

Assemblea annuale 2024

Conferenza stampa del Presidente

10 luglio 2024



Il quadro internazionale

Negli ultimi 12 mesi molto è cambiato nel mondo dell'energia e nel settore che UNEM rappresenta, le energie per la mobilità. Sarà interessante vedere insieme i tratti salienti che hanno caratterizzato questo frangente anche dalla prospettiva di UNEM.

Lo faremo aiutandoci come nostra consuetudine con delle slides che raccolgono dati, fatti e proiezioni elaborate anche dal nostro Centro Studi che mai come quest'anno è stato al centro di molte analisi sull'energia.

Vedremo cosa è accaduto a livello internazionale e poi sposteremo la nostra attenzione a livello nazionale per cercare di capire cosa possiamo aspettarci nel prossimo futuro.

Ciò che ora appare evidente, e che potrà essere importante anche per la nuova Commissione europea, è l'emergere di una visione diversa, più concreta e pragmatica, della transizione energetica e soprattutto di una maggiore consapevolezza su come alcune scelte, che ora in molti definiscono ideologiche, abbiano avuto impatti significativi sul tessuto sociale e industriale europeo e del nostro Paese.

In tale quadro, la decarbonizzazione, anche dei trasporti, si inserisce in una fase storica molto delicata e diversa da quanto si osservava all'inizio di questa decade.

Negli ultimi anni è cresciuta la frammentazione geoeconomica che ha invertito il processo di integrazione e globalizzazione dei mercati delle materie prime. Processo che in passato ha sostenuto la crescita globale e aiutato ad aumentare gli standard di vita, soprattutto nei Paesi emergenti.

Materie prime come petrolio e gas naturale sono state utilizzate quale strumento di pressione, modificando o interrompendo del tutto catene di valore che avevano consentito un basso costo dell'energia soprattutto in Europa, inclusa l'Italia.

Seppure con costi più alti del passato, ma comunque lontani dai picchi del 2022, gli approvvigionamenti di petrolio e prodotti finiti hanno trovato rapidamente nuove rotte, fronteggiando sia le sanzioni alla Russia che le problematiche relative al canale di Suez oggetto degli attacchi Houthi.

Questa resilienza del petrolio è emblematica di quanto fatto negli ultimi decenni dal settore della raffinazione per la flessibilità dei propri impianti produttivi, che ha consentito di trovare soluzioni nuove e diverse minimizzando l'impatto sui costi, come del resto è emerso da una recente survey sugli approvvigionamenti che abbiamo condotto presso le nostre Associate.

D'altra parte, i prezzi del petrolio sono sempre più influenzati da fattori geopolitici anziché dai fondamentali e dunque molto più soggetti alla volatilità.

Slide 1

Il 2023, infatti, non è stato un anno semplice e molti eventi economici (crisi delle banche USA, incertezze sulla tenuta dell'economia cinese) e geopolitici (conflitto in Medio Oriente e prosecuzione di quello russo-ucraino) hanno condizionato i mercati, benché in direzioni opposte. Un insieme di circostanze che hanno lasciato il segno, riportando i principali attori del sistema energetico internazionale a porre al centro del dibattito il tema della sicurezza energetica nazionale e sovra-nazionale.

Dopo un primo semestre poco mosso, con valori che hanno perlopiù oscillato nella forchetta 80-85 dollari/barile, nella seconda parte dell'anno le quotazioni hanno ripreso a salire fino ai 97 dollari/barile di fine settembre, per poi ripiegare sotto quota 80 negli ultimi due mesi dell'anno, chiudendo con una media annua di 82 dollari/barile, circa 17 dollari in meno rispetto al 2022.

2

Nel 2024, con un Brent in media a 83 dollari/barile nei primi sei mesi, le attese sono di un prezzo intorno agli 80-85 dollari/barile e, verosimilmente, con andamenti meno volatili rispetto agli ultimi anni, considerando che la forchetta tra le quotazioni massime e minime in questi primi sei mesi dell'anno è stata di 15 dollari/barile rispetto ai 25 del 2023 e i 52 del 2022.

Le perduranti tensioni geopolitiche, che non accennano a spegnersi, gettano comunque un ulteriore velo di incertezza sull'immediato futuro.

Incertezza che, però, non si concilia con le esigenze di una transizione energetica che sarà ancora lunga e che si giocherà sulla capacità dei singoli Paesi di sfruttare al meglio i propri punti di forza in chiave

competitiva e non su soluzioni preconfezionate che mal si adattano alle singole specificità.

Del resto, secondo l'Agenzia internazionale per l'energia (AIE), la domanda di energia a livello mondiale nei prossimi due decenni è destinata a crescere di circa il 15% e almeno fino al 2035 il petrolio sarà ancora la prima fonte di energia con una quota del 28%, sopravanzata solo dopo tale data dalle rinnovabili con il 31%.

Slide 2

Ovviamente, la domanda si concentrerà per oltre il 60% nella regione Asia-Pacifico, in Africa e Medio Oriente. Aree in cui la variabile demografica sarà rilevante dato che nel 2050 in Africa ci sarà un miliardo di persone in più, cioè i tre quinti dell'aumento atteso della popolazione globale che l'Onu stima in 1,7 miliardi rispetto ad oggi, mentre nella UE, in Russia, in Giappone e in Cina la popolazione dovrebbe essere inferiore a quella odierna.

A differenza di altre aree, solo in Africa anche la popolazione rurale aumenterà e ciò si ripercuoterà sui livelli di domanda di energia considerato, ad esempio, che circa l'80% delle persone che vivono nell'area sub-sahariana non ha accesso all'elettricità e oltre un miliardo al *clean cooking*.

Slide 3-4

3

Il punto è dunque quello di dare risposte alle giuste richieste di energia e di crescita e l'unica via è avviare un ciclo virtuoso di investimenti per lo sviluppo delle fonti rinnovabili senza dimenticare quelle tradizionali che oggi, come vent'anni fa, coprono l'80% della domanda totale.

Lo scorso anno gli investimenti energetici complessivi sono ammontati a circa 3.000 miliardi di dollari, di cui quasi i due terzi sono stati in *clean energy*, e il 75% del totale sono arrivati dal settore privato. Il solare fotovoltaico, pur coprendo ancora una frazione molto piccola del fabbisogno totale di elettricità (circa il 2%), da solo ha attratto oltre 500 miliardi di dollari, superando tutte le altre fonti messe insieme, mentre altri 370 miliardi sono andati a rafforzare le reti di trasmissione e la capacità di stoccaggio. Triplicati gli investimenti in *clean fuels*.

Slide 5

Quanto agli investimenti in E&P di petrolio e gas, nel 2023 sono stati pari a 538 miliardi di dollari (+9% rispetto al 2022), inferiori del 27% rispetto al picco del 2015 grazie agli avanzamenti tecnologici intervenuti

nel frattempo. Per il 2024 si prevede che la spesa ammonterà a 576 miliardi di dollari, con un progresso del 7% rispetto ad una media del 14% registrata negli ultimi tre anni.

Spicca ancora una volta il ruolo centrale delle NOC (National Oil Company) che hanno coperto oltre il 40% di questi investimenti rispetto al 25% di dieci anni fa, a fronte di un meno 20% da parte delle IOC (International Oil Company).

Il quadro nazionale

Tra gli elementi di rilievo a livello nazionale del 2023 spicca l'ulteriore flessione nella domanda di energia, determinata sia da fattori economici, come il calo della produzione industriale (-2,9%), sia da miglioramenti di efficienza e da motivi climatici. Complessivamente i consumi energetici sono stati pari a 145 Mtep (-4% rispetto al 2022), un valore non molto distante dai livelli del 2020.

Slide 6

In questo contesto, il petrolio è tornato ad essere la prima fonte di energia con un peso sul totale di oltre il 37%, scavalcando il gas naturale che ha mostrato un ulteriore calo di oltre il 10%.

A sostenere i consumi petroliferi è stato determinante il contributo fornito dai prodotti per la mobilità stradale e il trasporto aereo. Tendenza confermata nei primi cinque mesi del 2024 con benzina, gasolio, gpl e jet fuel che hanno superato di 756.000 tonnellate (+5,1%) i volumi dello stesso periodo dell'anno scorso, e di 313.000 tonnellate (+2,1%) quelli del periodo pre-pandemico.

Slide 7

Di particolare interesse è la crescita dei consumi di benzina che nel 2023 sono aumentati di oltre l'11% rispetto al 2019 (+830.000 tonnellate). Evidenza di una progressiva ripresa del trasporto privato che si accompagna ad una consolidata penetrazione della motorizzazione ibrida, prevalentemente a benzina, che oggi rappresenta circa il 4% del parco circolante e il 39% del nuovo immatricolato.

4

In prospettiva, i consumi petroliferi sono destinati a diminuire, ma a crescere sarà la componente rinnovabile che, in base all'attuale normativa comunitaria, al 2030 nei trasporti dovrà arrivare al 29%.

Le nostre stime dicono che i consumi di prodotti petroliferi al 2030 si ridurranno di quasi 8 milioni di tonnellate rispetto ad oggi, mentre i biocarburanti e gli altri carburanti low carbon passeranno dagli attuali 1,7 milioni a circa 6 nel 2030 e a 8,8 nel 2040.

Slide 8

Prodotti essenziali per raggiungere gli obiettivi europei e per continuare a soddisfare le esigenze del parco auto che circolerà nei prossimi anni e che sarà ancora in larga parte composto da veicoli dotati di un motore endotermico alimentato da carburanti liquidi e gassosi.

Slide 9-10

È necessario quindi affrontare un trilemma essenziale che deve trovare l'equilibrio tra l'approvvigionamento di prodotti tradizionali, la crescita della domanda, quindi della produzione dei low carbon fuels, e la sostenibilità economica.

Un ultimo aspetto che vale la pena commentare sono i dati relativi alla fattura energetica e a quella petrolifera.

5

La prima nel 2023 è stata pari a 66,5 miliardi di euro, cioè quasi 48 miliardi in meno rispetto al 2022 che è stato il picco storico. Un valore su cui ha pesato la decisa flessione della componente gas che è passata da 62 a 28,3 miliardi di euro. Più ridotta anche la fattura petrolifera che invece è ammontata a 28,1 miliardi di euro, circa 4,5 miliardi in meno del 2022 dovuti al calo delle quotazioni del petrolio.

Slide 11-12

Quanto al 2024, la fattura energetica si stima intorno ai 56 miliardi di euro, cioè 10 miliardi in meno del 2023 quasi interamente dovuti, anche in questo caso, alla componente gas. Sostanzialmente stabile intorno ai 28 miliardi di euro la fattura petrolifera.

Considerazioni finali

Il quadro delineato conferma, se ce ne fosse bisogno, la complessità del processo di transizione energetica ovvero di decarbonizzazione. Processo sicuramente in corsa e che ha visto il nostro settore pienamente coinvolto.

UNEM ha affrontato questo tema strategico lavorando su due fronti.

Da un lato, per cambiare la posizione ideologica e manichea che vedeva una sola tecnologia idonea per la decarbonizzazione, insistendo tenacemente sui concetti di neutralità tecnologica e pluralità di soluzioni per raggiungere l'obiettivo cruciale del *net zero*; dall'altro, per valorizzare il potenziale delle nostre infrastrutture e competenze per la decarbonizzazione, promuovendo azioni di sostegno alla loro trasformazione.

Tra le tante iniziative evidenzio, tra le più recenti, la firma in occasione del G7 di Torino di una "Joint Statement on Sustainable Biofuels", ovvero una "Dichiarazione congiunta" di azioni a sostegno del ruolo dei biocarburanti nel processo di decarbonizzazione della mobilità. La Dichiarazione, presentata ai Ministri del G7 compresi quelli dei Paesi ospiti della Presidenza italiana, è stata già firmata da oltre 70 stakeholder pubblici e privati attivi nel settore dei biocarburanti e resterà aperta fino alla prossima riunione del G20 in programma ad ottobre in Brasile.

Anche il documento riepilogativo del B7, ossia l'Engagement Group in ambito G7 riservato al mondo delle imprese, ribadisce il contributo determinante dei Low Carbon Fuels (LCF) ed evidenzia la strategicità della raffinazione per la transizione.

Abbiamo quindi contribuito concretamente a far crescere la consapevolezza che esistono alternative reali al solo elettrico in grado di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nei trasporti.

Significativo il fatto che siamo riusciti a coinvolgere su queste posizioni diverse realtà, dalle Università alle Associazioni, sviluppando quindi posizioni sempre più allargate e intersettoriali fatte proprie ormai anche da altre componenti della filiera.

Un esempio, tra i tanti, sono le conclusioni di un recente progetto di ricerca promosso da Autostrade per l'Italia che ha visto il coinvolgimento di esperti del mondo accademico e della ricerca, tra cui Universitas Mercatorum, Luiss, Politecnico di Milano, Università Federico II, Università della Campania, CNR, ENEA.

È infatti ormai patrimonio comune la necessità di una visione più ampia per valutare le reali emissioni di CO₂ quando considerate più correttamente sull'intero ciclo di vita, nonché di un'analisi dei costi evitati delle varie soluzioni tecnologiche.

Ma ci siamo anche impegnati per accompagnare questa trasformazione, che non può significare deindustrializzazione. Il recente decreto sulla conversione parziale o totale delle raffinerie è un esempio concreto. Così come, e in questo dobbiamo ringraziare la struttura di Confindustria con cui abbiamo lavorato intensamente, la proposta di "Industry 5.0" che non esclude il nostro settore per progetti di efficienza energetica e trasformazione *green*.

Un impegno riconosciuto anche dal recente aggiornamento del PNIEC nel quale si raccomanda di salvaguardare l'industria della raffinazione italiana con lo scopo di consentire la sua riconversione in maniera modulare ed accompagnare il processo di decarbonizzazione, consentendo, al contempo, al mercato di disporre di prodotti ad alta compatibilità ambientale realizzati seguendo i più alti standard di sicurezza e sostenibilità.

Evidenziamo altresì una ritrovata sintonia con il Governo per quanto attiene alle impostazioni di principio sulla politica energetica. Politica che non esclude a priori, che tende ad ascoltare e fa proprio il principio di neutralità tecnologica.

In questo ambito, auspichiamo l'adozione di un tavolo interministeriale (MASE, MIMIT, MEF, MASAF) per affrontare il tema della raffinazione e della logistica in un'ottica allargata, attraverso una programmazione industriale/economica che, considerate le criticità individuate, supporti la trasformazione del settore esaltando il know-how e le potenzialità infrastrutturali, tecnologiche e di competenze del Paese.

Nel frattempo, grazie ad un'altra iniziativa intersettoriale con NGV, Confartigianato Trasporti e Federauto, è stato avviato un tavolo di ascolto presso il MIT proprio sui temi del trasporto pesante. Tema che abbiamo affrontato specificamente con uno studio di settore - realizzato con il Rie di Bologna e che presenteremo dopo la pausa estiva - per comprendere le opportunità utili ad una decarbonizzazione efficace e le sinergie tra il trasporto marittimo e stradale alla luce delle recenti modifiche normative europee.

Lo studio, centrato sul trasporto stradale pesante e marittimo, dimostra che ci sono alternative concrete per raggiungere gli obiettivi di riduzione dell'impronta carbonica, ma in maniera affidabile e sicuramente a costi minori. Il percorso di decarbonizzazione è ormai esteso a tutti i trasporti, non solo quello stradale, e quindi il nostro settore ha investito per assicurare prodotti low carbon anche per i settori marittimo e aereo.

Comprendiamo che serve un'azione diversa e una modifica al percorso di decarbonizzazione in ambito europeo. Non serve necessariamente rivedere gli obiettivi che devono prevedere la decarbonizzazione non solo per motivi climatici, ma anche per ragioni strategiche ed economiche. Serve però farlo tutti insieme, senza esclusioni manichee, ma comprendendo le eccellenze e le peculiarità dei diversi Paesi europei che hanno diverse strutture energetiche, infrastrutture e competenze.

Abbiamo quindi sottoscritto il documento "Più che un Manifesto...una proposta all'Europa", realizzato insieme a FuelsEurope - che trovate in cartella stampa - per arrivare ad una strategia globale europea per la transizione energetica verso carburanti rinnovabili per la mobilità e prodotti per l'industria sostenibili, convenienti e affidabili.

È infatti cruciale che il percorso di decarbonizzazione si possa accompagnare ad una transizione del nostro tessuto industriale senza i rischi di una profonda deindustrializzazione.

In Italia sono già operative due bioraffinerie, tra le 9 presenti in Europa, e una terza dovrebbe arrivare nel 2026. Diverse raffinerie tradizionali hanno inoltre investito in impianti di co-processing per lavorare selezionate materie prime biogeniche da affiancare a quelle fossili. Oggi possiamo contare su una capacità di produzione totale intorno a 2,8

Slide 15

8

milioni di tonnellate/anno, che potrebbe arrivare ad oltre 5 milioni nell'arco dei prossimi anni e sostituire circa il 15% dei combustibili fossili.

Una capacità produttiva in linea con l'utilizzo di biocarburanti liquidi previsto al 2030 anche nel nuovo PNIEC. Utilizzo che arriva fino a circa 6 milioni di tonnellate con il contributo del biometano, dei prodotti di origine non biologica, i cosiddetti RFNBO, e dell'idrogeno.

Per traguardare gli obiettivi di penetrazione dei prodotti low carbon è perciò importante che ad un sistema di obblighi, fino ad oggi perseguito, si affianchi un sistema di meccanismi premianti anche sulla parte fiscale del prezzo finale. È un meccanismo usato con successo nel passato e non è l'unico.

Dobbiamo trovare insieme alle Istituzioni nazionali ed europee una regolamentazione chiara e non penalizzante verso questo tipo di prodotti.

È perciò sempre più necessario un approccio programmatico e di ampio spettro alla transizione energetica che valorizzi le infrastrutture e le competenze nazionali, e in questo approccio deve trovare spazio anche la razionalizzazione e la riconversione del settore della raffinazione evitando però misure che sottraggono risorse agli investimenti necessari a questa trasformazione, come è accaduto nel recente passato con la tassa sugli extra-profitti la cui struttura per la parte relativa alle accise è stata considerata illegittima dalla Corte Costituzionale.

Le raffinerie avranno nuove configurazioni centrali nei rispettivi poli industriali per integrazioni con altre realtà energivore (ad esempio, chimica, cementifici, prodotti "non combustibili", teleriscaldamento) e assicureranno efficienza e profittabilità d'insieme. Le raffinerie saranno quindi centrali in un "Energy Hub" dove potranno convivere le varie soluzioni tecnologiche per generare combustibili a bassa impronta carbonica, ma anche e-fuels, soprattutto in un periodo di transizione e convivenza con i combustibili convenzionali.

Un altro tema che ci ha molto impegnati in questo anno è stato quello della ristrutturazione della rete carburanti, oggetto di un DDL che sarà presentato prossimamente al Consiglio dei Ministri.

Siamo stati tra i promotori di un tavolo di confronto tra operatori e sindacati dei gestori, nel tentativo di arrivare ad un testo condiviso da presentare al Governo. L'accordo non c'è stato su tutto, ma sicuramente ci sono state ampie convergenze su larga parte dei temi affrontati.

Il tavolo si è rivelato uno strumento di lavoro straordinario che ha generato idee e proposte che potranno eventualmente migliorare il testo del DDL durante il suo percorso parlamentare.

Anche in questo caso abbiamo scelto di approfondire ulteriormente la tematica con una review che ci offre la possibilità di fare alcune considerazioni.

È un dato che la nostra rete di distribuzione sia inefficiente e che presenti un numero eccessivo di punti vendita a basso erogato.

Slide 16

Oggi circa il 20% dei punti vendita eroga meno di 400.000 litri/anno con ricavi lordi per il gestore stimati tra i 15.000 e i 30.000 euro/anno, e solo il 5% ha erogati superiori a 3,5 milioni di litri, che è il valore medio distribuito da paesi come Germania, Francia e Regno Unito con meno della metà dei nostri impianti.

10

L'insostenibilità economica di taluni punti vendita e l'eccessiva polverizzazione favorisce inoltre fenomeni di illegalità, generando al contempo una concorrenza sleale nei confronti degli altri operatori, come peraltro si legge nelle recenti conclusioni dell'indagine conoscitiva sui fenomeni di evasione dell'Iva e delle accise nel settore della distribuzione dei carburanti condotta dalla Commissione Finanze della Camera.

Ad emergere sono anche profonde differenze a livello regionale. Le regioni del Nord Est mediamente hanno erogati superiori alla media nazionale rispetto a quelle del Centro Sud che invece lo hanno inferiore anche in relazione al numero di autovetture servite.

Slide 17

Secondo le nostre analisi, sarebbe necessario chiudere almeno il 15% degli impianti attuali per un livellamento sugli standard delle Regioni più efficienti, pur continuando a garantire il servizio all'utenza anche nelle aree svantaggiate.

Nei prossimi anni bisognerà perciò investire per riqualificare e rendere efficiente la nostra rete di distribuzione e determinante sarà il ruolo delle Istituzioni nell'incentivare e agevolare questo processo di razionalizzazione.

Concludendo, non posso che essere soddisfatto del lavoro svolto e dei risultati ottenuti anche in termini di nuovi Associati che hanno ulteriormente allargato il nostro perimetro di rappresentanza.

Guardando agli ultimi 5 anni, siamo passati da 60 a 89 Associati, con adesioni sia nel settore della distribuzione rete, sia della logistica, ma anche delle rinnovabili e dell'economia circolare. Le competenze di UNEM sono sicuramente apprezzate anche da chi normalmente si serve di carburanti, tanto che ora annoveriamo anche ITA Airways tra i nostri Associati.

Un processo virtuoso, quindi, avviato nel 2020 con il cambio di nome e che, oggi come ieri, ha sempre lo stesso obiettivo: decarbonizzare davvero!