tassazione sull'energia pur con un peso del petrolio sul totale della domanda di energia del 35%.

3. VERIFICA COMPLIANCE SCENARI UP CON OBIETTIVI COP21

In coerenza con gli obiettivi della SEN di contemperare i target ambientali di de-carbonizzazione con quelli di crescita e di competitività, viene analizzato lo **scenario UP nei trasporti leggeri su strada** per verificare se è in grado di rispondere al target di riduzione della CO₂ di almeno il 33% al 2030 rispetto alle emissioni registrate nel 2005.

Questo valore non è ancora definitivo, in quanto ad oggi è stato solo proposto un criterio di ripartizione del target europeo dei settori non ETS al 2030 (-30%), con la proposta di "Effort Sharing" nella quale all'Italia è stato assegnato un valore del 33%. Assumiamo quindi che questo sia anche l'obiettivo dei trasporti.

Per quanto riguarda le **emissioni di CO₂ nel 2005**, dato un parco circolante costituito sostanzialmente da veicoli da Euro 0 a Euro 3 (33 milioni di autoveicoli), si può considerare conservativamente **un'emissione media di CO₂ di 170 g/km**.

Nel 2015, rispetto da parco circolante di 37,4 milioni di autoveicoli, i veicoli da Euro 0 ad Euro 3 in circolazione erano ancora circa 16,7 milioni (dati ACI ed UNRAE), ovvero il 45% del parco, e rappresentano pertanto il principale target di sostituzione per conseguire gli obiettivi ambientali al 2030.

Per quanto attiene allo scenario futuro, si rileva che i limiti di omologazione:

- per i veicoli immatricolati dal 2016 e fino al 2020, sono quelli corrispondenti alla normativa Euro 6, con emissioni medie di CO₂ pari a 120 g/km;
- per i veicoli immatricolati post 2020, tale valore medio scenderà a 95 g/km.

Ipotizzando che il numero di nuove immatricolazioni, in sostituzione del parco circolante esistente, rimanga quello attuale (circa 2 milioni di vetture all'anno), e che ragionevolmente le auto che verranno sostituite saranno inizialmente le più "vecchie" (Euro 0 - Euro 3), al 2030 il parco risulterebbe così costituito:

- 10 milioni di autoveicoli Euro 6 con un livello medio di emissione di CO₂ pari a 120 g/km (immatricolati nel periodo 2016-2020);
- 20 milioni di autoveicoli post Euro 6 con un livello medio di emissione di CO₂ di poco inferiore a 95 g/km (immatricolati nel periodo 2021 - 2030).

² International Energy Agency, World Energy Outlook, nov. 2016.

RIDUZIONI EMISSIONI MEDIE CO2 PARCO CIRCOLANTE (2005-2030)

	anno 2015: 33,7 milioni di vetture		anno 2030: 33,7 milioni vetture	
	% ripartizione parco	stima emissioni CO2	% ripartizione parco	stima emissioni CO2
Euro 0	11 %	170 g/km	---	
Euro 1	4 %		---	
Euro 2	13 %		---	
Euro 3	17 %		---	
Euro 4	32 %	140 g/Km		140 g/Km
Euro 5	20 %		11 %	
Euro 6	3 %	120 g/Km	30 %	120 g/Km
Post Euro 6	----		59 %	94,2 g/Km
				106,9 g/Km emissioni medie parco -37% rispetto a 2005

Elaborazione UP su dati UNRAE/ACI

La media globale del parco sarà quindi di circa **107 g/km**, con una riduzione rispetto al 2005 del 37%, ampiamente al di sopra dei target previsti anche tenendo conto di eventuali marginali aggiustamenti da apportare allo scenario ipotizzato.

Attuando politiche più rigorose di sostituzione e controllo del parco circolante che accelerino la sostituzione delle auto Euro 0 – Euro 3, si **determinerebbero livelli di riduzione della CO2 ancora superiori rispetto alla situazione base** sopra descritta e con tempi più rapidi. Sarebbero sicuramente interventi con un rapporto costo efficacia molto positivo e con effetti benefici sulla qualità dell'aria nelle aree urbane.

Al contrario, dirigere interventi verso tecnologie che ancora presentano un rapporto costo efficacia molto negativo, **rallenterebbe la sostituzione del parco auto più vecchio** con effetti sfavorevoli sia sul livello di riduzione della CO2 e sia sui tempi entro i quali raggiungere il target previsto.

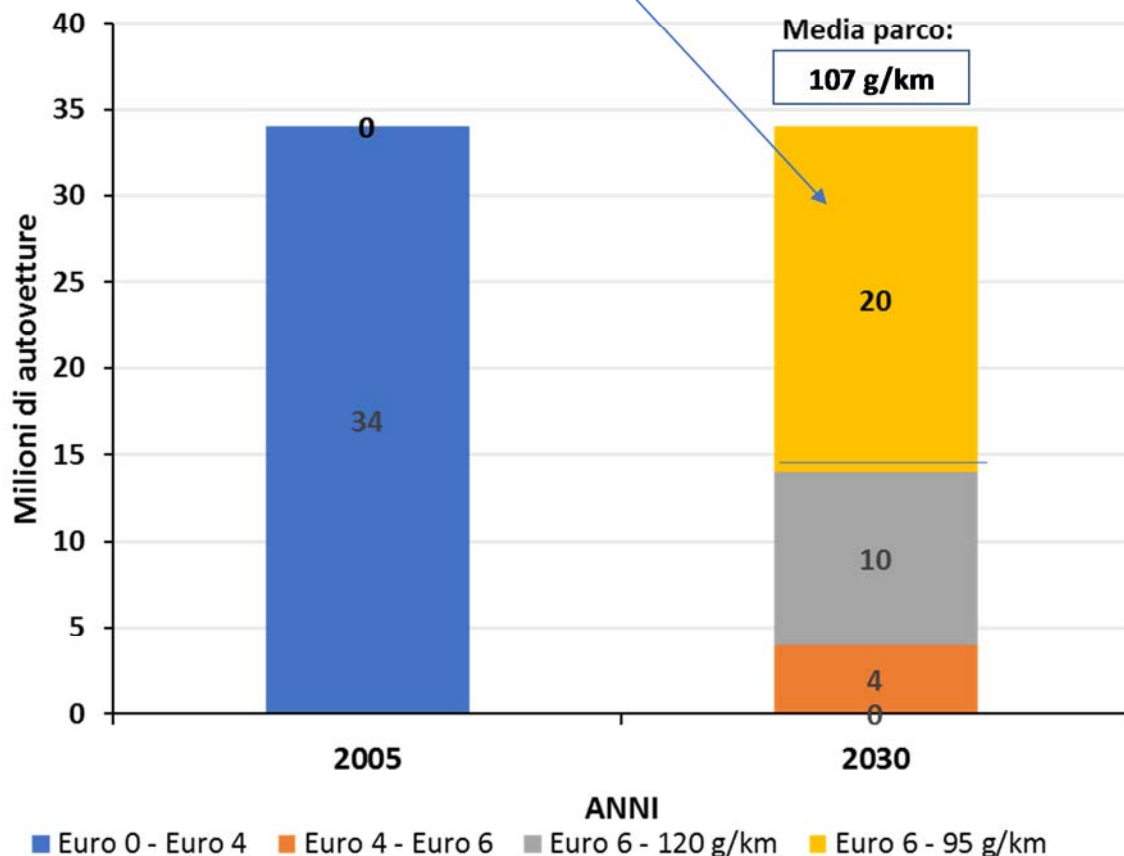
Un ruolo particolarmente importante nella riduzione delle emissioni è rappresentato dai **veicoli ibridi**, la cui diffusione, più ampia rispetto allo scenario descritto, consentirebbe di centrare gli obiettivi di riduzione delle emissioni e **raggiungere un ottimo punto di equilibrio** tra le nuove politiche ambientali e le esigenze degli utenti. I veicoli ibridi rappresentano infatti una soluzione che coniuga la versatilità e l'economicità dei motori a combustione interna con l'efficienza energetica dei motori elettrici.

Ciò dimostra che nel 2030, grazie alla penetrazione dei nuovi veicoli post Euro 6, il parco auto sarà costituito da 20 milioni (59%) di veicoli con emissione media di 95 g/km, 10 milioni (30%) di veicoli con emissioni medie pari a 120 g/km e 3,7 milioni (11%) di veicoli (Euro 4 ed Euro 5) con emissioni medie di 140 g/km. Alla riduzione delle emissioni dell'intero parco circolante, al valore medio suddetto di circa 107 g/km, contribuirà anche l'evoluzione nella formulazione dei carburanti (introduzione biocarburanti avanzati). Un dettaglio maggiore è mostrato nel grafico che segue:

DETTAGLIO PARCO AUTO POST-2020 E STIMA EMISSIONI CO2

		emissioni
Elettriche	200.000	0,0
Benz + Gasolio	12.400.000	102,4
Gpl	2.000.000	102,9
Metano	1.400.000	86,5
Ibride	3.600.000	75,0
Plug-in	400.000	45,0
	20.000.000	94,2

Emissioni medie CO2 parco autovetture



Quanto sopra riflette comunque un'ipotesi che non tiene conto di eventuali accelerazioni e inasprimenti dei limiti di emissione per le nuove immatricolazioni dopo il 2025.

Si ritiene altresì fondamentale continuare con una politica che promuova il trasporto collettivo limitando l'uso delle singole autovetture, anche a favore della riduzione del traffico urbano e predisporre strumenti per l'introduzione di tecnologie ICT di supporto della mobilità

e per lo sviluppo di interventi infrastrutturali sul territorio volti a favorire la fluidificazione del traffico.

Per quanto riguarda invece il **trasporto commerciale**, saranno disponibili diverse opzioni per migliorare l'efficienza energetica del settore e ridurre i consumi nel prossimo futuro. Difficilmente però si riusciranno a raggiungere gli obiettivi di riduzione al 2030 delle emissioni di CO₂ in questo settore. Infatti, a fronte di una domanda di mobilità delle merci sostanzialmente costante o in leggera crescita in termini di miliardi di tonni/km, le tecnologie disponibili, soprattutto nel trasporto su gomma, non sembrano tali da consentire le consistenti riduzioni dei consumi attese per il 2030.

Nel **trasporto commerciale leggero** si prevede una progressiva ibridizzazione del parco ed un progressivo miglioramento dell'efficienza specifica delle motorizzazioni tradizionali le cui emissioni medie del parco immatricolato scenderanno dai 175 g/km attuali a 147 g/km nel 2020. In prospettiva 2030, le emissioni medie potrebbero scendere fino a 120 g/km. Il tasso di sostituzione di tali veicoli non è però tale da generare una riduzione nel parco circolante analoga a quella degli autoveicoli. Politiche di restrizione all'accesso nei centri urbani dei veicoli più vecchi e inquinanti, per la consegna delle merci, potranno accelerare tale processo di sostituzione.

Nel **trasporto commerciale pesante su strada**, l'uso di GNL e il miglioramento dei consumi specifici rappresentano le principali azioni disponibili per ridurre consumi ed emissioni di CO₂. L'uso del GNL nel trasporto pesante consente una riduzione sostanzialmente completa delle emissioni di biossido di zolfo e di particolato e una notevole riduzione degli NO_x. Anche per i gas ad effetto serra l'uso di GNL comporta una riduzione significativa delle emissioni di CO₂ rispetto alle motorizzazioni tradizionali. Di fondamentale importanza per la diffusione del GNL è la realizzazione delle infrastrutture logistiche senza le quali nessuna previsione di sviluppo del mercato è ipotizzabile.

Nel trasporto pesante terrestre, le tecnologie per l'uso del GNL nei motori a combustione interna sono mature, affidabili ed economicamente sostenibili. Il **GNL può consentire le stesse elevate autonomie dei mezzi pesanti** normalmente alimentati a gasolio. Gli sviluppi tecnologici di breve-medio periodo in corso hanno inoltre l'obiettivo di incrementare la potenza specifica, allineandola a quella dei veicoli alimentati a diesel (400-450 cv) utilizzati usualmente per missioni lungo raggio. Resta comunque molto basso il tasso di sostituzione dei veicoli pesanti a gasolio con quelli a GNL e dunque gli **effetti positivi sulle emissioni di CO₂ si concretizzeranno solo nel lungo periodo**.

Sono comunque attesi consistenti miglioramenti anche **dell'efficienza delle motorizzazioni tradizionali**. Sulla base dell'evoluzione tecnologica attesa è possibile ipotizzare un miglioramento dei consumi specifici dei motori tradizionali di almeno un 1-1,5% annuo nel periodo considerato.

La risultante dell'insieme delle azioni su descritte comporterà pertanto riduzioni modeste dei consumi energetici e quindi delle emissioni di CO₂ nel trasporto commerciale leggero e pesante su strada. Azioni più consistenti si potranno ottenere con più **robusti investimenti infrastrutturali sull'intermodalità** e quindi sul trasferimento di consistenti quantitativi di merci dalla strada alla ferrovia e al mare.

4. PROPOSTE DI AGGIORNAMENTO/INTEGRAZIONE SEN 2013 PER IL SETTORE PETROLIFERO

L'industria petrolifera è pienamente consapevole che si andrà verso modelli economici di sviluppo che saranno sempre meno basati sulle fonti fossili, la cui produzione ed impiego dovrà inoltre rispettare parametri ambientali sempre più stringenti, ma è altrettanto consapevole di essere in grado di **contribuire positivamente alla transizione** verso un'economia a minor contenuto di carbonio potendo contare su un alto grado di specializzazione dei propri dipendenti, su processi produttivi all'avanguardia e su un continuo forte impegno in termini di ricerca e sviluppo.

La transizione richiederà infatti tempi non brevi e solo **il mantenimento di un'industria petrolifera downstream nazionale efficiente e competitiva** potrà garantire l'affidabilità, la sostenibilità e la sicurezza degli approvvigionamenti necessari al Paese.

In tale contesto, si ritiene pertanto opportuno aggiornare/integrare il capitolo della SEN 2013 relativo al settore petrolifero con le seguenti considerazioni.

Il settore della raffinazione - Il contesto

I fuels "alternativi" saranno sicuramente necessari per raggiungere gli obiettivi ambientali, ma oltre che alternativi saranno anche complementari a quelli convenzionali che dovranno continuare ad essere disponibili a **costi sostenibili** e sempre più orientati ad una reale **riduzione della CO2 nell'intero ciclo di vita dei prodotti**.

Al riguardo è fondamentale che l'evoluzione del mercato venga governato con misure che non alterino il rapporto competitivo tra le diverse tecnologie per non acuire la crisi del settore già rilevata nella SEN 2013.

Infatti, la riduzione strutturale dei consumi interni, derivante non solo dalla crisi economica ma anche dall'efficienza energetica e dal mutato mix delle fonti energetiche, unitamente alla concorrenza delle raffinerie extra-UE, hanno portato il settore della raffinazione in una fase di **overcapacity e di costi elevati in tutta Europa** che ha determinato un processo di profonda razionalizzazione del sistema industriale.

Dal 2010 ad oggi in Italia sono state chiuse 5 raffinerie, con una capacità di lavorazione che è passata da 106,6 milioni di tonnellate a poco più di 87 e con tassi di lavorazione scesi intorno all'82%.

I consumi nazionali sono stati sostanzialmente stagnanti a circa 60 milioni di tonnellate, accompagnati da esportazioni di prodotti finiti per oltre 28 milioni di tonnellate (con un aumento del 5% rispetto al 2015) e da importazioni di prodotti finiti che hanno raggiunto i 16,4 milioni di tonnellate, anch'esse in crescita del 26% rispetto al 2015.

La situazione è quindi caratterizzata da un eccesso di capacità di raffinazione e da un mercato sempre più globalizzato che pone il nodo della competitività dei nostri prodotti sui

mercati internazionali al primo posto tra le priorità da affrontare nell'ambito della nuova Strategia Energetica Nazionale, soprattutto in vista degli **adempimenti** previsti dalle normative nazionali, comunitarie ed internazionali, che richiederanno **nei prossimi anni nuovi investimenti** (ETS, IMO, IED, BIOFUEL).

Negli ultimi anni il costo crescente della legislazione comunitaria ha determinato una progressiva perdita di competitività internazionale del settore della raffinazione, accentuata da una evidente asimmetria rispetto ai Paesi extra-UE. L'analisi effettuata dalla Commissione UE sulla raffinazione europea con il Fitness Check ha valutato che la legislazione comunitaria ha contribuito per oltre il 25% al totale della perdita di competitività dell'industria petrolifera, cui vanno aggiunti gli oneri derivanti dal maggior costo dell'energia e del lavoro.

Per adeguare e mantenere in esercizio le proprie raffinerie, l'industria petrolifera italiana ha investito quasi 14 miliardi di euro negli ultimi 20 anni, di cui oltre il 50% per rispondere alle più stringenti normative ambientali comunitarie e nazionali.

La stessa Commissione europea, in una comunicazione ufficiale promossa dal Governo italiano, ha affermato il carattere strategico della raffinazione e la volontà delle istituzioni comunitarie di monitorare la situazione, attraverso il **Refining Forum**, in vista delle prossime scadenze normative ed evitare ulteriori penalizzazioni. Forum che, in occasione dell'ultima riunione tenutasi lo scorso 2 febbraio a Bruxelles, ha ribadito tale strategicità riconoscendo quindi che in nessun modo si potrà fare a meno di una raffinazione domestica in Europa per affrontare le sfide industriali e ambientali dei prossimi decenni.

Un forte impatto si avrà altresì sugli assetti impiantistici delle raffinerie a causa della recente decisione dell'IMO (International Maritime Organisation) **di limitare allo 0,5% il contenuto di zolfo dei bunker**. Tale limite potrà essere tragguardato solo cambiando la tipologia di bunker da olio combustibile a distillati. Impatti si avranno anche sotto il profilo distributivo e della logistica.

Anche l'evoluzione della **normativa sui biocarburanti** avrà una forte influenza sul settore della raffinazione ed in particolare nella formulazione dei fuels che dovranno prevedere quantitativi sempre maggiori di componenti rinnovabili e nel contempo rispondere a requisiti qualitativi sempre più stringenti sotto il profilo ambientale.

Lo sviluppo dei biocarburanti non potrà prescindere dagli orientamenti della Commissione UE espressi nella proposta di Direttiva RED II, volti a limitare i biocarburanti di prima generazione, non avendo chiaramente raggiunto i risultati attesi in termini di riduzione delle emissioni, e prevedere uno sviluppo progressivo di quelli avanzati. Ciò richiede a nostro avviso un riallineamento degli obiettivi già dai prossimi anni e post 2020, considerando che la disciplina comunitaria prevede un obbligo al 2020 **sui trasporti nel loro complesso** e non limitatamente ai trasporti su strada. Occorre evitare di prevedere obblighi aggiuntivi o più stringenti di quelli comunitari che inevitabilmente si trasformerebbero in **extra-costi a** nocumento della competitività del Paese.

Ingenti investimenti di tipo strutturale saranno inoltre richiesti per dare attuazione alle **normative IED sulle emissioni industriali ed ETS sul contenimento della CO2**.

Il livello di investimenti richiesti per l'attuazione di tale legislazione potrebbe creare rischi di sopravvivenza anche per le raffinerie più moderne e efficienti.

Una simile crisi avrebbe effetti altamente negativi non solo per l'economia italiana e per la bilancia commerciale, ma anche dal punto di vista ambientale per la **delocalizzazione del settore** in aree prive di vincoli e controlli ambientali confrontabili con quelli europei.

La crisi avrebbe effetti anche sulla **sicurezza dell'approvvigionamento energetico** del Paese in quanto il reperimento del greggio sui mercati internazionali presenta una flessibilità molto più ampia (nel 2016 l'Italia ha importato greggio da ben 28 Paesi diversi e negli ultimi anni ha modificato tempestivamente le aree di provenienza in funzione delle varie crisi geopolitiche succedutesi negli anni) di quella dei prodotti finiti, che devono essere contesi ad aree in rapido sviluppo e dunque a prezzi crescenti.

Proprio la centralità del petrolio nell'approvvigionamento energetico ha determinato l'introduzione, a partire dagli anni Settanta, di obblighi comunitari in materia di **scorte d'obbligo** di prodotti petroliferi.

Tali obblighi, oggi disciplinati dalla Direttiva 2009/119/CE, in fase di revisione, continuano a permanere nella stessa entità, nonostante il peso minore del petrolio, a conferma del suo ruolo strategico. Ciò determina peraltro un ulteriore **elemento di distorsione tra le diverse fonti energetiche che andrebbe riconsiderato**, non essendo tutte gravate da obblighi omogenei.

Il settore della raffinazione – Gli interventi

Abbiamo visto che il mantenimento di una raffinazione domestica rappresenta un elemento essenziale per la sostenibilità e sicurezza energetica del Paese.

Per fare ciò è però necessario promuovere politiche in grado di coniugare la transizione verso un'economia low-carbon con politiche industriali che mettano il sistema di raffinazione italiano nelle condizioni di competere sui mercati internazionali.

Di seguito si indicano le **principali ipotesi di intervento sul settore della raffinazione** che dovrebbero attuate **nell'ambito della nuova SEN** per il recupero della sua competitività:

1. Semplificazione normativa per il rilascio delle autorizzazioni;
2. Interventi a livello comunitario per evitare che la legislazione europea costituisca un elemento ingiustificato di perdita di competitività;
3. Attuazione della normativa europea in Italia senza inutili inasprimenti (quali ad es. il DM sulle garanzie finanziarie AIA, la richiesta della VIS nei processi di rinnovo AIA),

prevedendo opportuni gruppi di lavoro interministeriali che analizzino in dettaglio le normative e la loro trasposizione;

4. Riduzione del costo dell'energia;
5. Rafforzamento delle misure contro l'illegalità ed in particolare, per la raffinazione, inasprimento delle misure di controllo sul prodotto importato, per contrastare evidenti fenomeni di illegalità e l'importazione clandestina, che danneggiano l'Erario ed innescano fenomeni di distorsione del mercato e di dumping insostenibili (v. allegato 4 – Iniziative per la sicurezza e la legalità);
6. Agevolazioni per l'accesso a fondi strutturali europei per investimenti ambientali (Fondi BEI) e per la realizzazione di progetti di ammodernamento e efficientamento energetico;
7. Agevolazione in generale degli investimenti operativi nelle raffinerie anche eventualmente estendendo i criteri incentivanti previsti nel piano "Industria 4.0";
8. Misure per i processi di chiusura o riconversione dei siti e la salvaguardia del know how industriale, anche attraverso processi di "simbiosi industriale";
9. Meccanismi che favoriscano un riallineamento delle condizioni competitive con i Paesi extra-UE anche tramite l'introduzione di una "green label", ossia l'impiego di prodotti ottenuti con processi industriali che soddisfino gli stessi standard ambientali applicati in Europa, come peraltro previsto già nella SEN del 2013.
10. Revisione degli obblighi di scorta sulla base del mutato profilo della domanda.

Il settore della logistica – Il contesto

Il settore non era stato sviluppato autonomamente nella SEN 2013, ma all'interno del paragrafo sulla raffinazione; la sua centralità, soprattutto in questo periodo di transizione, richiede invece una trattazione autonoma. Oltre al sistema di raffinazione, il Paese è caratterizzato da una struttura logistica costituita da:

- depositi costieri, in grado di movimentare prodotto proveniente dall'estero o dalle raffinerie sulle isole;
- depositi interni;
- un sistema di oleodotti sviluppato su 3.267 km di tubazioni.

Il GME già censisce il numero di depositi di oli minerali di capacità superiore a 3.000 mc, poco più di 100, acquisendo annualmente anche indicazioni specifiche sulla capacità in esercizio, ormai pari a quasi il 50% di quella autorizzata, e sulle quantità movimentate.

Numerosi depositi costieri sono di proprietà di soggetti che non immettono in consumo prodotti petroliferi sul mercato nazionale, ma svolgono solo un **servizio di stoccaggio e transito per conto di terzi**.

La significativa riduzione dei consumi, unitamente all'aumento della capacità di stoccaggio con la **trasformazione di 3 raffinerie in poli logistici** (Raffineria di

Cremona, Raffineria di Mantova e Raffineria di Roma) nel corso degli ultimi anni, hanno determinato un eccesso di capacità di stoccaggio, in particolare in alcune aree, con un tasso di utilizzo dei depositi molto basso, pregiudicandone l'economicità.

La capacità disponibile è oggi utilizzata anche **dall'Organismo Centrale di Stoccaggio (OCSIT)** che, dal 2014, con costi **interamente a carico degli operatori del settore**, detiene quote progressivamente crescenti di scorte di proprietà dello Stato dei principali prodotti presso depositi fiscali ubicati sul territorio nazionale.

Importante richiamare l'attenzione sulla tipologia dei prodotti detenuti a scorta, tra i quali **oggi è incluso anche l'olio combustibile** nonostante non sia rilevante ai fini degli obiettivi comunitari.

Oltre che dal fenomeno dell'overcapacity il settore della logistica è pesantemente colpito dalla **diffusione dei fenomeni di illegalità**, dato il significativo peso della fiscalità sui prodotti petroliferi (pari in media nel 2016 al 69% per la benzina e al 65% per il gasolio). Tale illegalità riguarda in particolare i depositi fiscali oggetto, da un lato, di una serie di disposizioni volte a promuovere l'utilizzo della logistica da parte di nuovi entranti e, dall'altro, responsabili in solido con i transitanti del pagamento delle accise, esponendoli a enormi rischi da cui non sempre è facile tutelarsi.

Peraltro, l'ingiustificato proliferare dei depositi fiscali di piccole dimensioni, unitamente alla presenza di diversi regimi per i prodotti agevolati, certamente da semplificare, rendono più difficile l'attività di controllo favorendo il diffondersi di fenomeni di illegalità.

Oggetto di fenomeni di illegalità, anche se di natura diversa, è altresì la vasta rete di oleodotti sottoposti a furti di prodotto sempre più numerosi, passati dai 14 casi registrati nel 2012 ai 165 del 2015 (*v. allegato 4 – Iniziative per la sicurezza e la legalità*).

Il settore della logistica – Gli interventi

Nei prossimi anni il settore della logistica dovrà, da un lato, adeguarsi all'evolversi della domanda e, dall'altro, ristrutturarsi, apparendo sovradimensionato in specifiche aree geografiche.

Su una ristrutturazione effettiva del sistema logistico ancora una volta gravano gli **ingenti costi di bonifica dei siti**, in assenza di procedure semplificate con tempi certi e di sistemi di premialità per il riutilizzo delle aree bonificate.

L'**adeguamento delle capacità disponibili alle nuove esigenze del mercato** (sviluppo biocarburanti, crescita consumi jet fuel, nuove specifiche prodotti uso marina) o la loro riconversione verso prodotti alternativi (GNL), richiedono importanti investimenti. E' quindi indispensabile assicurare un **quadro normativo certo** che consenta agli operatori di valutare le potenzialità in prospettiva dei diversi prodotti nonché procedure chiare e semplificate **per la riconversione logistica**.

A tale scopo si potrebbero proporre iniziative volte ad agevolare aggregazioni spontanee dei depositi nelle aree caratterizzate da capacità in eccesso tramite **strumenti che facilitino la riqualifica delle aree stesse**.

Il settore dovrà inoltre essere interessato da **investimenti di digitalizzazione** nell'ambito delle opportunità previste dalle misure nel Piano nazionale **Industria 4.0**, anche per cercare di contrastare il fenomeno dell'illegalità che lo penalizza pesantemente. Fenomeno che va combattuto globalmente in tutti i settori senza lasciare esposto alcun segmento.

Occorre partire **dando puntuale attuazione alle misure di contrasto all'illegalità** relative ai depositi contenute nella Legge di bilancio 2017 e nel collegato fiscale approvati a fine anno.

Parallelamente, occorre semplificare il regime degli 'agevolati' (eliminazione/riduzione delle agevolazioni) che rappresenta potenziali rischi di illegalità difficilmente controllata.

Infine occorrerà modificare il decreto legislativo n. 249/2012 escludendo tra i prodotti detenuti a scorta da parte dell'OCSIT l'olio combustibile il cui impiego, sempre più limitato anche in prospettiva, rende le scorte non più strategiche e rischiose. Inoltre, al fine di consentire ai depositi di attuare le misure necessarie a rendere le già menzionate capacità di esercizio utilizzabili ai fini del mantenimento dei prodotti OCSIT, occorrerà rivedere le tempistiche delle gare per la logistica, anticipandole rispetto all'avvio del rapporto con OCSIT.

La rete distributiva carburanti – Il contesto

Rispetto alla SEN 2013 la rete carburanti continua ad essere caratterizzata:

- da pesanti problemi strutturali con un numero di impianti ampiamente **sovradimensionato** (circa 20.750 p.v.) e un **erogato medio** (1.365 mc) del singolo impianto **più basso** del 50% di quello spagnolo e circa un terzo di quello del Regno Unito e della Francia (v. allegato 3 - Studio Nomisma Energia su rete carburanti). Permangono inoltre gli impianti incompatibili con la sicurezza stradale;
- da **scarse attività non-oil** che negli altri Paesi assicurano invece redditi integrativi alla vendita dei carburanti;
- una **rete autostradale inefficiente** con erogati in forte calo (-60% dal 2004) e un numero di impianti notevolmente ridondante anche a causa dell'inadeguatezza del Piano di ristrutturazione approvato nell'agosto 2015;
- dalla **rigidità delle forme contrattuali** nell'esercizio degli impianti. L'utilizzo di contratti diversi dagli unici previsti dalla legge per l'affidamento (comodato) e l'approvvigionamento (fornitura) degli impianti è infatti subordinato alla tipizzazione di nuove forme contrattuali mediante accordi tra le Associazioni di categoria. Accordi difficili da realizzare essendo le Associazioni dei gestori poco disponibili ad abbandonare le ampissime garanzie previste per legge dagli attuali contratti;
- scarsissimo **utilizzo della moneta elettronica**, che interessa solo il 16% dei pagamenti effettuati. Ciò, da un lato, espone la rete a continui furti/rapine e, dall'altro, rende il settore "attraente" per i soggetti che operano nell'illegalità. Inoltre la scarsa penetrazione dei pagamenti elettronici frena processi di innovazione digitale nel settore e favorisce il permanere di una diffusa illegalità vista l'elevata quota di contante;

- proliferare di **fenomeni di illegalità** in tutte le loro forme (vendita prodotti che hanno precedente evaso IVA o accisa, mancato rispetto norme ambientali, mancato rispetto norme giuslavoristiche) (v. allegato 4 – Iniziative per la sicurezza e la legalità).

Si è invece proceduto a:

- rimuovere i vincoli alla diffusione della modalità di servizio in **self-service**;
- migliorare, attraverso l'**Osservaprezzi** istituito presso il MISE, la comunicazione e la trasparenza dei prezzi all'utente;
- promuovere l'installazione di attrezzature per la vendita di **metano** con le misure previste nel decreto legislativo di attuazione della DAFI.

Per quanto attiene ai **prezzi dei carburanti**, si rileva ormai da tempo un prezzo industriale (al netto delle tasse), ponderato per benzina e gasolio, **inferiore a quello medio dell'area euro**.

Tale fenomeno, in assenza di una modifica strutturale della nostra rete, sempre più lontana da quella europea, ha pregiudicato l'economicità della rete stessa senza però innescare una vera razionalizzazione.

Secondo i dati dell'Agenzia delle Dogane, dati storici ma purtroppo ancora validi, nel 2012 in Italia erano presenti 2.103 p.v. con un erogato inferiore a 150 mc/anno e 3.025 p.v. con un erogato compreso tra 150 e 350 mc/anno, rispetto ad un erogato medio Italia nello stesso anno di 1.287 mc/anno.

Tale situazione di **ridotta economicità** ha portato ad un progressivo ridimensionamento della presenza delle *major* sulla rete distributiva carburanti. Nel 2015 solo il 50% degli impianti di distribuzione carburanti era di proprietà di aziende petrolifere con un proprio marchio diffuso a livello nazionale, mentre il restante 50% della rete (oltre 10.000 p.v.) era di proprietà di una moltitudine di altri operatori.

Esemplificativi di tale polverizzazione sono i dati della Regione Piemonte che nel 2016 ha censito 1.807 impianti sulla propria rete, facenti capo a 245 titolari. Ben 162 titolari posseggono un solo impianto mentre 58 operatori posseggono da 2 a 10 impianti.

Degli impianti di terzi nel 2015, solo circa il 60% aveva contratti di fornitura in esclusiva (per un massimo di 5 anni) con le *major*, a fronte dell'esposizione del loro marchio.

Gli altri impianti, oltre 4.000 cosiddetti "**no-logo**", avevano caratteristiche molto differenziate anche in termini di efficienza, essendo sostanzialmente suddivisibili in:

- 130 p.v. della Grande Distribuzione Organizzata (GDO), con altissimi erogati (8.000 mc/anno medio);
- 500 p.v. con alti erogati, 3.500 mc/anno;
- 1.000 p.v. con erogati medi di 1.500 mc/anno, leggermente superiori alla media nazionale;
- 2.500 p.v. con erogati medi bassissimi, circa 500 mc/anno.

Tale **grande polverizzazione**, unitamente ai bassi standard qualitativi degli impianti più piccoli, rende la rete non sempre pronta, sia tecnicamente che economicamente, a sostenere non solo i nuovi investimenti necessari allo sviluppo delle infrastrutture per i carburanti alternativi, in attuazione della direttiva DAFI, ma anche, più semplicemente, a sostenere gli investimenti di manutenzione straordinaria e di modernizzazione. Una rete ristrutturata ed efficiente rappresenterebbe invece una potenziale piattaforma per gli investimenti tesi all'evoluzione della mobilità prevista dalla DAFI.

La rete distributiva carburanti – Gli interventi

E' quindi importante ridare economicità e qualità alla rete, attraverso interventi volti a:

- approvare le misure contenute nel **DDL per la Concorrenza**, volte a prevedere la **chiusura** almeno degli **impianti insicuri** sotto il profilo della sicurezza stradale e norme semplificate sul ripristino delle aree che facilitino anche le chiusure volontarie;
- raggiungere un adeguato livello di qualifica degli operatori presenti, attraverso il rafforzamento delle misure in materia di **compliance alla disciplina fiscale, ambientale e giuslavoristica**;
- dare **attuazione alle misure di contrasto all'illegalità** contenute nella Legge di Bilancio 2017 e nel Decreto Legge collegato, che porteranno ad un monitoraggio più tempestivo dei prodotti petroliferi in tutta la filiera, consentendo interventi ancora più mirati delle forze dell'ordine;
- prevedere misure incentivanti per **l'utilizzo della moneta elettronica** sia per il consumatore che per l'esercente. Ciò immaginando, ad esempio, detrazioni fiscali progressive in base all'ammontare di spese/vendite effettuate con la moneta elettronica e introducendo per gli operatori professionali la possibilità di dedurre il costo dei carburanti solo se sostenuto con la moneta elettronica.
- promuovere **l'innovazione digitale negli impianti carburanti** sia nella sorveglianza degli stessi, sia per le modalità di pagamento e nei rapporti con i clienti che nell'assolvimento degli obblighi fiscali;
- rimuovere le **rigidità contrattuali** rendendo più flessibile l'adozione di altri contratti alternativi al comodato senza una loro preventiva tipizzazione;
- dare **impulso al settore delle vendite non-oil** presso la rete di distribuzione carburanti, liberalizzando le vendite dei generi di monopolio e semplificando le pratiche amministrative;
- rielaborare un **efficace ed incisivo Piano di ristrutturazione** della rete autostradale per riportare condizioni di economicità e sostenibilità, oggi assenti.