

**X COMMISSIONE ATTIVITÀ PRODUTTIVE
CAMERA DEI DEPUTATI**

**Indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e
di adeguamento della Strategia Energetica Nazionale
al Piano Nazionale Energia e Clima per il 2030**

AUDIZIONE UNIONE PETROLIFERA

Claudio Spinaci
Presidente

25 settembre 2019



L'Unione Petrolifera oggi

UP **riunisce** le principali Aziende che operano in Italia nell'ambito della lavorazione, della logistica e della distribuzione dei prodotti petroliferi e dei biocarburanti necessari a garantire la mobilità di merci e persone: un **comparto produttivo** in continua evoluzione, attento alla tutela dell'**ambiente**, alla **sicurezza** e alla **formazione** di personale altamente qualificato, i cui prodotti sono prevalentemente utilizzati nei **trasporti**, ove coprono il 92% della domanda, e per la carica petrolchimica.

UP promuove **ricerca e innovazione**, partecipa attivamente al dibattito pubblico, collabora con le Istituzioni nazionali e locali, fornendo supporto tecnico su temi ambientali, di sicurezza e tutela della legalità.

La **mission** è contribuire a un'evoluzione energetica sostenibile, in linea con i migliori standard internazionali in materia di sicurezza e protezione ambientale. La **sfida** è quella di assicurare, contemporaneamente, la copertura energetica, a costi accessibili socialmente ed economicamente, e il raggiungimento degli obiettivi ambientali.



I numeri del comparto



13 raffinerie, di cui 2 bio-raffinerie



21.000 occupati diretti



100 miliardi di euro di fatturato annuo



Oltre **100 depositi** di capacità superiore a 3.000 mc e 2.700 km di oleodotti



130.000 occupati indiretti



39 miliardi tra accise ed IVA incassate per conto dello Stato



21.000 punti vendita



oltre 1.000 brevetti registrati



13 miliardi di euro di prodotti raffinati



9 milioni di litri di prodotti per la navigazione



112 milioni di litri di carburanti



1,5 milioni di litri di lubrificanti



15 milioni di litri di jet fuel



4 milioni di kg di bitumi



Pniec: gli elementi centrali

**GLI OBIETTIVI complessivi
del PIANO SONO CONDIVISIBILI**

**Individuare MISURE che contemperino
la sostenibilità ambientale, con quella economica e sociale.**

**Attenzione
STRUMENTO VINCOLANTE**

**Porre massima attenzione agli impegni assunti.
Necessaria puntuale analisi di fattibilità ed efficacia delle singole misure.**

**Importante salvaguardare
COMPETITIVITÀ ITALIA**

**Assumere impegni in linea con l'Europa.
Valorizzare infrastrutture ed eccellenze nazionali promuovendo la loro evoluzione.
Approccio flessibile: aggiornare periodicamente target settoriali, sulla base evoluzione
tecnologica, per raggiungere obiettivi vincolanti.**

Prospettiva 2050

**Il 2030 è una tappa intermedia verso il 2050: anticipare target non richiesti, in assenza di
tecnologie mature per conseguirli, richiede costi e sforzi aggiuntivi che rischiano di
pregiudicare l'obiettivo finale al 2050.**



Pniec: i principali obiettivi al 2020 e 2030

	Obiettivi 2020		Obiettivi 2030	
	UE	ITALIA	UE	ITALIA (proposta PNIEC)
ENERGIE RINNOVABILI				
ENERGIE DA FER NEI CONSUMI FINALI LORDI	20%	17%	32%	30%
ENERGIE DA FER NEI CONSUMI FINALI LORDI NEI TRASPORTI	10%	10%	14%	21,6%
ENERGIE DA FER NEI CONSUMI FINALI LORDI PER RISCALDAMENTO E RAFFREDDAMENTO			+1,3% annuo	+1,3% annuo
EFFICIENZA ENERGETICA				
RIDUZIONE CONSUMI ENERGIA PRIMARIA RISPETTO ALLO SCENARIO PRIMES 2017	-20%	-24%	-32,5% (indicativo)	-43% (indicativo)
RIDUZIONE DEI CONSUMI FINALI TRAMITE REGIMI OBBLIGATORI	-1,5% annuo (senza trasp.)	-1,5% annuo (senza trasp.)	-0,8% annuo (con trasp.)	-0,8% annuo (con trasp.)
EMISSIONI GAS SERRA				
RIDUZIONE GHG vs 2005 PER TUTTI GLI IMPIANTI VINCOLATI ALLA NORMATIVA ETS	-21%		-43%	Obiettivo indicativo -56%
RIDUZIONE GHG vs 2005 PER TUTTI I SETTORI NON-ETS	-10%	-13%	-30%	-33%
RIDUZIONE COMPLESSIVA DEI GAS E EFFETTO SERRA RISPETTO AI LIVELLI DEL 1990	-20%		-40%	No imposto Obiettivo nazionale



Il downstream petrolifero nel Pniec

Il Piano riconosce il ruolo centrale della raffinazione nella transizione dato:

- alto grado di specializzazione, processi all'avanguardia e continuo impegno in ricerca e sviluppo
- capacità di assicurare affidabilità, sostenibilità e sicurezza degli approvvigionamenti.

Con una domanda in contrazione, al 2030 i prodotti petroliferi continueranno a coprire il 31% della domanda di energia primaria nazionale, in particolare nei trasporti e nel petrolchimico.

OSSERVAZIONI

Il settore ha tutte le potenzialità per promuovere il cambiamento e garantire l'approvvigionamento del Paese.

Potenzialità che hanno consentito di ridurre negli ultimi 20 anni le emissioni inquinanti dell'80% in fase di produzione dei carburanti e, in sinergia con il settore automotive, del 90% in fase di utilizzo.

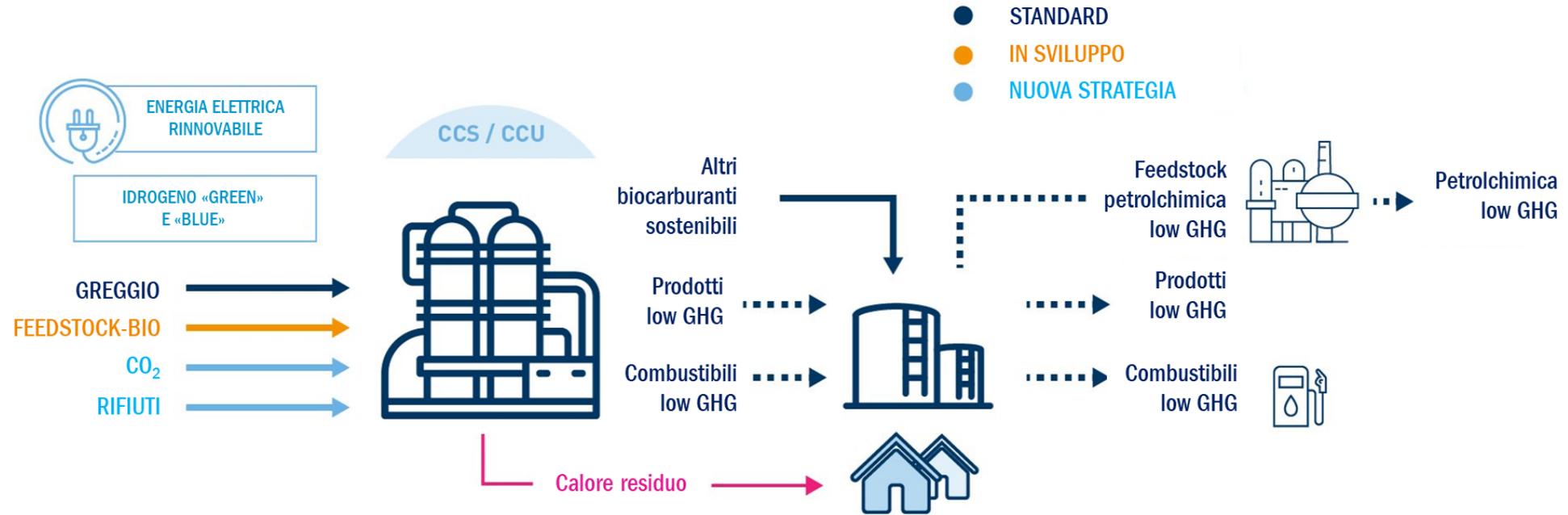
Il settore sta lavorando a una profonda trasformazione dell'industria della raffinazione in una prospettiva 2050, non solo verso le bio-raffinerie, ma anche per:

- la trasformazione di materie prime rinnovabili a basso contenuto di carbonio (biomasse e rifiuti)
- la produzione di idrogeno rinnovabile (da biometano o da energia elettrica rinnovabile)
- la produzione di fuel sintetici decarbonizzati.

Importante salvaguardare la competitività della raffinazione, esposta a concorrenza asimmetrica extra-UE.



Ottica 2050: tecnologie in fase di sviluppo



Evoluzione dei processi e dei prodotti.

Massimizzazione utilizzo delle energie rinnovabili (e-fuels), sviluppo e attuazione tecniche CCS (Carbon Capture and Sequestration) e CCU (Carbon Capture and Utilization).

Nuova configurazione.

Sito per la produzione e la distribuzione di prodotti low-carbon e materie prime low-carbon per la petrolchimica.



Le emissioni di gas serra nel Pniec

Prevista riduzione di emissioni di CO₂ del 56% rispetto al 2005, a fronte di un obiettivo UE del 43% attraverso:

- efficienza energetica e riduzioni dei consumi
- phase-out dal carbone entro il 2025 e ulteriore forte accelerazione delle rinnovabili fotovoltaiche
- incremento del prezzo della CO₂, proiettato ad oltre 40 \$/tonn nel 2040.

OSSERVAZIONI

Valutare attentamente impegni più gravosi di quelli previsti a livello europeo onde non pregiudicare la competitività del Paese Italia anche rispetto ai concorrenti europei.

Per il settore petrolifero è fondamentale evitare qualsiasi inasprimento della normativa ETS per le raffinerie, già soggette ad una pesante concorrenza internazionale.

Valutare il reale impatto delle diverse tecnologie sulla base del LCA (Life cycle Assessment).



Valutare il reale impatto delle diverse tecnologie (LCA)

LIFE CYCLE ANALYSIS (LCA)

Materie prime e
produzione veicolo

Fine vita e smaltimento
veicolo

Produzione energia
primaria

Trasporto
energia primaria

Produzione
combustibili

Distribuzione
prodotti
autotrazione

Rifornimento
veicoli

Combustione
combustibili nel
veicolo

WELL

to

WHEELS



Rinnovabili nei trasporti nel Pniec - 1/3

Con un obiettivo complessivo del 30% di rinnovabili, prevista una quota nei trasporti del 21,6%, a fronte di un obbligo minimo comunitario del 14%, ipotizzando i seguenti contributi:

- 13,6% biocarburanti liquidi e biometano; dal 2023 introduzione obblighi bio anche sulla benzina
- 8% elettrico, di cui: 2% ferrovia + 6% stradale (1,6 mln veicoli elettrici puri; 4,4 mln veicoli ibridi Plug-in al 2030).

OSSERVAZIONI

Il target complessivo del 21,6% rappresenta la somma di diversi target, tutti molto ambiziosi.

Perplessità nel fissare un valore così elevato come vincolante: **più corretto attribuire allo stesso un valore di obiettivo tendenziale e renderlo più in linea con obblighi UE.**

Molti Paesi europei hanno fissato obiettivi meno gravosi (Francia 15%, UK 12,5%) o non hanno citato, al momento, obiettivi specifici nei trasporti (Germania).

L'introduzione del concetto di obiettivi settoriali tendenziali (non vincolanti), fermo restando l'obiettivo complessivo vincolante di FER del 30%, rappresenterebbe un'importante flessibilità e consentirebbe, in occasione delle verifiche periodiche, di individuare i percorsi via via più efficienti sulla base dello sviluppo tecnologico delle rinnovabili nei diversi usi.



Rinnovabili nei trasporti nel Pniec - 2/3

Target biocarburanti:

- **Biometano 6%:** obiettivo ambizioso seppur nell'ottica condivisibile dell'economia circolare (occorre accelerare l'approvazione e quindi l'avvio dei progetti)
- **Biocarburanti liquidi 7,6%:** da sviluppare in funzione dell'effettiva disponibilità di materie prime advanced a costi sostenibili.

Garantito massimo sforzo da parte delle aziende che richiederà un'attenta programmazione degli investimenti e degli approvvigionamenti. E' però necessario che:

- 1) i nuovi obblighi vengano introdotti con gradualità, in relazione allo sviluppo delle filiere delle diverse tipologie di biocarburanti
- 2) l'offerta dei biocarburanti non venga limitata attraverso una restrizione eccessiva a livello comunitario delle materie prime utilizzabili per la loro produzione
- 3) venga evitato l'obbligo di miscelazione di biocarburanti anche nella benzina, lasciando flessibilità alle aziende su come rispettare il target complessivo (la frammentazione della rete carburanti renderebbe molto onerosa tale prescrizione)
- 4) la presenza di biocarburanti venga valorizzata anche nel calcolo delle emissioni di CO₂ dei veicoli che li utilizzano.

Solo l'approccio LCA è in grado di valutare l'impatto di un veicolo in termini di emissioni complessive, altrimenti si rischia di inibire tecnologie potenzialmente in grado di produrre combustibili low o free carbon, che sono indispensabili per raggiungere gli obiettivi al 2050.

Target per il vettore elettrico

- **Trasporto ferroviario 2%:** in linea con le sue attuali potenzialità. Auspicabile un maggior sviluppo del trasporto su ferrovia data la sua elevata efficienza.
- **Trasporto stradale 6%:** ipotesi sovrastimata rispetto agli scenari di penetrazione definiti dalle case costruttrici per rispondere ai limiti emissivi comunitari di CO₂; rischio di rallentare il ricambio del parco auto. La stima al 2030 di 6 milioni di auto circolanti elettriche pure o ibride plug-in presuppone che già da quest'anno il 25% delle nuove immatricolazioni (ovvero 500 mila dei 2 milioni di nuovi veicoli) rientri in queste tipologie (nei primi 8 mesi 2019 il loro peso nelle nuove immatricolazioni è stato dello 0,7%).

Target troppo ambiziosi richiederebbero nuove forme di incentivazione molto onerose, alle quali andranno aggiunti i costi degli investimenti strutturali sulle reti.

Il Gnl nel Pniec

Previste misure per sviluppo del GNL sia per le navi che per il trasporto pesante, in linea con la Direttiva DAFI, nonché com e fonte di approvvigionamento di gas complementare alle forniture via gasdotto.

Per lo sviluppo nel trasporto pesante l'indirizzo è di lasciare stabile sul valore attuale le accise sul gas naturale.

OSSERVAZIONI

Positive le misure contenute nel Piano.

Necessaria un'attenta programmazione nello sviluppo delle infrastrutture di stoccaggio per assicurare al contempo la diffusione del prodotto sul territorio e l'economicità dei nuovi depositi di GNL Small Scale.



Sussidi ai fossili nel Pniec

I sussidi ambientalmente dannosi sono ripartiti in 3 liste:

- a) lista sussidi da esaminare e valutare prioritariamente (es. rimborso gasolio autotrasportatori)
- b) lista sussidi secondaria che richiede approfondimenti tecnici (es. differente trattamento fiscale benzina/gasolio)
- c) lista sussidi da riformare a livello comunitario o internazionale (esenzione accisa bunker avio e marine; rilascio quote a ETS a titolo gratuito)

OSSERVAZIONI

Si ritiene di fare solo osservazioni di principio, lasciando spazio alle categorie direttamente interessate in quanto, come afferma lo stesso Piano, “questi sussidi giocano un ruolo rilevante a difesa di gruppi sociali in difficoltà o di settori economici vulnerabili o esposti alla competitività internazionale”.

Non si condivide la definizione generica di “ambientalmente dannoso”: occorre rapportare il giudizio allo specifico target ambientale che si vuole conseguire.

Il tema dell’ambiente non deve essere usato per aumenti complessivi della fiscalità: ogni eventuale revisione del prelievo fiscale sui singoli prodotti dovrebbe essere a “somma zero”, ovvero con effetto neutro sul carico fiscale in quanto il consumatore italiano è già gravato da un carico fiscale sui carburanti tra i più alti d’Europa.

Occorre procedere in modo coerente e coordinato con gli altri Paesi europei per non pregiudicare la competitività del Paese e di evitare ulteriori penalizzazioni per il consumatore italiano. In particolare, sembra irrealistico introdurre accise per prodotti esenti a livello internazionale (Bunker e Aviazione): un’applicazione unilaterale comporterebbe infatti lo spostamento all’estero della relativa domanda.



Temi poco sviluppati nel Pniec

OSSERVAZIONI

- **Iniziative per promuovere lo spostamento del trasporto delle merci da strada a via mare o via ferro, modalità di trasporto con un significativo impatto positivo oltre che sull'emissioni di CO₂ anche sulla sicurezza delle strade.**
- **Scenari di evoluzione della fiscalità energetica in un'ottica di riduzione dei consumi petroliferi: oggi i soli prodotti petroliferi per autotrazione, con un peso di circa il 21% sui consumi complessivi di energia, assicurano quasi l'80% del gettito totale dai prodotti energetici (37 su 46 miliardi). Per assicurare una parità di gettito sarà infatti necessario rimodulare tale fiscalità, coerentemente con gli altri Paesi europei, salvaguardando la sostenibilità economica e sociale degli interventi.**
- **Misure per promuovere lo sviluppo di iniziative «attive» per conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione quali, ad esempio, la riforestazione.**
- **Misure che introducano meccanismi di valutazione puntuale dell'efficacia delle singole misure e tecnologie al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, attraverso la quantificazione del costo per tonnellata di CO₂ evitata sull'intero ciclo di vita.**





Piazzale Luigi Sturzo 31

00144 - Roma

06.5423651

unione petrolifera.it

