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

On. Teresa Bellanova

***Assemblea annuale di Unione
Petroliera***

Roma, 27 giugno 2017

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 & 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

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

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

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