

# **AL CENTRO DELLA TRANSIZIONE**

**ASSEMBLEA ANNUALE 2017**

**CONFERENZA STAMPA DEL PRESIDENTE**



Quest'anno abbiamo deciso di cogliere l'occasione della nostra Assemblea annuale per **stimolare un confronto aperto sulla centralità del downstream petrolifero (raffinazione, logistica e distribuzione) nella transizione verso uno scenario low-carbon**, in particolare nel settore dei trasporti e della mobilità, materie peraltro trattate dalla SEN messa recentemente in consultazione.

**Una transizione che**, come ritenuto da più parti, **non avrà tempi brevi** e vedrà impegnata non solo l'industria dell'energia nel suo complesso, ma l'intero sistema dell'*automotive*, che oggi si basa in larga parte sull'impiego di prodotti petroliferi che non hanno eguali in termini di flessibilità, densità energetica ed economicità.

**Da qui nasce il titolo che abbiamo scelto** per il nostro consueto appuntamento annuale, **"Al centro della transizione"**, perché **testimonia il nostro impegno a guidare un percorso sostenibile** a livello ambientale, industriale e sociale, investendo in ricerca e nuove tecnologie e puntando su una sempre maggiore innovazione in termini di processo e servizi.

Il tutto **riportando nel dibattito pubblico quegli elementi di oggettività** che, evitando polarizzazioni, aiutino a **delineare un percorso chiaro, con obiettivi intermedi misurabili**, governandone i costi ed individuando le risorse necessarie.

**Una strategia energetica efficace e di successo non può infatti prescindere dal raggiungimento dei tre obiettivi fondamentali indicati nell'Energy Union**, ossia quelli della sicurezza degli approvvigionamenti, della competitività, e quindi dei costi, e del rispetto dei target ambientali.

**Obiettivi che vanno conseguiti contemporaneamente perché perseguirne uno solo, a scapito degli altri, non sarebbe sostenibile oltre che dal punto di vista economico, anche da quello sociale.**

**L'odierno confronto pubblico è stato preparato con quattro incontri tematici**, svoltisi nei mesi di maggio e giugno, nei quali abbiamo approfondito i principali elementi alla base di un'efficace transizione, **coinvolgendo i vari stakeholders** (industriali e istituzionali) che, a vario titolo, si occupano di mobilità. **Un totale di oltre 50 soggetti** in rappresentanza di Associazioni di settore, Consumatori, Aziende, Istituzioni centrali e locali, Sindacati, Università, Centri studi e di ricerca, nonché del mondo dei media, **con oltre 12 ore di dibattito**, da cui sono emerse una serie di indicazioni, illustrate di seguito.

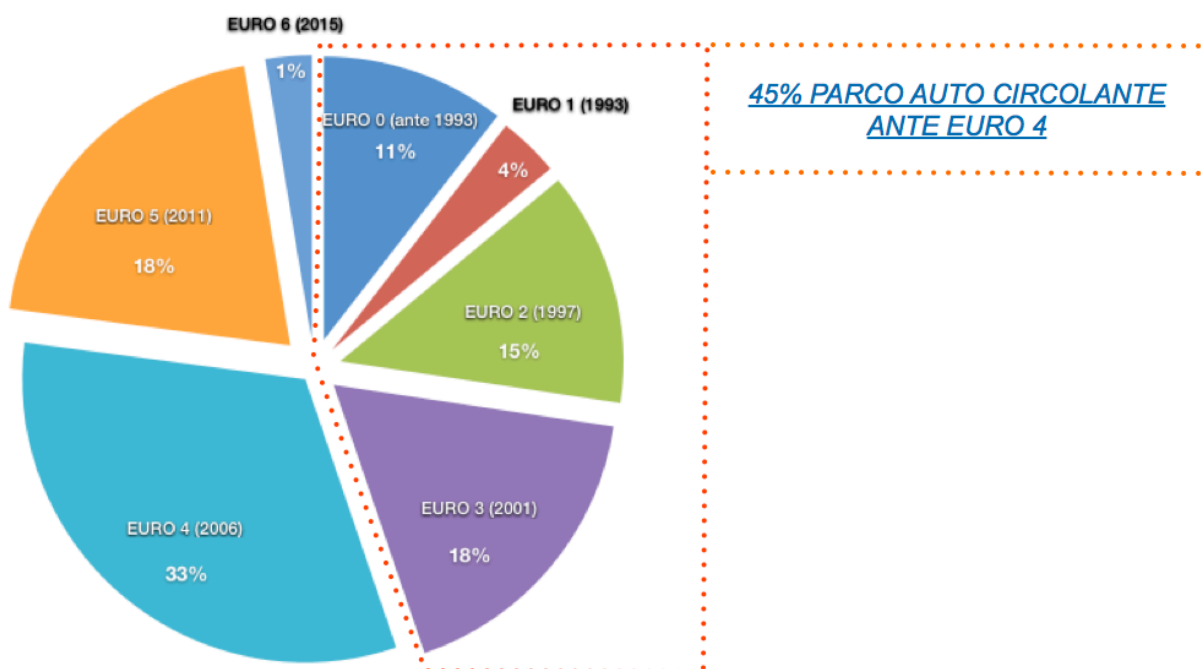
**La durata della transizione dipenderà dallo sviluppo tecnologico** delle diverse alternative in campo, che andranno valutate in base alla loro efficacia e reale maturità, tenendo conto del tipo di mobilità che si vuole soddisfare e delle specifiche realtà territoriali.

**Per quanto riguarda gli obiettivi ambientali, è essenziale distinguere tra la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e il miglioramento della qualità dell'aria nei grandi centri urbani con il contenimento delle polveri sottili, degli NO<sub>x</sub> e dei composti organici volatili (COV).**

**Nel primo caso, si tratta di un obiettivo globale e di medio-lungo termine; nel secondo, si tratta invece di un problema che va risolto localmente e che richiede iniziative nelle specifiche aree interessate, immediatamente applicabili e con benefici certi. Differenze non da poco che implicano naturalmente approcci diversi e che vedono protagonisti soggetti diversi: i governi mondiali nel primo caso, le autorità locali nel secondo.**

Un intervento comunque fondamentale per dare una risposta ad entrambi gli obiettivi, su cui vi è ampia condivisione, è il **ricambio del parco auto, sia pubblico che privato**, considerato che il nostro è uno dei più vetusti in ambito europeo (11 anni contro gli 8 della media europea). Oggi circa 17 milioni di veicoli in circolazione su un totale di 37 milioni, cioè oltre il 45%, sono ante euro 4 ovvero di prima del 2005.

### PARCO AUTOMOBILISTICO 2015



Ai livelli attuali di emissione dei veicoli euro 6 e della loro già prevista evoluzione, **con un progressivo ricambio di circa 2 milioni di auto all'anno, per il trasporto leggero al 2030 sarà possibile ottenere una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 37% rispetto al 2005**, quando il parco era tutto pre-euro 4 con emissioni medie di almeno 170 gr/km, cioè più del 33% richiesto a livello europeo sulla base degli accordi di Parigi.

### Riduzione emissioni medie CO<sub>2</sub> parco circolante

	Anno 2005:		Anno 2030:	
	% ripartizione parco	stima emissioni medie CO <sub>2</sub>	% ripartizione parco	stima emissioni medie CO <sub>2</sub>
<b>Euro 0</b>	23%	> 170 gr/km	---	
<b>Euro 1</b>	17 %		---	
<b>Euro 2</b>	26%		---	
<b>Euro 3</b>	34 %		---	
<b>Euro 4</b>	-			
<b>Euro 5</b>	-		11 %	140 gr/Km
<b>Euro 6</b>	-		30 %	120 gr/Km
			59 %	94,2 gr/Km
		> 170 gr/km		<b>106,9 g/Km</b>

Elaborazione UP su dati UNRAE/ACI

emissioni medie parco **-37% rispetto a 2005**

D'altra parte, la **sempre maggiore penetrazione di veicoli euro 6** a benzina, gasolio, ibridi e la diffusione del gas nel trasporto leggero è un processo in corso e rappresenta quindi **una soluzione già disponibile**.

Il Decreto Legislativo di **recepimento della direttiva DAFI** va peraltro in questa **direzione**, fornendo indicazioni chiare sullo sviluppo previsto per le diverse alimentazioni, di cui bisognerà tenere conto nei nuovi scenari che la SEN appena messa in consultazione va delineando.

Diverso, come accennato, è il **tema della qualità dell'aria nei grandi centri urbani dove il ricambio del parco auto da solo non è sufficiente** o almeno richiederebbe tempi troppo lunghi. Nonostante i notevoli miglioramenti degli ultimi venti anni, certificati da un recente rapporto dell'Enea (*ENEA 2017, «Rapporto sugli effetti dell'inquinamento dell'aria»*), permangono diverse criticità, in particolare in alcuni grandi agglomerati urbani che vanno sicuramente affrontate. La stessa Commissione europea chiede di intervenire non sull'intero territorio nazionale, ma su 12 zone specifiche tra cui grandi città come Roma, Torino e Milano.

In questo caso sono richieste misure efficaci a breve termine, che siano basate su un approccio multidisciplinare (urbanistico, comportamentale, ambientale, ecc.) e l'utilizzo sinergico di tutti gli strumenti disponibili, **identificando le reali fonti emissive e non limitando l'analisi al solo trasporto.**

È importante **avere un quadro completo e condiviso** che, partendo dall'analisi dei singoli inquinanti e dei problemi più ricorrenti, individui, sulla base di un'analisi costi-benefici e secondo il principio della neutralità tecnologica, le diverse modalità di intervento.

È pertanto essenziale che si **proceda con un approccio coordinato tra l'Amministrazione pubblica centrale**, che individua gli strumenti più idonei, **e le Amministrazioni locali**, che scelgono quali adottare in base alle proprie specifiche criticità dettate dalle tipologie di inquinanti presenti e dalle fonti emissive (industria, civile, trasporti), dalle condizioni climatiche, dalle caratteristiche del territorio e dalla mobilità urbana.

**Per quest'ultima, l'intermodalità è una delle chiavi per dare una soluzione immediata e fruibile ai problemi**, in quanto è in grado di offrire la forma di trasporto più efficiente per ciascuna esigenza di mobilità nei diversi contesti urbani ed extraurbani (car e bike sharing, trasporto pubblico efficiente e diffuso).

In questo ambito, **l'auto elettrica**, benché ancora di nicchia, può essere nei centri urbani più inquinati **un supporto ad altre modalità di intervento**, tra le quali **resta prioritario un reale rafforzamento del trasporto pubblico locale, sia su gomma che su rotaia.**

Un ulteriore contributo al miglioramento della qualità dell'aria può venire da un utilizzo pieno delle possibilità offerte dagli enormi progressi tecnologici nella digitalizzazione delle informazioni e del loro uso **per una gestione più efficiente delle città e della mobilità.**

Oggi vengono raccolte, sebbene con modalità diverse, moltissime informazioni che nel loro insieme rappresentano i **big data**, potenzialmente in grado di fornire tutti gli elementi conoscitivi per una **pianificazione ottimale del trasporto di persone e merci**, minimizzando le congestioni e migliorando la sicurezza stradale.

In sintesi, le **sfide ambientali possono essere vinte con la tecnologia esistente**, non certo in modo facile ma sicuramente senza drammatizzazioni, a cui si dovrà dare una ulteriore spinta con attività di **ricerca e sviluppo anche sulla qualità dei carburanti sia tradizionali che bio avanzati**.

L'importante è la **chiarezza degli obiettivi e un forte coordinamento** basato sull'analisi dei costi e dei benefici associati a ciascuna soluzione.

D'altra parte, qualsiasi percorso individuato dovrà essere **misurato sulla sua sostenibilità sociale**: soluzioni elitarie non sopportabili economicamente sarebbero infatti destinate al fallimento, oltretutto con spreco di risorse pubbliche.

Nell'ambito dei nostri incontri sono stati discussi i risultati di uno studio basato sul **confronto di diverse ricerche scientifiche esistenti**, effettuato da Monica Fabris di Episteme e Ilaria Henke dell'Università Federico II di Napoli, che ha evidenziato come il tema ambientale sia ancora percepito come importante dall'opinione pubblica, anche se è stato superato da altri di più stretta attualità come, per esempio, la crisi economica, l'alimentazione, le epidemie, il terrorismo, l'immigrazione.

Su tali temi la **percezione dei cittadini non è però sempre di facile interpretazione**, come dimostra la distanza significativa tra i comportamenti dichiarati del consumatore e quelli reali.

Emerge pertanto la necessità di **sviluppare un dialogo più articolato per individuare i reali bisogni delle persone**, cosa che spesso non traspare da sondaggi e da indagini a domanda diretta.

Nell'evoluzione della mobilità è **centrale il comportamento individuale**, in quanto interviene sulla libertà del singolo e può rappresentare un elemento di inclusione o di esclusione dalla vita sociale: è essenziale pertanto **operare scelte razionali, condivise e partecipate che siano quanto più eque possibili**, con una giusta ripartizione dei costi e dei benefici tra i cittadini.

D'altra parte, **le scelte in tema di mobilità** sono sempre meno "ideologiche" e sempre più "pragmatiche", in quanto nell'ambito degli stili di vita è **crescente l'esigenza di autonomia**.

Ognuno **tende a costruirsi il proprio “palinsesto” personale in cui combina, senza preconcetti, trasporto collettivo o individuale, pubblico o privato**, secondo modalità che soddisfino al meglio i propri bisogni di volta in volta prevalenti (tempi di spostamento, comfort, costi) che sono anche funzione dell’età, degli stili di vita e delle disponibilità economiche.

Con le opportune informazioni il **cittadino è perfettamente in grado di scegliere le soluzioni più efficaci** e perciò diventa essenziale il ruolo dei media, anch’essi in una fase di transizione, che hanno il dovere di informare in modo completo e approfondito l’opinione pubblica che solo in questo modo potrà **emanciparsi rispetto ad approcci puramente emozionali**.

Naturalmente, non è solo compito dei media raccontare in modo completo i fatti, ma anche **l’industria deve fare ogni sforzo per fornire tutti gli elementi di giudizio utili** a descrivere con sufficiente attenzione una realtà in continuo divenire.

## Conclusioni

Il quadro appena descritto, e le sfide che ci attendono, confermano che **il mantenimento di una filiera petrolifera ambientalmente e tecnologicamente all’avanguardia, efficiente e competitiva resta essenziale** per potere garantire l’affidabilità e la sostenibilità della transizione nella mobilità e per assicurare anche la disponibilità di materie prime per la petrolchimica e per altri primari settori di impiego (bitumi, lubrificanti, ecc.).

Per fare questo sarà necessario **affrontare ingenti investimenti volti ad adeguare tutti i segmenti della filiera** ai mutamenti della domanda e alle evoluzioni normative già annunciate (ETS, regole IMO per zolfo nei bunker marina, biofuels e DAFI).

È perciò indispensabile che venga assicurato un **quadro normativo certo e di lungo periodo, basato sulla neutralità tecnologica**, che consenta agli operatori di valutare le potenzialità in prospettiva degli interventi.

**La raffinazione**, nonostante le chiusure degli ultimi anni, pari al 18% della capacità totale, è ancora caratterizzata da un eccesso di capacità nel mercato domestico e **limitata nella capacità di competere con i concorrenti a livello globale**, a causa di condizioni asimmetriche sotto il profilo ambientale, di sicurezza e di standard qualitativi.

Occorrerà, quindi, **sostenere la competitività internazionale dei nostri impianti**, che nel complesso sono già tecnologicamente molto avanzati, evitando penalizzazioni con interpretazioni normative più restrittive rispetto ad altri Paesi europei ed introducendo, invece, misure che favoriscano un riallineamento con i Paesi extra-UE (*green label*).

Altrettanto importante è **stimolare gli investimenti ambientali**, favorendo l'accesso a fondi europei (BEI) e promuovere **gli investimenti di digitalizzazione** estendendo i criteri applicati in "Industria 4.0" all'intera filiera.

Occorre infine **ridurre il costo dell'energia**, che penalizza la nostra raffinazione anche rispetto ai *competitor* europei.

Servono poi interventi nella **logistica** che nei prossimi anni dovrà **adeguare la propria struttura alle nuove esigenze del mercato** (sviluppo biocarburanti, crescita consumi jet fuel, nuove specifiche prodotti uso marina o la loro riconversione verso prodotti alternativi GNL). In questo caso è ancora più importante **coordinare e chiarire il quadro normativo che, coinvolgendo spesso amministrazioni locali diverse, non sempre trova applicazioni omogenee**.

Infine, va risolto il nodo dell'inefficienza della **rete carburanti, che sconta da tempo pesanti problemi strutturali** con un erogato medio che è meno della metà di quello europeo e una ridotta incidenza delle attività non-oil. Il tutto in un contesto di prezzi che, a livello industriale, si mantengono ormai da tempo in linea con la media europea.

Occorre **chiudere i punti di vendita inefficienti ed insicuri e modernizzare i rimanenti** con lo sviluppo di attività collaterali, rimuovendo quello che, a nostro avviso, è il maggiore ostacolo esistente: il **diffondersi di pratiche illegali** che colpiscono il settore in varie forme, evasione di IVA o accise, contrabbando, furti di prodotto, e tengono in vita impianti altrimenti insostenibili.

La **lotta all'illegalità deve continuare con impegno sempre crescente**, attraverso un processo di automazione dei controlli, una completa tracciabilità dei flussi di prodotto e la forte riduzione degli incassi in contanti.