
***Relazione introduttiva del
Viceministro del Ministero dello Sviluppo
Economico***

On. Teresa Bellanova

***Assemblea annuale di Unione
Petroliera***

Roma, 27 giugno 2017

Presidente, Autorità, Rappresentanti delle società operanti nel mercato petrolifero, Signore e Signori,

è con molto piacere che ho accolto l'invito dell'Associazione Unione Petrolifera portando il saluto del Governo nell'Assemblea odierna, facendo il punto sulle questioni principali che vi stanno a cuore.

Innanzitutto mi soffermo sul tema colto come punto centrale dell'Assemblea 2017: "al centro della transizione" per raggiungere gli obiettivi della COP 21, con costi sostenibili per i consumatori e le imprese.

Come fare? E' necessario un percorso chiaro e obiettivi intermedi e misurabili per avere l'opportunità di modellare meglio gli strumenti in relazione alle situazioni reali.

In questa direzione va l'aggiornamento della Strategia Energetica Nazionale (SEN), attualmente in consultazione, che recepisce una delicatissima fase di grandi e necessari cambiamenti.

Nell'elaborarla ci siamo posti l'obiettivo di ridurre il differenziale del prezzo dell'energia nel nostro Paese, allineandoci ai prezzi europei con soluzioni strutturali. Ci siamo posti anche il proposito di traguardare in modo sostenibile gli obiettivi al 2030 definiti a livello europeo in termini di rinnovabili, di efficienza energetica e di de-carbonizzazione. Infine, puntiamo a migliorare la sicurezza degli approvvigionamenti e la flessibilità del sistema.

Gi effetti occupazionali della transizione energetica sono ovviamente una priorità: per questo li stiamo monitorando con grande attenzione, al fine di sviluppare gli strumenti adeguati a governare la fase di passaggio.

In questo quadro complessivo, un ruolo importante è quello del settore downstream e dei temi connessi: raffinazione, logistica e reti di distribuzione. Come anche la questione delle scorte obbligatorie e quella del contrasto all'illegalità, argomenti di vostro interesse.

Parto allora dalla raffinazione. Le raffinerie italiane marginali saranno verosimilmente ancora soggette a interventi di ri-conversione nel corso dei prossimi anni. E' auspicabile che sia sviluppata ulteriore capacità di bio-raffinazione, in coerenza con l'aumento della domanda interna di bio-carburanti di seconda e terza generazione. Nella SEN prevediamo un consolidamento delle raffinerie italiane, ponendo tra le possibili azioni a supporto anche quella della "raffinazione conto terzi e consortile" con meccanismi tali da assicurare la trasparenza dei costi del servizio e l'assenza di discriminazione agli utenti che lo richiedono. Su questa possibilità, il vostro parere nella consultazione sarà particolarmente interessante e le proposte che vorrete fare saranno tenute nella giusta considerazione.

Per noi, inoltre, è importante favorire politiche di riutilizzo dei siti industriali, come la conversione a deposito o per altri investimenti produttivi, anche al fine di salvaguardare i livelli occupazionali.

Continueremo a monitorare il processo ascendente a livello comunitario, per evitare che la legislazione europea costituisca un elemento di perdita di competitività non giustificato da esigenze reali di sicurezza o ambiente.

Vi è poi il tema dei costi dell'energia, tema centrale per la competitività delle nostre raffinerie. Nella SEN sono indicate proposte

- per una convergenza dei prezzi del gas italiani con quelli europei, per effetto di misure come il “corridoio della liquidità”;
- per ridurre in prospettiva gli oneri di sistema necessari a sostenere l’ulteriore sviluppo delle rinnovabili e l’aumento della efficienza energetica;
- per avviare il nuovo Piano relativo alle imprese “Energivore”, e allineare col nuovo sistema, approvato dalla Commissione il prezzo dell’energia anche per le aziende ad alta intensità energetica.

Infine, andrà promosso l’accesso a fondi strutturali europei per investimenti ambientali e per la realizzazione di progetti di ammodernamento ed efficientamento energetico.

E arrivo alla Logistica. In questo segmento occorre favorire la trasformazione in depositi di oli minerali delle infrastrutture petrolifere esistenti connesse all’attività di raffinazione, non più asservite a tali attività. La permanenza nel territorio di queste infrastrutture logistiche è funzionale anche al pieno dispiegarsi della concorrenza nel mercato della distribuzione dei carburanti e alla tenuta delle scorte strategiche petrolifere. Anche l’Unione Petrolifera ha allargato il proprio raggio di azione anche alla rappresentanza del settore della logistica petrolifera.

Nel medio termine potrà essere resa obbligatoria l’offerta di capacità di logistica disponibile sulla specifica piattaforma gestita dal Gestore dei Mercati Energetici (GME), cui sarà assegnato il ruolo di qualifica preventiva degli operatori abilitati a operare su tale piattaforma, per contrastare fenomeni di illegalità.

Sempre in relazione a quest'ultima finalità, è previsto lo sviluppo dell'informatizzazione dell'intera catena della logistica, anche avvalendosi delle misure del Piano nazionale Industria 4.0.

Per quel che riguarda la Rete di distribuzione dei carburanti, in Italia si continua a soffrire di problemi strutturali, particolarmente evidenti in confronto ai principali Paesi europei. Rispetto al passato, tuttavia, è possibile rilevare trend di miglioramento grazie a una razionalizzazione dei punti vendita, e soprattutto, a beneficio dei cittadini, all'annullamento del famoso stacco industriale sul prezzo della benzina e del gasolio (che mediamente nel passato misurava un differenziale di circa 3 centesimi di € per litro). Questo grazie anche a 3 misure decise, negli ultimi anni, a valle dei lavori del cosiddetto "tavolo del petrolio":

- 1) lo sviluppo della modalità di servizio in self-service;
- 2) il miglioramento della comunicazione e della trasparenza dei prezzi all'utente anche attraverso l'Osservaprezzi istituito presso il MiSE;-
- 3) le politiche sugli obblighi di immissione di biocarburanti, più prudenti in Italia rispetto alla media UE, che ci hanno favorito nel confronto.

A partire da qui, nel ddl concorrenza è prevista l'effettiva chiusura degli impianti di distribuzione insicuri e non idonei (cioè privi di sede propria, situati all'interno di aree pedonali, all'interno di biforcazioni, e in generale in condizioni di poca sicurezza).

Tra le altre misure previste nella SEN vi è poi la promozione dell'uso della moneta elettronica, oggi limitata al 16% delle transazioni, per ridurre i

furti e le rapine a danno dei gestori e contrastare i fenomeni di illegalità nel settore della distribuzione finale.

Abbiamo considerato la funzionalità della logistica anche per la tenuta delle scorte obbligatorie di prodotti petroliferi. A tal proposito, ricordo l'impegno del Paese al raggiungimento del numero di 30 giorni di scorte di sicurezza, detenute dall'OCSIT per conto dello Stato, entro il 2022. Aggiungo che intendiamo rimuovere l'obbligatorietà della tenuta a scorta dell'olio combustibile diverso da quello per bunker marittimo, e rivedere le tempistiche delle gare dell'OCSIT per la logistica, anticipandole rispetto all'avvio del rapporto con OCSIT stesso. Questo al fine di consentire ai depositi di attuare le misure necessarie al ripristino dei depositi esistenti, perché siano utilizzabili al servizio del mantenimento delle scorte strategiche del Paese.

Un tema importante per il settore è anche quello del contrasto alla diffusa illegalità: dal contrabbando dei prodotti, agli attacchi agli oleodotti e ai punti vendita carburanti.

Tra le forme di illegalità, ultimamente, è in crescita il grave fenomeno delle effrazioni sugli oleodotti nazionali, per sottrarre il prodotto, con conseguenze spesso disastrose per l'ambiente e per la garanzia della continuità del rifornimento, particolarmente grave nel caso degli aeroporti. L'attenzione da parte del MiSE, che partecipa al tavolo tecnico presso il Ministero dell'Interno come capirete, è naturalmente altissima. Ed è fondamentale proseguire e rafforzare la lotta alla illegalità

nel settore petrolifero, che distorce il mercato a danno degli operatori regolari e causa perdite di gettito all'erario.

A proposito di gettito erariale, e qui so di avere la vostra massima attenzione, è evidente come le variazioni nella composizione della domanda di prodotti petroliferi avranno certamente conseguenze anche sulle entrate fiscali derivanti dal settore. A parità di gettito complessivo, è auspicabile, come proposto nella SEN, una riduzione progressiva delle accise su benzina nel settore trasporti e un contestuale incremento di quelle sul gasolio, per riflettere il reale impatto ambientale in termini di emissioni dei due carburanti. Tale azione potrebbe avvenire nel corso di alcuni anni, in modo da dare il tempo al sistema di adattarsi. Sarebbe altresì opportuna una progressiva revisione delle agevolazioni fiscali esistenti per alcuni prodotti petroliferi, classificate come ambientalmente sfavorevoli, che non siano giustificate da particolari condizioni dei settori di utilizzo.

Prima di chiudere vorrei soffermarmi un attimo sulla questione della mobilità sostenibile, di cui si parlerà in dettaglio nel focus dedicato. Come ormai noto, la prospettiva di lungo periodo vede ridursi profondamente il ruolo delle fonti fossili per l'uso nei trasporti. Si va verso un utilizzo sostenibile delle fonti fossili più pulite per i prossimi anni, e vi è la necessità di agire unitamente per governare questo cambiamento.

Con il decreto legislativo n. 257 del 2016 di recepimento della direttiva DAFI, il Governo ha dato chiare indicazioni in tal senso, prevedendo un obbligo per i titolari di punti vendita di carburanti

tradizionali con rilevante erogato, e che sono collocati in aree fortemente inquinate, di contribuire al miglioramento ambientale attraverso un investimento teso ad aggiungere le infrastrutture di erogazione del metano (compresso o liquido) e le infrastrutture di ricarica elettriche.

In questo contesto potrà giocare un ruolo significativo l'impiego dei biocarburanti. Il nuovo decreto per lo sviluppo del biometano nel settore dei trasporti è stato trasmesso alla Commissione Europea per la verifica di compatibilità con la normativa sugli aiuti di Stato. Entro l'autunno, si avrà la piena operatività del provvedimento che porterà nuova linfa per lo sviluppo di questo "biocarburante avanzato", con ulteriori benefici per l'ambiente.

Quello dei biocarburanti avanzati, prodotti innovativi che il mercato è chiamato a sviluppare, è un ambito nel quale l'Italia può giocare un ruolo di primo piano. Nel settore della bio-raffinazione, infatti, vantiamo una leadership tecnologica importante. La bio-raffineria di Crescentino è stata uno dei primi impianti al mondo per la produzione di biocarburanti da biomasse non alimentari, e Marghera è stato il primo esempio di riconversione di una raffineria in bio-raffineria, con l'utilizzo come materia prima di olio di palma e di oli esausti o grassi animali, cui seguirà la riconversione di quella di Gela, con materie prime similari.

A tal fine, ritengo un'iniziativa degna di nota il recente accordo tra ENI e CONOE, che prevede di incrementare la raccolta degli oli e dei grassi vegetali ed animali esausti al fine del loro impiego in raffineria: un buon esempio di utilizzo intelligente ed economicamente profittevole dei nostri rifiuti.

Stiamo convergendo, quindi, su prodotti e processi di qualità e a bassa emissione di inquinanti, consapevoli del percorso della transizione energetica verso una economia de carbonizzata che tutti, credo, auspichiamo per noi e le future generazioni.

Nel frattempo vi è naturalmente la necessità di continuare ad assicurare alle oltre 37 milioni di autovetture la possibilità di fornire il servizio per il quale sono state acquistate dai cittadini: il trasporto e la mobilità, anche se sempre più ambientalmente sostenibile. La mobilità a basse emissioni è una componente essenziale del passaggio più ampio a un'economia a basse emissioni di carbonio. La transizione in questo senso è già iniziata in alcune modalità di trasporto e il suo ritmo sta accelerando, offrendo anche nuove opportunità per aziende e fornitori di servizi energetici innovativi, nonché per gli investitori, di contribuire alla crescita sostenibile e alla creazione di nuovi posti di lavoro.

Al termine di questa mia relazione introduttiva, che spero abbia fornito elementi utili per il dibattito che seguirà, emerge chiaramente l'importanza, ancora per molti anni, del settore petrolifero che, pur con gli adeguamenti e i cambiamenti necessari, resta una delle realtà economiche ed imprenditoriali principali per lo sviluppo del Paese, per trasportare le merci e per garantire il diritto alla mobilità sancito anche dalla nostra Costituzione.

Concludo quindi con un augurio di buon lavoro a tutti voi, donne e uomini che operate nel settore.

On. Teresa Bellanova

