



unione petrolifera  
**ASSEMBLEA ANNUALE 2019**

# **INTERVENTO DEL PRESIDENTE CLAUDIO SPINACI**



Gli obiettivi ambientali stabiliti con gli Accordi di Parigi, in Europa troveranno attuazione con i “Piani nazionali integrati energia e clima” (Pniec), che ogni Paese ha già inviato a Bruxelles che dovrà approvarli entro la fine del 2019. Tali Piani vincoleranno i singoli Paesi a raggiungere i target indicati e dunque determineranno l’evoluzione del sistema industriale europeo dei prossimi decenni.

Il tema che vogliamo discutere quest’anno nel corso della nostra Assemblea è, quindi, l’impatto che avranno questi “Piani energia clima”, con gli specifici obiettivi quantitativi, sul sistema industriale europeo ed italiano, ed in particolare l’effetto sulla sua competitività nella scacchiera globale, evidenziando poi il contributo che l’industria petrolifera potrà dare al processo evolutivo in atto.

Ne discuteremo con i nostri ospiti nella tavola rotonda che sarà moderata dal dott. Taino - che ai rischi di perdita di competitività dell’Europa rispetto ai colossi Cina e Stati Uniti ha recentemente dedicato un libro molto interessante - dopo avere ascoltato la presentazione dello studio dal titolo “I Piani Nazionali Clima ed Energia: come quadrare il cerchio tra sostenibilità ambientale e competitività” che I-Com, Istituto per la Competitività, ha elaborato proprio su questi temi e che ci fornirà spunti di riflessione interessanti.

La sfida ambientale più critica, ovvero quella relativa alla lotta contro i cambiamenti climatici, si può vincere solo se vengono rispettate alcune condizioni.

La prima, è che essendo un fenomeno globale, deve essere affrontata con un approccio globale, ovvero con il coinvolgimento di tutte le economie mondiali, coniugandola con la crescita economica per abbattere le iniquità oggi esistenti tra i Paesi sviluppati e quelli in via di sviluppo, in cui sono ancora presenti diffuse sacche di povertà energetica.

Sarà poi importante riuscire a generare le risorse economiche e finanziarie necessarie per supportare gli enormi investimenti previsti, capaci di modificare il nostro modo di produrre e usare l’energia. Energia di cui il Mondo avrà sempre più bisogno per migliorare la vita di miliardi di persone. Si stima che la domanda di energia al 2040 aumenterà di circa il 30% rispetto a oggi e che i due terzi di questo incremento, spinto dalla prevista crescita economica e demografica, sarà concentrato nella regione Asia-Pacifico che, insieme ad Africa e Medio Oriente, assorbiranno il 60% della domanda totale, a fronte del 10% previsto per l’Europa a quella data.

Un’altra condizione da rispettare è che le misure dovranno essere accompagnate da un potenziamento degli investimenti di manutenzione del territorio per il contenimento degli effetti dovuti ad eventi meteorologici di forte intensità, che già si stanno manifestando.

In tale contesto, l’Europa non può farsi carico di affrontare e pensare di risolvere da sola la sfida dei cambiamenti climatici. Fughe in avanti unilaterali sono inefficaci e pericolose: rischiano, infatti, di compromettere in modo grave la competitività del sistema industriale europeo, con scarsi effetti sul contenimento delle emissioni climalteranti. Oggi l’Europa, come entità geografica, contribuisce solo per il 12% alle emissioni di CO<sub>2</sub> globali - il 10% se si considera la realtà Unione europea - percentuale che si prevede scenderà al 9% nel 2030 (7% come Ue) e all’8% (5% come Ue) nel 2040, sia per l’effetto delle politiche ambientali europee sia per il maggior peso dei Paesi emergenti.

Occorre quindi stimolare i Paesi extra-UE ad avere lo stesso rigore e lo stesso impegno europeo sul tema, valutando eventualmente anche azioni ‘compensative’ nei commerci internazionali per evitare fenomeni di dumping ambientale.



Porre obiettivi troppo ambiziosi e troppo ravvicinati nel tempo, come, ad esempio, quelli relativi alle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali posti recentemente a livello comunitario, indebolisce il sistema industriale e produce effetti modesti ai fini ambientali. Seguendo questa strada si rischia di rendere molto costosa la transizione, introducendo anzi tempo tecnologie poco mature e rendendo impossibile il raggiungimento della piena de-carbonizzazione per mancanza di risorse.

Abbiamo già avuto l'esperienza del fotovoltaico, che ha richiesto costi enormi per la collettività e non ha sviluppato filiere industriali nazionali.

Dobbiamo anche evitare che, in nome della lotta ai cambiamenti climatici e delle questioni ambientali più in generale, si portino avanti scelte che nulla hanno a che fare con questo scopo e che si creino allarmismi solo per acquisire vantaggi competitivi. Per questo l'Europa deve valorizzare le proprie eccellenze industriali e non deprimerle.

Nel campo dell'automotive, ad esempio, la "guerra ideologica" che si è scatenata contro i motori diesel, sia chiaro nata per errori gravi di una parte dell'industria europea, ha profonde spinte commerciali ed è oggi, alla luce delle ultime evoluzioni motoristiche, del tutto insensata. I motori diesel più recenti hanno dimostrato di aver eliminato quasi del tutto le emissioni inquinanti e restano molto efficienti per il contenimento delle emissioni climalteranti, se misurate sull'intero ciclo di vita.

L'Italia, dal canto suo, rischia di fare in Europa lo stesso errore che l'Europa fa verso il resto del Mondo. Il nostro PNIEC è molto dettagliato e indica obiettivi quantitativi di efficienza energetica e di rinnovabili nei trasporti a nostro avviso troppo stringenti e ambiziosi.

Per seguire meglio l'evoluzione tecnologica, che come abbiamo visto è rapidissima, e prima di intraprendere strade definitive, altri Paesi hanno scelto maggiore flessibilità. Ad esempio, la Germania ha rinviato la definizione dell'obiettivo di penetrazione delle rinnovabili nei trasporti ad una valutazione successiva, precisando di rispettare comunque il minimo previsto a livello europeo dalla RED II, la Gran Bretagna ha fissato 12,4% sui trasporti e la Francia si è data l'obiettivo del 15% da raggiungere solo con biocarburanti. Solo la Spagna ha proposto livelli superiori ai nostri.

Cosa occorrerebbe fare, secondo noi, sia in Italia che in Europa?

È scritto molto chiaramente nel "Manifesto dell'industria petrolifera" che abbiamo condiviso con FuelsEurope.

Premesso, per l'ennesima volta, che gli obiettivi ambientali vanno traguadati, il processo di de-carbonizzazione non può essere affidato ad un'unica tecnologia, perché ad oggi non esiste una unica soluzione pronta e definitiva.

Occorre sviluppare attraverso la ricerca nuove tecnologie profondamente innovative che hanno però bisogno di maturare per essere competitive. Come prevedono anche gli Accordi di Parigi, il 2030 rappresenta un passaggio intermedio e non l'obiettivo finale del 2050 e quindi è necessario accelerare il più possibile, evitando di introdurre in anticipo tecnologie non ancora mature.

Le strade da scegliere devono essere individuate seguendo il principio della neutralità tecnologica e dovranno essere basate sulla valutazione dell'impatto di ciascuna tecnologia sull'intero ciclo di vita del binomio veicolo/fonte energetica e del reale contributo che potranno dare, ovvero si dovranno preferire le diverse soluzioni tecnologiche che offriranno al minor costo la possibilità di raggiungere l'obiettivo della de-carbonizzazione.

Solo così si vincerà la sfida ambientale e competitiva.



A tale proposito, la nostra filiera industriale ha già avviato molti progetti che porteranno ad un completo stravolgimento del nostro sistema di raffinazione.

Stiamo lavorando per sviluppare nuovi prodotti low e free carbon. Stiamo parlando di e-fuel, biocarburanti avanzati e di nuovi processi gas to liquids e waste to liquids.

Con l'integrazione delle varie materie prime ed i nuovi processi produttivi, la nostra filiera sarà in grado di abbattere fino all'80-90% le emissioni di agenti clima alteranti, garantendo la disponibilità di combustibili liquidi low carbon in grado di utilizzare le infrastrutture sia logistiche che distributive esistenti.

In Europa le singole aziende stanno sviluppando il proprio percorso tecnologico. L'Italia sta dando il suo contributo con l'evoluzione di un sistema di raffinazione e una logistica di altissimo valore industriale. Siamo storicamente all'avanguardia per l'utilizzo del gas nei trasporti, dove sono stati avviati ambiziosi progetti di utilizzo dei biogas, e siamo leader nella produzione di biocarburanti e nell'economia circolare.

Come Unione Petrolifera vogliamo partecipare attivamente e dare il nostro contributo. Per questo alla fine dello scorso anno abbiamo costituito il gruppo strategico "Carburanti ed energie alternative per la mobilità" per studiare ed approfondire tutte le tecnologie disponibili per la produzione di energie per il trasporto di persone e cose ed il loro potenziale, senza pregiudizi, delineando un percorso evolutivo che valorizzi al meglio le infrastrutture nazionali esistenti, non solo produttive, ma anche logistiche e distributive.

La logistica, centrale nel nostro Paese, è chiamata ad investire per rendere disponibili biocarburanti, GNL, i nuovi combustibili per le navi e fuel per gli aerei ed in prospettiva gli e-fuel.

Anche la rete distributiva dovrà essere efficiente e digitalizzata, con gestori sempre più centrali e qualificati, per prestare un servizio energia ai consumatori attraverso tutta la gamma di carburanti e energie alternative che si svilupperanno (biometano, gnl, elettrico).

Abbiamo contribuito alla studio sviluppato da Confindustria Energia sull'adeguamento delle infrastrutture energetiche necessario a traguardare gli obiettivi.

Ci siamo impegnati per rendere il dibattito pubblico sempre più trasparente e basato su elementi scientifici, aperto al confronto con tutti gli attori impegnati sul fronte dell'innovazione, evitando guerre ideologiche che ci allontanano dal raggiungimento degli obiettivi ambientali e di sostenibilità.

Sono convinto che i veri nemici dell'ambiente siano gli estremismi ideologici. I problemi non vanno negati, ma neanche affrontati con soluzioni semplicistiche che ci porterebbero indietro di decenni rispetto al livello di benessere raggiunto, che va esteso ad altre aree geografiche e non limitato.

Per questo abbiamo oggi deciso di lanciare una nostra iniziativa editoriale, una rivista trimestrale che abbiamo chiamato "muoversi" che ha per noi un doppio significato: il primo vuole esortare tutti ad andare avanti con coraggio sui temi dell'innovazione, il secondo riguarda il focus della rivista che tratterà tutti i temi legati all'evoluzione verso una mobilità low carbon, promuovendo un approccio scientifico, con approfondimenti sulle tecnologie disponibili e su quelle in fase di sviluppo, cercando sempre di mantenere un taglio divulgativo e aperto a tutti.

Non a caso il pay off del titolo è "Energie e tecnologie per il futuro".

Iniziativa che fa il paio con il nuovo sito web, completamente rinnovato nella grafica e reso molto più fruibile e interattivo, con collegamenti diretti al nostro canale Twitter.



Il nostro compito è quello di mantenere un sistema di livello industriale d'eccellenza, sicuro ed efficiente capace di produrre, in tutti gli anelli della filiera, le risorse necessarie per la propria evoluzione. Oggi tale integrità di sistema è fortemente minacciata dai fenomeni di illegalità.

Da questo punto di vista, abbiamo un solo modo per risolvere il problema in maniera radicale: la digitalizzazione dell'intera filiera, in modo da consentire il controllo in tempo reale sia sul flusso fisico delle molecole che sui movimenti finanziari.

Chi si oppone a questo processo di automazione, spesso per una visione parziale, è, più o meno consapevolmente, responsabile del perdurare di questa piaga assolutamente insopportabile. Noi continueremo a collaborare fattivamente con i Ministeri competenti, le Agenzie fiscali, le Forze dell'Ordine e la Magistratura per combattere e sconfiggere il fenomeno.

In conclusione, le sfide di lungo termine si vincono garantendo la tenuta e lo sviluppo del sistema sociale e industriale.

L'Europa e l'Italia devono intraprendere percorsi sfidanti ma sostenibili che non mortifichino la loro posizione competitiva.

Serve un quadro normativo e regolatorio chiaro e coerente che non penalizzi a priori nessuna tecnologia, ma le valuti per il reale contributo che sapranno dare al perseguimento degli obiettivi ambientali.

Noi faremo tutto quello che è necessario per mantenere una filiera industriale integra, mettendo a disposizione il nostro patrimonio di competenze e conoscenze per sviluppare quel progresso tecnologico indispensabile ad una reale evoluzione low carbon che sia inclusiva e non discriminatoria.

