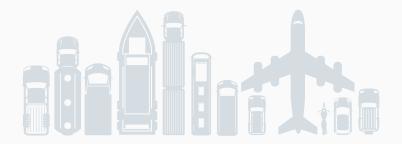




RELAZIONE ANNUALE 2024



Gli organi sociali

(30 giugno 2024)

Presidente

Giovanni MURANO

Vice Presidenti

Raffaele IOLLO Giovanni MAFFEI Guido OTTOLENGHI Rosario PISTORIO

Consiglio Generale

Franco BALSAMO
Sergio BOVO
Claudio COVINI
Gaetano D'ALESIO
Raffaele IOLLO

Antonio LAZZARINETTI Giovanni MAFFEI

Giovanni MURANO

Piero NERI

Massimo NICOLAZZI Guido OTTOLENGHI Marco PANNUNZIO Rosario PISTORIO Giorgio PROFUMO

Giacomo RISPOLI

Antonella SOPRANZETTI

Andrea TREDICI Gian Luigi TRIBOLDI

Collegio dei Revisori Contabili

Giuseppe CEMBROLA Francesca FRACASSI Paolo MOSCATO Emanuele MURIANNI Antonio PALUMBIERI

Probiviri

Piero BISCARI Alessandro CARERI Pietro DE SIMONE Carlo RANESI

Direttore Generale Marina BARBANTI





Le aziende associate

(30 giugno 2024)

ALKION TERMINAL VADO LIGURE

ALMA PETROLI

ATTILIO CARMAGNANI "AC" BIO RAFFINERIA DI GELA

BP ITALIA

COSTIERI D'ALESIO DECAL ITALIA

DEPOSITI COSTIERI DEL TIRRENO

DISMA ECOFUEL

ENI REVT - REFINING EVOLUTION AND

TRANSFORMATION

ENILIVE ENIMOOV ESSO ITALIANA GOI ENERGY - ISAB

IES - ITALIANA ENERGIA E SERVIZI

IPLOM

ITELYUM REGENERATION KUWAIT PETROLEUM ITALIA

KRI

LA PETROLIFERA ITALO - RUMENA

LUKOIL ITALIA

NAUTILUS AVIATION NERI DEPOSITI COSTIERI

NESTE NEXTCHEM PETRA

PETRONAS LUBRICANTS ITALY

PETROVEN

RAFFINERIA DI MILAZZO SAN MARCO PETROLI

SARAS S.A.R.P.O.M. SERAM

SHELL ITALIA OIL PRODUCTS

SIGEMI SONATRACH S.I.O.T. SUPERBA TAMOIL TOSCOPETROL TOTALENERGIES

I SOCI AGGREGATI

AMBIENTE AFRY ARCADIS

B&A CONSULTANCY

BE POWER BELFOR ITALIA

CONSORZIO NAZIONALE OLI USATI

COSTIERO GAS LIVORNO DALLA BERNARDINA F.LLI

ECOTHERM EIRL

ENI CORPORATE UNIVERSITY ENI GLOBAL ENERGY MARKETS

ENI NEW ENERGY ENI PLENITUDE ENI POWER

ENI POWER MANTOVA

ENI REWIND ENI SERVIZI

ENI TRADE&BIOFUELS

ERG

EVONIK OPERATIONS GMBH - FILIALE ITALIA

GREENTHESIS HTR BONIFICHE ITA AIRWAYS ISOIL IMPIANTI ITALSEA JACOBS ITALIA

LEONARDO SISTEMI INTEGRATI

M3R MARES

PETROLTECNICA

PLENITUDE ENERGY SERVICES

RAMBOLL RES DATA REXILIENCE

S.E.F. (ENI POWER FERRARA)

SERVIZI AEREI OMSIC S.M.S. STANTEC

TESECO BONIFICHE
TRALICE COSTRUZIONI
TUV AUSTRIA ITALIA
WOLFTANK DGM
WSP ITALIA
XIFONIA





Indice

Il mercato internazionale	1
Il quadro economico internazionale	1
La domanda e l'offerta di petrolio	2
l prezzi del greggio e dei prodotti raffinati	3
Gli investimenti in E&P	5
La raffinazione	5
L'economia italiana e l'energia	7
Il quadro macroeconomico	7
FOCUS - Nuovo record dei flussi turistici in Italia nel 2023	8
FOCUS - Quali impatti dalla crisi del Mar Rosso	10
I consumi di energia	12
La fattura energetica e petrolifera	13
Il mercato del gas naturale e del GNL	14
Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili	15
FOCUS - Prezzi dell'elettricità penalizzanti per le industrie italiane	16
Il petrolio in Italia	19
La produzione nazionale di idrocarburi	19
l consumi di prodotti petroliferi	20
I prezzi dei prodotti petroliferi	25
Le importazioni e le esportazioni	25
Il downstream italiano	27
La capacità di raffinazione nel 2023	27
La distribuzione carburanti	29
Le scorte d'obbligo	30
Regolamento ENAC su depositi avio	30
L'evoluzione della logistica e la portualità	30
FOCUS - Crisi Russia-Ucraina	32
FOCUS - Award e ricorrenze delle Industrie della mobilità	33
FOCUS - Evoluzione assetti di mercato	35
La sicurezza fisica (security) della rete carburanti	38
La lotta al contante	39
OSSIF II rapporto intersettoriale 2023	40
La sicurezza fisica (security) della rete di oleodotti	42
Sicurezza informatica	42
FOCUS - Energy Transition: investimenti e attività industriali	43





RELAZIONE ANNUALE 2024

Aspetti doganali e fiscali	47
Il gettito fiscale	47
Il contrasto all'illegalità	49
Il tax gap	51
La riforma fiscale	51
La fiscalità sui biocarburanti	53
Digitalizzazione della filiera	55
I prodotti energetici e l'ambiente	57
Il punto sul Pacchetto "Fit for 55"	
La riforma del sistema di scambio di quote di emissione ETS	57
Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM)	57
Il Net Zero Industry Act	58
Il Fondo sociale per il clima	58
La Direttiva "Energy Efficiency" (2023/1791/UE)	58
La nuova Direttiva "RED III" (2023/2413/UE)	58
Il Regolamento FuelUE Maritime (2023/1805/UE)	59
Il Regolamento ReFuel Aviation UE (2023/2405/UE)	59
La revisione del Regolamento DAFI (2023/1804/UE)	59
FOCUS - Il punto sull'idrogeno	60
Regolamento sulle emissioni di CO ₂ di auto e furgoni (2023/851/UE)	61
Il Regolamento sulle emissioni di CO ₂ dei veicoli pesanti (2024/1610/UE)	61
II Regolamento "Euro 7"	61
La Direttiva sulla tassazione energetica (ETD)	62
L'aggiornamento del PNIEC	62
La revisione della Direttiva IED	63
La revisione della Direttiva sulla qualità dell'aria ambiente (AAQD)	63
Green New Deal	64
L'attività del Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la Mobilità	64
Il punto sullo sviluppo dei biocarburanti	64
Il Gruppo Strategico Lubrificanti	65
Il Progetto Riqualificazione Ambientale	65
Sperimentazione - Quaderno n.30/2024 della collana "Quaderni" di Ispra	66
La revisione del Codice dell'Ambiente	66
RENTRI - Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti	66
Proposta di Direttiva sul monitoraggio e sulla resilienza del suolo	67
Bonifica dei siti inquinati	67
Linee guida SNPA per la gestione dei riporti	67
La Sostenibilità Integrata Esg - ENVIRONMENT, SOCIAL, GOVERNANCE	67
Il Gruppo di lavoro Sostenibilità	67
Transizione ESG: il progetto Unem	68
European Sustainability Reporting Standards (ESRS)	69
Pandicontaziona dalla Sostanihilità: CSDP a standard FFPAG	70





RELAZIONE ANNUALE 2024

Formazione, Salute e Sicurezza	71
Modulo sui siti di interesse petrolifero a Sapienza, Università di Roma	71
Corso SNPA sul monitoraggio degli aeriformi	71
Progetto Preposto qualificato della committenza dell'energia	71
Progetto di formazione per i Rappresentanti per la sicurezza e per l'ambiente	71
Progetto formazione trimestrale Seveso (seconda edizione 2023-2024)	71
Il recepimento IV Direttiva cancerogeni	72
Nuove norme di qualifica degli appaltatori	72
Protocollo di intesa Inail-Unem	73
FOCUS - Le performance sicurezza	73





Il mercato internazionale

Il quadro economico internazionale

Nel corso del 2023 l'economia mondiale si è mostrata sorprendentemente resiliente rispetto ai timori di stagnazione seguiti al periodo di forte inflazione che ha caratterizzato gran parte del 2022.

Stando alle stime del Fondo monetario internazionale (FMI), il Pil mondiale ha chiuso l'anno con una crescita del 3,2 per cento, in leggero aumento rispetto alle stime iniziali, che dovrebbe confermarsi anche nel 2024 e nel 2025. Si tratta tuttavia di un valore tra i più bassi degli ultimi decenni.

Quanto all'inflazione, nel 2023 è scesa al 6,8 per cento rispetto al 9 per cento del 2022, con attese di ridursi ancora fino al 5,9 per cento nel 2024 e al 4,5 per cento nel 2025.

Nonostante ciò, stando al FMI, i rischi per le prospettive globali al momento appaiono sostanzialmente bilanciati: da un lato, l'impatto di nuove ed eventuali impennate dei prezzi derivanti dalle tensioni geopolitiche, comprese quelle legate alla guerra in Ucraina e al conflitto a Gaza e in Israele, associate ad una per-

sistente inflazione di fondo; dall'altro, l'avvio di politiche fiscali più espansive del previsto, in grado di rilanciare l'attività economica nel breve termine

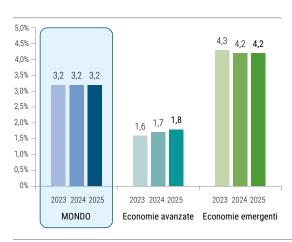
I rischi maggiori potrebbero però derivare dalla crescente "frammentazione geoeconomica" seguita all'invasione russa dell'Ucraina, dal momento che ad essere alterata sarebbe l'efficienza delle catene di approvvigionamento globali, con perdite in termini di specializzazione, minori guadagni dalle economie di scala e riduzione della concorrenza.

Secondo Banca d'Italia le possibili conseguenze di tale frammentazione sono particolarmente rilevanti per l'area euro, essendo notevolmente dipendente dall'estero per l'approvvigionamento delle risorse energetiche essenziali.

Tale vulnerabilità impatta inoltre sul peso dell'Europa nell'economia internazionale, in calo già da tempo.

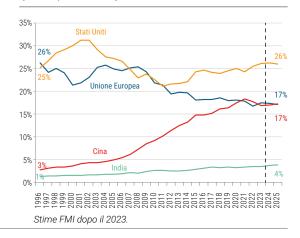
Il peso dell'Unione Europea sul Pil mondiale negli ultimi due decenni è sceso dal 26 al 17 per cento, quello degli Stati Uniti è rimasto invariato al 26 per cento, mentre quello della Cina è quintuplicato.

MONDO Le stime della crescita economica nel 2024-2025



PRINCIPALI ECONOMIE Peso sul Pil

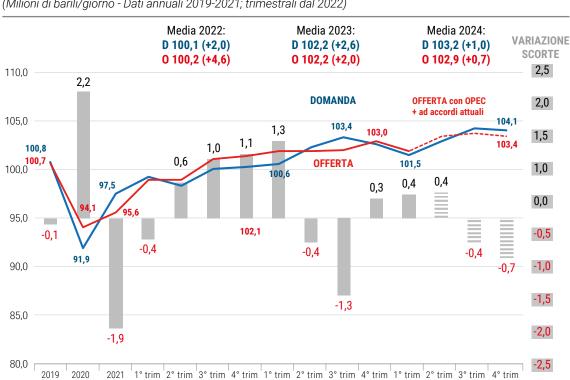
mondiale (Valori percentuali)



Fonte: FMI, World Economic Outlook, aprile 2024







MONDO Il mercato petrolifero

(Milioni di barili/giorno - Dati annuali 2019-2021; trimestrali dal 2022)

Fonte: AIE, Oil Market Report, 12 giugno 2024

La domanda e l'offerta di petrolio

Nel 2023 i mercati petroliferi hanno confermato le tendenze emerse nel corso degli ultimi tre anni, con una domanda di petrolio in costante crescita per il recupero post-pandemia e un'offerta che non sempre ha tenuto lo stesso passo.

2022

2022

2022

2023

2023 2023

2023

2024

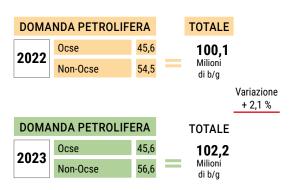
La domanda di petrolio in media annua è stata pari a 102,2 milioni di barili giorno, 2,1 milioni in più rispetto al 2022, con punte di oltre 103 milioni di barili giorno nel terzo trimestre dell'anno. Questa crescita è stata trainata guasi esclusivamente dai Paesi non-Ocse, in particolare dalla Cina e dagli altri Paesi asiatici che insieme rappresentano un terzo del totale e hanno contribuito per l'87 per cento all'incremento della domanda.

Sostanzialmente stabile invece la domanda dei Paesi Ocse.

Analizzando le dinamiche dei singoli Paesi, emerge come la domanda degli Stati Uniti sia stata di poco inferiore a quella del pe-

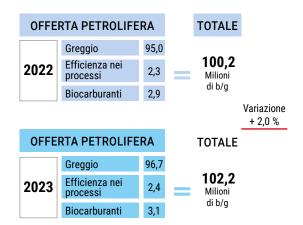
riodo pre-Covid (-1,0 per cento), mentre per l'Europa il gap è risultato ben più consistente (-6,0 per cento), con volumi tornati sui livelli del 2014.

Per il 2024 l'Agenzia internazionale per l'energia (AIE) stima una domanda totale intorno ai 103,2 milioni di barili giorno (2,8 milioni di barili/giorno in più rispetto al periodo pre-pandemico), con una punta superiore ai 104 milioni nel terzo trimestre dell'anno (valore mai raggiunto prima).









Quanto all'**offerta petrolifera**, nel 2023 è stata pari a 102,2 milioni di barili/giorno, in aumento di 2,0 milioni rispetto al 2022, grazie al contributo dei Paesi non-Opec, soprattutto degli Stati Uniti che con un incremento di 1,9 milioni di barili/giorno si sono confermati primi produtori mondiali, con volumi molto vicini a quelli di Arabia Saudita e Russa messe insieme e rafforzando così la propria presenza sui mercati internazionali.

Nel mercato dell'offerta il 2023 ha sostanzialmente confermato le variazioni dei flussi fra le diverse aree produttive.

L'offerta dei Paesi Opec+ è infatti scesa di circa 300 mila barili/giorno, con la produzione dell'Arabia Saudita in calo di 900 mila e di 200 mila la Russia. Il declino complessivo del blocco è stato parzialmente compensato dall'Iran (esente dai tagli) che con 500 mila barili/giorno in più è arrivato a livello più alto degli ultimi 5 anni¹.

L'Opec² pertanto, continuando nella sua politica di tagli, ha visto scendere la propria quota sul mercato totale al 32 per cento rispetto al 39 per cento di soli dieci anni fa³.

Nella riunione di giugno scorso, per sostenere le quotazioni, l'Opec+ ha deciso di estendere i tagli alla produzione di greggio fino al 2025 e di prolungare le restrizioni volontarie di alcuni Paesi anche nel terzo trimestre 2024: i tagli di 1,6 milioni di barili stabiliti ad aprile 2023 saranno estesi alla fine di dicembre 2025, mentre i tagli volontari di 2,2 milioni di barili, annunciati a novembre 2023, saranno prolungati fino a settembre 2024 e quindi gradualmente ridotti.

I prezzi del greggio e dei prodotti raffinati

Nel 2023 il **Brent** in media si è attestato poco più di 82 dollari/barile in calo di circa 17 dollari rispetto ai 99 registrati nel 2022. Nel corso dell'anno le quotazioni hanno mostrato un andamento abbastanza volatile, dovuto alle tante incertezze che hanno caratterizzato i mercati, considerato il protrarsi del conflitto in Ucraina e l'avvio, ad ottobre, degli scontri in Medio Oriente.

Una prima fase ribassista ha caratterizzato l'inizio dell'anno, con prezzi che hanno oscillato nella fascia 75-85 dollari/barile, frenati da un lato dai timori di un rallentamento della crescita economica globale e sostenuti dall'altro dai tagli Opec+.

In particolare, nel mese di aprile inaspettatamente sono stati aggiunti nuovi tagli a quelli annunciati nei mesi precedenti, portando la riduzione complessiva a 1,7 milioni di barili/ giorno, a partire dal mese di maggio fino alla fine del 2023.

Inoltre, all'inizio di giugno l'Opec+ ha annunciato di voler estendere i tagli a tutto il 2024, a cui l'Arabia Saudita ha aggiunto un ulteriore taglio di 1 milione di barili/giorno, a partire da luglio e prorogabile di mese in mese in base alle condizioni del mercato.

Tali interventi hanno arginato le spinte ribassiste del mercato, anzi a partire dall'estate è seguita una fase decisamente rialzista che ha spinto le quotazioni del Brent oltre i 92 dollari/barile, sulla scia degli annunci di nuove riduzioni dell'offerta da parte di Arabia Saudita e Russia⁴ e anche per i problemi che hanno interessato diverse aree di produzione, giunti nel periodo di maggiori consumi e di scorte in calo.



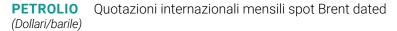


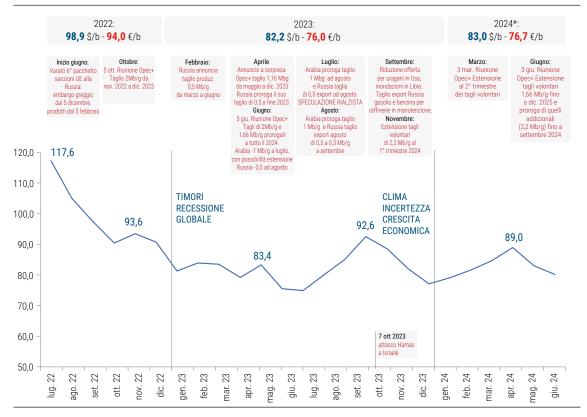
Nel 2023 la produzione dell'Iran è tornata a 3 milioni di barili/giorno rispetto ai circa 2,4 del 2019.

² L'Angola è uscita dall'Opec da gennaio di quest'anno.

³ La coalizione Opec+, che a dicembre 2023 ha celebrato 7 anni dalla sua fondazione, comprendendo anche la Russia e altri 9 Paesi, nel 2023 ha prodotto complessivamente 50,7 milioni barili/giorno, rappresentando il 49,6 per cento dell'offerta mondiale.

⁴ L'Arabia Saudita ha esteso i propri tagli addizionali sino alla fine del 2023, la Russia un ulteriore taglio per circa 0,3 milioni barili/giorno, anche questo previsto sino alla fine dell'anno.





(*) Fino al 13 giugno 2024.

Fonte: Unem su dati stampa specializzata

Nuova correzione di rotta a partire dal mese di novembre, con prezzi che hanno ricominciato a scendere fino ai 74 dollari/barile di inizio dicembre, nonostante la presenza diffusa di situazioni critiche in Paesi chiave del Medio Oriente e dell'Africa. In primis, l'improvviso attacco sferrato ad inizio ottobre da Hamas verso Israele, che ha fatto temere il ripetersi di una crisi simile a quella del 1973-74 e spinto il Brent vicino ai 90 dollari/barile. Tuttavia, già alla fine del mese, il mercato ha iniziato a scontare l'assenza di un effetto immediato sulla produzione e, di conseguenza, il barile ha iniziato a perdere terreno riportandosi nella fascia dei 70-80 dollari, in un contesto macroeconomico e geopolitico incerto. L'effetto dei tagli alla produzione dell'OPEC+ Russia è stato così ridimensionato dai timori recessivi per i livelli di inflazione ancora elevati e dalle tensioni derivanti dal nuovo conflitto in Medio Oriente, oltre al perdurare della guerra russo-ucraina.

Qualche preoccupazione è riemersa con il nuovo anno, quando sono cominciati i primi attacchi dei ribelli yemeniti Houthi nella zona del Mar Rosso, un'area di importanza cruciale sia in termini commerciali che geostrategici, in quanto ponte naturale tra Oriente e Occidente¹. L'impatto sui prezzi del Brent tutto sommato è stato abbastanza contenuto, considerato che la media dei primi cinque mesi dell'anno si è mantenuta intorno agli 83 dollari/barile.

Le stesse tendenze del greggio, anche più accentuate, si sono avute sul mercato dei prodotti raffinati in larga parte dovute alle difficoltà che ha incontrato la raffinazione nel coprire una domanda abbastanza sostenuta, in particolare nel settore dei trasporti, in un contesto di scorte basse e necessità di intervenire con le manutenzioni degli impianti di raffinazione non più rinviabili.





¹ Vedi Focus "Quali impatti dalla crisi del Mar Rosso" a pag. 10.

Gli incrementi maggiori si sono avuti tra agosto e settembre, quando le quotazioni sui mercati internazionali (Platts Cif Med) di benzina e gasolio sono tornate a superare i 1.000 dollari/tonnellata, corrispondenti a 75-80 centesimi euro/litro, come accaduto solo all'indomani dell'invasione russa dell'Ucraina. Ciò è stato l'effetto combinato delle sanzioni alla Russia su greggi e prodotti raffinati e, appunto nel periodo estivo, delle temperature estreme negli Stati Uniti, Europa e in Cina, che hanno limitato la flessibilità operativa delle raffinerie di circa il 20 per cento rispetto ai livelli operativi standard, riducendo l'offerta di prodotti, soprattutto sui mercati europei.

Gli investimenti in E&P

Per la prima volta dal 2015, nello scorso anno gli investimenti in Esplorazione e Produzione non hanno seguito la dinamica delle quotazioni del greggio in calo e, con 538 miliardi di dollari, sono aumentati del 9 per cento, attestandosi al valore più elevato degli ultimi 9 anni.

L'AIE li stima in ulteriore aumento a 570 miliardi (+7 per cento), ritenendoli ad un livello

più che sufficiente a soddisfare la domanda di petrolio dei prossimi anni che, sempre secondo l'AIE, fra il 2023 e il 2030 aumenterà di 3,2 milioni di bariri al giorno toccando il picco di 105,6 milioni di barili/giorno entro il 2029 per poi contrarsi leggermente nel 2030.

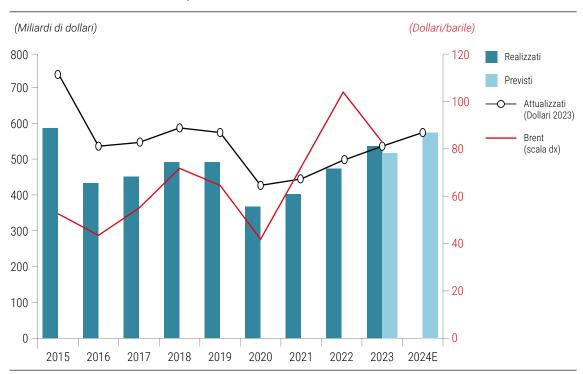
Pur in questa prospettiva di crescita molto contenuta e ritenuta sottostimata dall'Opec, resta comunque la necessità di continuare a soddisfare una domanda di petrolio, comunque elevata, garantendo un'offerta supportata da investimenti adeguati a compensare anche il naturale declino delle attuali produzioni.

La raffinazione

A livello mondiale la capacità di raffinazione a fine 2022 è stata pari a circa 103 milioni di barili/giorno, in aumento di 1,5 milioni rispetto all'anno precedente, per l'entrata in funzione di alcuni nuovi impianti in Cina e Medio Oriente.

Rispetto al 2010, la domanda di prodotti petroliferi in Europa è diminuita dell'11 per cento, mentre nella sola Asia è aumentata del 32 per cento, in particolare in Cina e India rispettivamente del

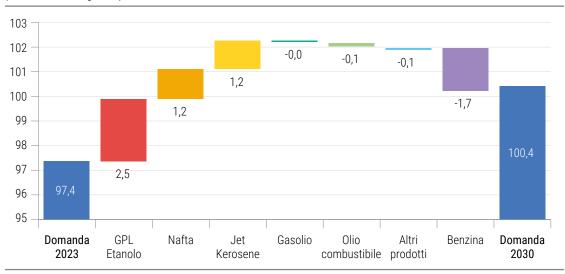
MONDO Investimenti nell'upstream Oil&Gas



Fonte: AIE, Oil 2024 Analysis and forecast to 2030, giugno 2024







MONDO Variazione domanda dei prodotti petroliferi al 2030^(*) (Milioni di barili/giorno)

(°) Domanda al netto di Coal-to-Liquids (CTL), Gas-to-Liquids (GTL), additivi, biocarburanti e usi diretti del greggio. Fonte: AIE, Oil 2024 – Analysis and forecast to 2030, giugno 2024.

64 e del 58 per cento. Nello stesso periodo la capacità di raffinazione dell'Unione Europea si è ridotta del 10 per cento a fronte di una crescita del 29 per cento in Medio Oriente e del 24 per cento in Asia Pacifico.

Sulle sue prospettive al 2030, l'AIE si attende un aumento della capacità di raffinazione dai 104,2 del 2024 a 107,4 milioni di barili/giorno, legata alla domanda di prodotti raffinati. Le regioni ad Est di Suez determineranno la maggior parte di tale crescita, così come l'aumento della capacità di raffinazione: il 70 per cento dei 3,3 milioni di barili/giorno in più del suo incremento sarà in Cina e negli altri Paesi orientali.

Al 2030, parallelamente alla domanda di prodotti raffinati, l'AIE stima in crescita i carburanti liquidi non raffinati, fra cui i biocarburanti, previsti arrivare a 3,7 milioni di barili/giorno rispetto ai 3,1 attuali.





L'economia italiana e l'energia

Il quadro macroeconomico

Nel 2023 l'aumento del nostro PIL è stato dello 0,9 per cento, in ulteriore rallentamento rispetto al forte recupero post-Covid (+8,3 per cento nel 2021 e +4 per cento nel 2022), risultando secondo solo alla Spagna (+2,5 per cento), mentre in Paesi come la Francia la crescita è stata inferiore (+0,7 per cento) se non negativa come in Germania, unico Paese a registrare un calo del Pil lo scorso anno (-0,3 per cento).

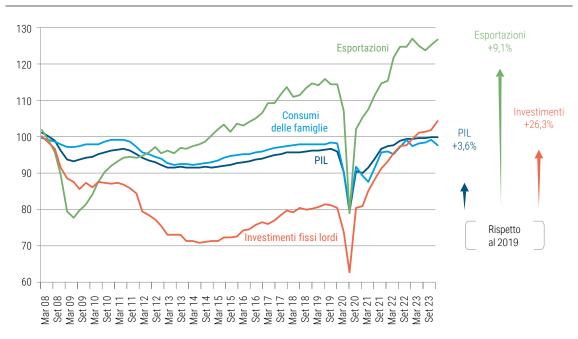
Nel 2023 il Pil ha superato del 3,6 per cento il livello del 2019 ed è tornato al livello del 2007 (anno pre-crisi economico finanziaria) dopo 15 anni, mentre negli altri Paesi, come Francia e Germania, è avvenuto nel 2011 e in Spagna nel 2017, accumulando così un divario di crescita di oltre 10 punti con la Spa-

gna, 14 con la Francia e 17 con la Germania. Pertanto, nonostante la buona performance economica fra il 2019 e il 2023 rispetto alle principali economie europee, permane la perdita di capacità produttiva industriale, che ha perso il 20 per cento rispetto al 2000.

La dinamica del nostro Pil è stata sostenuta lo scorso anno soprattutto dalla domanda interna, per quanto in rallentamento, e dal forte ruolo degli investimenti, con un contributo significativo di quelli delle costruzioni, in particolare nel comparto edilizio, in accelerazione a fine anno in vista della riduzione degli incentivi fiscali.

Nel corso del 2023 è invece proseguita la tendenza negativa della produzione industriale in atto della seconda metà del 2022, per effetto dei costi elevati dell'energia e dell'indebolimento della domanda.

ITALIA PIL e principali componenti della domanda^(*) (Dati trimestrali; indici: 2007=100)



⁽º) Valori a prezzi concatenati; dati destagionalizzati e corretti per i giorni lavorativi. Fonte: Elaborazioni Banca d'Italia su dati ISTAT





FOCUS

Nuovo record dei flussi turistici in Italia nel 2023

Di particolare rilevanza per la nostra economia¹ e per i consumi dei prodotti destinati alla mobilità nel nostro Paese, è la dinamica dei flussi turistici, che dopo il crollo conseguente alla pandemia, stanno ora evidenziando nuovi slanci.

Secondo i dati Istat², **nel 2023 le presenze turistiche**³ **hanno infatti toccato un nuovo record storico**, superando anche il 2019 (+2,2 per cento); in particolare è stato rilevato un incremento delle presenze del 5,1 per cento per la componente estera e un lieve calo di quella domestica pari a -0,9 per cento.

Nello scorso anno, le presenze turistiche in Italia sono aumentate complessivamente dell'8,3 per cento rispetto all'anno precedente e come già accaduto in precedenza, all'incremento dei flussi turistici ha contribuito principalmente la componente estera, cresciuta del 15,4 per cento in un anno, mentre la clientela domestica è aumentata invece dell'1,5 per cento.

La domanda dei turisti stranieri è così tornata a superare quella dei turisti residenti in Italia, raggiungendo il 52,0 per cento del totale delle presenze registrate in tutti gli esercizi ricettivi. Secondo le indicazioni provvisorie relative al primo bimestre 2024, il turismo si conferma in ulteriore aumento: le presenze totali, infatti, sono aumentate del 3,4 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Anche quest'anno la loro dinamica di crescita è trainata soprattutto dalla clientela estera (+9,9 per cento), mentre quella italiana risulta in flessione (-2,1 per cento).

Al ritorno a flussi turistici di eccezionale intensità si accompagnano, però, anche fenomeni di concentrazione delle presenze e congestionamento delle principali mete di attrazione, tipici dell'over-tourism in particolare nelle città d'arte. Tornati a quasi 86 milioni, i turisti stranieri transitati dalle frontiere italiane⁴ sono aumentati del 15 per cento rispetto al 2022, restando tuttavia ancora inferiori di oltre 10 milioni rispetto all'anno pre-Covid. Prevalentemente gli

stranieri transitano per vie stradali (49 per cento, pari a 42,3 milioni), seguiti da chi arriva per via aerea (con un peso del 47 per cento), via ferrovia e via nave (entrambi pari al 2 per cento). In aumento del 6 per cento nel 2023, i transiti per vie stradali hanno toccato il valore più elevato nel 2018 (53,5 milioni), anno rispetto al quale hanno perso oltre 11 milioni di viaggiatori, vuoi per lo spostamento ad altre modalità di trasporto, ma soprattutto per le modifiche della provenienza.

Nello scorso anno 40,3 milioni di turisti sono transitati per **via aerea**, risultando in aumento del 27 per cento rispetto al 2022 e superando di 800 mila turisti il livello del 2019.

Sebbene l'Europa rappresenti la quota maggiore (nel 2023 è stata pari al 69 per cento degli ingressi), le provenienze da destinazioni più lontane hanno segnato il maggiore incremento rispetto al 2022: Oceania +108 per cento, Asia +61 per cento e America +44 per cento. Che l'Italia sia il Paese preferito in Europa dai turisti extraeuropei, lo confermano anche i dati sui pernottamenti.

La significativa attrattività del nostro Paese da tali destinazioni ha favorito infatti la ripresa dei voli di lungo raggio, con una dinamica di crescita del carboturbo che ha superato ogni aspettativa.





Nel 2019, il valore aggiunto turistico valeva quasi 100 miliardi di euro e rappresentava il 6,2 per cento del totale economia.

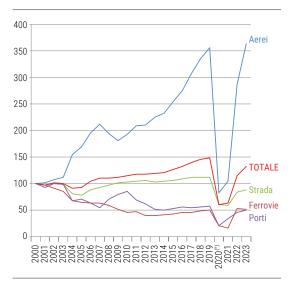
² Istat, Audizione del dott. Stefano Menghinello, Commissioni riunite V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione) della Camera dei Deputati, 22 aprile 2024.

Le "presenze turistiche" si riferiscono alle notti trascorse dai clienti - italiani e stranieri (ossia i residenti in Italia e i residenti all'estero) - nelle strutture ricettive del nostro Paese, rilevate in dall'indagine "Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi" sull'offerta turistica italiana.

Banca d'Italia, Indagine campionaria sul turismo internazionale dell'Italia.

L'ITALIA È IL PAESE CON PIÙ TURISTI PROVENIENTI DAGLI ALTRI CONTINENTI

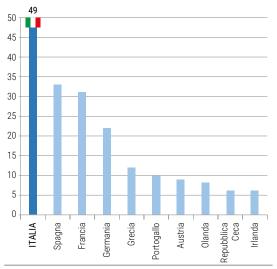
ITALIA Movimento internazionale dei turisti stranieri attraverso i transiti di frontiera (*Indici 2000=100*)



(^) Stime

Fonte: Unem su dati Banca d'Italia

TURISMO INTERNAZIONALE Totali notti trascorse nei Paesi dell'Unione europea dai turisti provenienti da America, Asia, Oceania e Africa (Milioni)



Fonte: Fondazione EDISON su dati Eurostat 2019

L'indice grezzo della produzione industriale è sceso del 2,1 per cento nel 2023, amplificando il calo di -0,4 per cento dell'anno precedente. L'indice della produzione nelle costruzioni ha segnato infatti un +6 per cento nel 2023 a fronte di un +21,2 per cento dell'anno precedente.

Il valore aggiunto dell'industria è risultato in calo dell'1,1 per cento, a fronte del +3,9 per cento delle costruzioni e del +1,6 per cento dei servizi, favoriti dai flussi turistici.

Dalla fine del 2022 si è registrato un processo di disinflazione, che ha progressivamente ridotto i livelli record di inflazione del 2022 (+8,1 per cento).

L'indice dei **prezzi al consumo** per l'Intera Collettività Nazionale (NIC) nel 2023 ha registrato in media annua una crescita del 5,7 per cento, derivante soprattutto dall'eredità

ITALIA Produzione nell'industria e nelle costruzioni

(Indici 2021=100 Dati destagionalizzati)



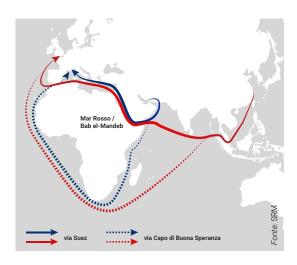
Fonte: ISTAT





FOCUS

Quali impatti dalla crisi del Mar Rosso



A distanza di alcuni mesi dai primi attacchi Houthi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, UNEM ha condotto una **Survey tra le Associate** per analizzare le criticità della situazione rispetto alla normale attività operativa e valutare le contromisure adottate.

Dalla Survey è emerso che circa il 78 per cento delle intervistate ha affermato di avere subito delle conseguenze da una crisi tuttora in corso, seppure in modi e misure diversi.

Da un punto di vista operativo, il 58 per cento ha denunciato di avere incontrato difficoltà nel reperire le materie prime necessarie - principalmente petrolio greggio (45 per cento) e in piccola parte gasolio e altri semilavorati o feedstock (10 per cento) - mentre il 42 per cento ha rilevato un allungamento nei tempi di consegna.

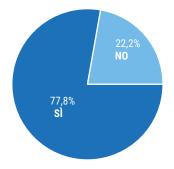
Quanto all'impatto economico, l'86 per cento ha dichiarato di avere subito aumenti dei costi di approvvigionamento, dovuti in primo luogo alla crescita dei noli, in una misura compresa tra il 10 e il 20 per cento nel 45 per cento dei casi, superiori al 20 per cento nel 22 per cento dei casi. La stima UNEM, pertanto, è che l'impatto economico può essere stimato in un range compreso tra 2 e 4 dollari/barile.

Per fronteggiare le difficoltà, il 45 per cento delle intervistate ha modificato la localizzazione dei fornitori, privilegiando Stati Uniti, Africa e Nord Europa e più in generale rotte che non richiedono né il passaggio dal Mar Rosso e tanto meno la circumnavigazione dell'Africa.

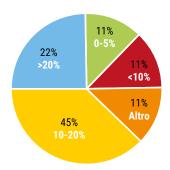
Un ultimo elemento di rilievo che emerge dalla Survey è che quasi l'89 per cento delle intervistate si è detto di non essere preoccupato per eventuali interruzioni nei flussi di approvvigionamento.

Tutto ciò conferma che il mercato petrolifero è ormai estremamente diversificato e, come avvenuto nella crisi ucraina, con il divieto di importazioni di greggi e semilavorati russi, la nostra industria ha sviluppato una elevata flessibilità per orientare gli acquisti verso rotte meno critiche, seppure a fronte di un aumento dei costi del prodotto finale.

Ritenete che la Vostra Azienda sia impattata dalla crisi del Mar Rosso?



Se avete registrato un aumento dei costi di trasporto, specificare in quale misura







dell'anno precedente (+5,1 per cento), mentre quella propria del 2023 risulta in crescita decisamente moderata (+0,5 per cento) e il trascinamento al 2024 è pressoché nullo (+0,1 per cento).

Nel primo trimestre di quest'anno è proseguita la tendenza al rallentamento e il NIC è del +0,9 per cento.

Nel 2023 la finanza pubblica è leggermente migliorata grazie alla dinamica sostenuta delle entrate e al ridimensionamento delle misure adottate nel 2022 per fronteggiare la crisi energetica: **l'indebitamento netto delle Amministrazioni Pubbliche** in rapporto al Pil è stato pari al 7,4 per cento, rispetto all'8,6 per cento dell'anno precedente, scendendo di circa 14 miliardi di euro. Il **debito pubblico** ha superato i 2.863 miliardi di euro (+105,2 milioni di euro), con una incidenza sul Pil pari al 137,3 per cento (in calo di circa 3 punti percentuali rispetto al 2022).

Nel primo trimestre di quest'anno, secondo

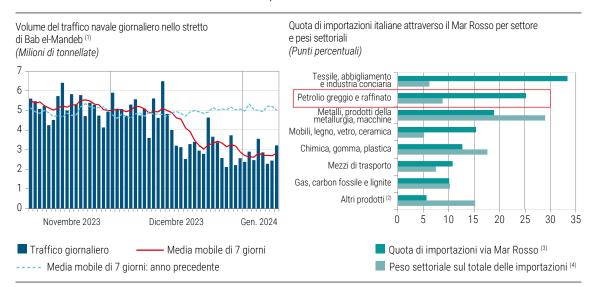
i dati preliminari, la crescita congiunturale è stata moderata sia in Italia (+0,3 per cento) che Francia e Germania (+0,2 per cento), mentre in Spagna ha continuato ad essere più elevata (+0,7 per cento).

Attualmente le prospettive di crescita della nostra economia per il 2024 sono moderatamente positive, anche se le tensioni geopolitiche in Europa e in Medio Oriente continuano a condizionare il contesto macroeconomico internazionale e di riflesso anche il nostro.

Le tensioni nel Mediterraneo, in particolare, hanno aumentato i rischi di navigazione e il dirottamento dei traffici navali del Canale di Suez attraverso il Capo di Buona Speranza, con un allungamento dei tempi di consegna delle merci e l'aumento dei noli e dei costi di fornitura e consegna anche delle materie prime.

Sotto questo profilo il comparto della Raffinazione risulta fra le industrie più penalizzate.

ITALIA Traffico navale nel Mar Rosso ed esposizione dei settori economici



⁽¹⁾ Volume giornaliero delle merci in transito nello stretto di Bab el-Mandeb dal 15 novembre 2023. (2) Prodotti dell'agricoltura, alimentari, dell'industria mineraria e altri prodotti non ricompresi altrove. (3) Rapporto tra la stima del valore delle importazioni trasportate attraverso il Mar Rosso e il totale delle importazioni italiane. (4) Il peso settoriale è la quota delle importazioni del settore sul totale delle importazioni italiane in valore.

Fonte: Elaborazioni Banca d'Italia su dati FMI Portwatch e ISTAT





I consumi di energia

Nuova flessione della domanda italiana di energia nel 2023: dopo il rimbalzo del 2021 (+12 Mtep) è scesa di 6 Mtep nel 2022 e lo scorso anno (-4 per cento in entrambi gli anni). Siamo su un livello dei consumi energetici sui 145 Mtep¹, leggermente più alti del 2020 (144 Mtep), e ai minimi dal 1990, determinato da motivi climatici e da fattori economici, con una produzione industriale nuovamente in calo (-2,9 per cento).

I trend dell'anno per le varie fonti sono stati i seguenti:

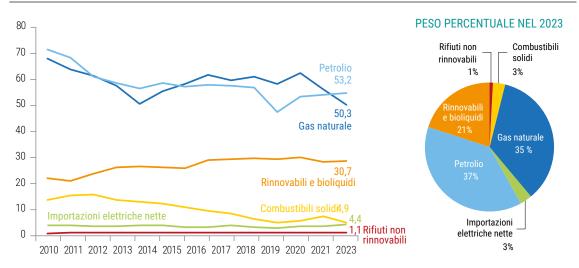
- o **petrolio**: con 53,2 Mtep ha registrato un calo dell'1,4 per cento, tornando ad essere la prima fonte di energia italiana dopo 7 anni di prevalenza del gas, con un peso sul totale che sale al 37 per cento;
- o **gas naturale**: con 50,3 Mtep segna un nuovo consistente calo di oltre il 10 per cento per cento, a seguito della contrazione di tutti gli usi finali, in particolare di quello civile (-9 per cento), per effetto di temperature climatiche più miti. Si attesta come seconda fonte energetica italiana, con un peso sul totale del 35 per cento;
- o combustibili solidi: crollano a meno di 5

¹ Mtep – Milioni di tonnellate equivalenti di petrolio.

Mtep (-34 per cento), con un peso sul totale del 3 per cento, per effetto della scadenza al 30 settembre 2023 del programma di massimizzazione dell'utilizzo di centrali alimentate da combustibili diversi dal gas predisposto dal MASE². Il carbone è stata la principale fonte che ha supplito alle criticità degli approvvigionamenti di gas per gli usi termoelettrici nel 2022, ma nel 2023 con il calo delle quotazioni del gas è tornato ad essere antieconomico;

- o **fonti rinnovabili**: giunte a superare i 30 Mtep si stima siano aumentate di circa il 9 per cento grazie al rimbalzo della produzione idroelettrica (+11,7 TWh pari a circa il +39 per cento), e alla crescita delle altre fonti. In leggero miglioramento anche i biocarburanti, la cui quota di miscelazione è stata pari all'11 per cento;
- o **importazioni nette di energia elettrica**: sono risultate in forte aumento (+19,2 per cento) e pari a 4,4 Mtep , per effetto dei differenziali medi di prezzo rispetto alle principali Borse europee, peraltro ancora in corso³.

ITALIA Consumi di energia per fonti primarie (*Milioni di tep*)



Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, stime Unem per il 2023





Art. 5-bis, comma 2, del Decreto Legge n. 14/2022 convertito con Legge n. 28/2022.

³ Vedi Focus "Prezzi dell'elettricità penalizzanti per le industrie italiane" a pag. 16.

LA FONTE PETROLIFERA RESTA DOMINANTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

ITALIA - Peso % delle fonti energetiche nei trasporti nel 2023*



(*) Compresi consumi di avio e bunker internazionali. Dati provvisori. Fonte: Stime Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Secondo le stime, nei primi cinque mesi del 2024 la domanda energetica ha continuato a contrarsi attorno all'1 per cento. In riferimento all'offerta di questi primi mesi dell'anno si è registrato un forte incremento delle rinnovabili, a cui si è contrapposta una nuova flessione del gas e del carbone, e una tenuta dei prodotti petroliferi. La domanda è stata frenata dalla dinamica dell'attività economica ancora contenuta, per l'ulteriore rallentamento della manifattura, a fronte di un buon andamento dei servizi.

La fattura energetica e petrolifera

Minori consumi di energia per condizioni climatiche favorevoli e contesto macroeconomico in rallentamento, insieme a quotazioni in calo hanno favorito il miglioramento della nostra fattura energetica.

Nel 2023 la **fattura energetica italiana**, costituita dal saldo fra l'esborso per le importazioni e le entrate derivanti dalle esportazioni, si è attestata a circa 66,5 miliardi di euro.

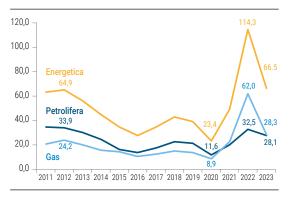
Rispetto al **record storico di 114,3 miliardi** del 2022¹, la fattura è scesa di oltre 47,8 miliardi (-42 per cento). Peraltro, il **rafforzamento dell'euro sul dollaro** ha anche accentuato la riduzione delle quotazioni delle varie fonti.

Il peso sul Pil della fattura energetica ha ripiegato al 3,2 per cento, rispetto al 5,8 per cento

¹ Anche attualizzando i dati storici, i livelli massimi del 2011-2012 sono inferiori agli 80 miliardi e il massimo degli anni '80 era attorno ai 73 miliardi. del 2022².

Circa l'84 per cento di questo minore esborso è stato determinato sostanzialmente del dimezzamento di gas ed elettricità: la spesa per gli approvvigionamenti netti dall'estero di gas, pari a 28,3 miliardi di euro, in calo di 33,7 miliardi (-54 per cento), e per le importazioni elettriche, pari a 6,1 miliardi di euro, in calo di 6,4 miliardi (-51 per cento).

ITALIA Fattura energetica e petrolifera (Miliardi di euro)



Fonte: Unem su dati ISTAT

La **fattura petrolifera** nel 2023 è stata pari a **28,1 miliardi di euro**, anch'essa in riduzione di 4,4 miliardi rispetto al 2022 (-14 per cento), grazie al calo delle quotazioni del greggio e dei prodotti e ai minori consumi interni (-1,4 per





L'incidenza più alta rilevata in passato nel periodo 1980-85 è stata pari al 5,2 per cento. Nel decennio 2011-2021 il peso è stato mediamente dell'1,6 per cento, nonostante il picco del 4 per cento del 2012.

cento). Il costo medio annuo del greggio è stato pari a 587,8 euro/tonnellata contro i 702,6 del 2022 (-16,3 per cento), quale risultante di un minore costo all'origine (- 14,1 per cento), amplificato dal rafforzamento dall'euro rispetto al dollaro (+2,7 per cento).

Il peso sul Pil della fattura petrolifera nel 2023 è stato dell'1,3 per cento, rispetto all'1,7 per cento del 2022.

La **produzione nazionale** di greggio e gas naturale nel 2023 ha contribuito a ridurre la fattura energetica di circa 4 miliardi, dei quali 2,5 dovuti al petrolio nazionale.

Il mercato del gas naturale e del GNL

Reduce da una crisi energetica globale nel 2022, con impennate record dei prezzi e una incisiva riconfigurazione della mappa dei flussi di approvvigionamento, nel 2023 il mercato del gas ha comunque continuato a riflettere una situazione di approvvigionamenti e prezzi ormai completamente diversa del passato.

Attestandosi sui 61,5 miliardi di metri cubi nel 2023, i consumi di gas naturale in Italia hanno registrato un ulteriore crollo di oltre il 10 per cento, perdendo 7 miliardi di metri cubi, con un calo dei consumi generalizzato in tutti i suoi finali.

In particolare:

- o nonostante l'estinzione del programma di massimizzazione del carbone e delle altre fonti in sostituzione del gas, nel 2023 il **settore termoelettrico** ha perso oltre 5 miliardi di metri cubi (-18,9 per cento), un calo decisamente più ampio del 2022 (-3 miliardi) per riflesso dei fattori che hanno inciso sul mercato elettrico (importazioni record per la ripresa del nucleare francese; maggiore produzione idroelettrica e delle altre FER, a fronte di un calo della domanda elettrica);
- o il **settore civile** (residenziale e terziario) è sceso di 1,2 miliardi di metri cubi (-5,1 per cento), in conseguenza di temperature complessivamente più miti rispetto al 2022, nonchè delle azioni di efficientamento energetico e di contenimento dei consumi;

o in flessione anche il **settore industriale** (-0,5 miliardi di metri cubi; -3,5 per cento), condizionato dai prezzi dell'energia ancora elevati¹ e dall'instabile situazione macroeconomica con i settori "energy intensive" ancora con una produzione industriale debole.

In due anni il mercato del gas ha perso il 20 per cento dei suoi volumi rispetto al 2021 (-14,9 miliardi di metri cubi) per effetto di fattori che in alcuni casi stanno incidendo in misura strutturale sul contenimento dei suoi consumi (accelerazione FER, efficientamento consumi, prezzi elevati).

La domanda italiana di gas complessivamente è stata coperta per poco più del 4 per cento dalla **produzione nazionale**, inferiore a 3 miliardi di metri cubi, in calo di oltre il 10 per cento rispetto al 2022, per il resto dalle **importazioni**, scese di 11 miliardi di metri cubi (-14,8 per cento).

I flussi di approvvigionamento sono stati profondamente segnati dal conflitto Russia-Ucraina, iniziato a febbraio 2022, il cui proseguire ha portato al crollo delle importazioni dalla Russia (via Tarvisio), passate dai circa 14 miliardi del 2022 a 2,9 miliardi nel 2023 (-79 per cento circa). I volumi da sud (via Mazara da Algeria e via Melendugno da Azerbaijan) sono stati sostanzialmente analoghi a quelli del 2022 (rispettivamente pari a 25 e 10 miliardi di metri cubi) e di importazioni da nord (Passo Gries – da Olanda e Norvegia) pari a 6,6 miliardi.

In incremento nel 2023 anche le importazioni di **Gas Naturale Liquefatto (GNL)**², passate da 14,4 miliardi di metri cubi del 2022 a 16,5 (+14,5 per cento), che hanno così rappresentato circa il 27 per cento del totale delle importazioni.

I recenti avvenimenti nel Canale di Suez e il forzato abbandono dei transiti a favore delle rotte del Capo di Buona Speranza stanno alimentando tensioni sulle quotazioni di questo prodotto, dato che dal Canale transita l'8 per cento dei suoi volumi mondiali.





Vedi Focus: "Prezzi dell'elettricità penalizzanti per le industrie italiane" a pag. 16.

L'incremento della richiesta di GNL per il soddisfacimento della domanda interna è anche conseguente all'entrata in esercizio dell'impianto FSRU (Floating Storage Regasification Unit), Golar Tundra di Piombino, che nella seconda metà del 2023 ha rigassificato complessivamente 1,12 miliardi di metri cubi.

ITALIA Domanda di gas naturale (Miliardi di metri cubi)



- (1) Comprende consumi e perdite del settore.
- (2) Comprende biometano e consumi trasporto gas nei gasdotti.
- (3) Comprende agricoltura e sintesi chimica.

Fonte: Unem su dati MASE

Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili

Nel 2023 il mercato elettrico ha superato le eccezionali criticità del 2022 (prezzi dell'elettricità quasi triplicati, crollo delle attività industriali energivore e repentina sostituzione del gas con altre fonti nella generazione elettrica), trovando un nuovo equilibrio su prezzi comunque più elevati del passato¹ e con una domanda che ha continuato ad indebolirsi, non solo nel settore industriale, ma anche nel settore civile per effetto di un altro inverno mite che ha ridotto la domanda elettrica, come quella di gas.

La richiesta di energia elettrica su rete ha rilevato infatti un ulteriore calo rispetto al 2022, scendendo di circa 10 TWh (-3,2 per cento) e attestandosi sui 305 TWh, restando inferiore di 14,6 TWh rispetto a quelli del 2019 (319,6 TWh).

La domanda elettrica è stata soddisfatta per l'**83 per cento da produzione nazionale**, di cui

il 44 per cento da FER e il 56 per cento da produzione termoelettrica.

La restante quota del fabbisogno (17 per cento) è stata coperta dalle **importazioni nette** dall'estero, pari a circa 51,3 TWh (+19,2 per cento).

La produzione **termoelettrica** è risultata in consistente ridimensionamento per oltre 33 TWh (-19 per cento), con il crollo **dei combustibili solidi** (-39 per cento), essendosi conclusa la massimizzazione dell'impiego di combustibili diversi dal gas.

Pari a poco meno di 118 TWh la **produzione elettrica da FER** è risultata in aumento di oltre15 TWh rispetto al 2022, attestandosi su un livello vicino ai livelli massimi del 2020. Tale risultato è stato conseguente al rimbalzo **dell'idroelettrica**, dopo il crollo record del 2022, che resta la **principale fonte rinnovabile italiana** (+11,7 TWh, +39 per cento circa) e dall'incremento anche del **fotovoltaico** (+3 TWh + 11 per cento circa) e dell'**eolico** (+15 TWh). Sono invece risultate **in calo** la **geotermoelettrica** (-1,9 per cento) e le **biomasse** (-6,1 per cento).

Nel 2023 le Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) complessivamente hanno segnato, secondo le prime stime, un aumento del 9 per cento e superando i 30,0 Mtep, hanno soddisfatto il 21 per cento della domanda





Sebbene in calo, nel 2023 i livelli assoluti dei prezzi del gas e dell'elettricità sono rimasti su livelli storicamente elevati, continuando ad esercitare una pressione al contenimento della domanda. Il PUN (Prezzo Unico Nazionale) italiano, di riferimento per l'energia elettrica, in media nel 2023 è stato pari a 126 €/MWh in calo del 60 per cento circa rispetto al 2022, ma oltre due volte quello del 2019 (52€/MWh).

FOCUS

Prezzi dell'elettricità penalizzanti per le industrie italiane

Da fine 2022 i prezzi dell'energia elettrica hanno iniziato a diminuire, sia per le imprese che per i consumatori domestici: nel 2023 il PUN mediamente pari a 127,4 €/MWh, ha superato di soli 2 €/MWh quello del 2021 (125,5 €/MWh), ma è risultato due volte e mezza superiore all'anno prepandemico (2019 52,3€/MWh).

Il consistente aumento della quota di mercato delle rinnovabili intermittenti ha ridotto il PUN sulla Borsa italiana soprattutto nelle ore centrali della giornata, in presenza del maggiore contributo della produzione rinnovabile, tuttavia la dinamica del prezzo dell'elettricità continua a rispecchiare soprattutto i costi della generazione da gas naturale, da cui dipende la produzione termoelettrica nel nostro Paese e presenta un differenziale sfavorevole rispetto ai Paesi europei.

Tale differenziale di costo incide in modo significativo sulla competitività delle imprese italiane, penalizzate soprattutto rispetto gli altri maggiori competitor manifatturieri europei: Germania, Francia e Spagna. Nel 2023 lo stacco è stato fra 30,6 e 40,3€/MWh in più rispetto a Francia e Spagna e anche quest'anno tali valori sono stimati in rialzo.

Non solo il diverso livello, ma anche le sue differenti dinamiche penalizzano il nostro Paese: nell'ultima parte del 2023, e anche nei mesi scorsi, si sono verificati consistenti riduzioni dei prezzi in Germania e Francia, di cui l'Italia non ha beneficiato.

L'accentuarsi dei differenziali di prezzo tra i diversi mercati, allontanano anche la prospettiva di realizzare un effettivo **mercato interno dell'energia**, fra i principali obiettivi del processo di liberalizzazione avviato negli anni '90

Dinamiche non univoche e livelli non uniformi, riflettono una serie di caratteristiche tecnologiche peculiari del parco di ciascun Paese:

1) la diversa struttura del parco di gene-

razione, che incide sulla flessibilità nel rispondere alle variazioni della domanda elettrica. Il peso delle rinnovabili è decisamente superiore nel mercato tedesco rispetto alla Francia, e questo ne accentua la volatilità, mentre il predominio nucleare su cui è incentrata la produzione in Francia, se da un lato comporta incertezze future per la vetustà di molti impianti, dall'altro garantisce prezzi più stabili nell'immediato¹. Tuttora questo parco è poco flessibile, con un minimo tecnico elevato e non idoneo ad un rapido susseguirsi di accensioni e spegnimenti, avendo caratteristiche adatte a gestire la produzione di base, con continuità di produzione. In situazioni di bassa domanda, può essere tecnicamente preferibile far lavorare comunque gli impianti, abbassando i prezzi: motivo per cui, in casi di overgeneration delle FER, i prezzi possono diventare anche negativi. Quando è necessaria una maggiore flessibilità, né il rigido nucleare francese nè l'eolico non programmabile tedesco sono in grado di offrirle e pur di continuare a produrre si abbassano sensibilmente i prezzi;

2) le restrizioni dell'offerta imposte dalle manutenzioni del parco nucleare francese. A fronte della crescita sostenuta delle FER, il mercato europeo sconta anche l'incognita della tenuta in esercizio dei 58 gruppi nucleari e la possibilità di un eventuale prolungamento del loro esercizio, oltre i 40 anni attualmente previsti²;

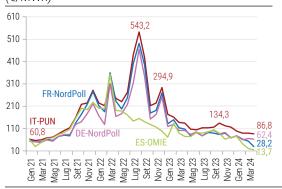




¹ Dal 2011 è in vigore il sistema "ARENH" (Accès Régulé a l'Électricité Nucléaire Historique), che obbliga EdF a cedere ai suoi competitor 100 TWh all'anno a 42 €/MWh: un prezzo decisamente vantaggioso per gli acquirenti, ma che è ritenuto sottocosto secondo EdF.

Nell'agosto scorso l'ASN (l'Autorità per la Sicurezza Nucleare) aveva concesso una prima deroga per un reattore della centrale di Tricastin e attualmen-

EUROPA Prezzi medi mensili delle principali borse elettriche^(*) (€/MWh)



(*) Media prezzi giornalieri del mercato spot fino al 30 aprile 2024.

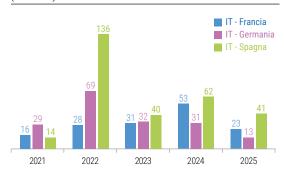
Fonte: Elaborazioni Confindustria su EEX, GME, NordPool, OMIE

- i costi degli ETS¹, che impattano soprattutto sulla produzione a carbone in Germania. In tale Paese la riduzione della produzione a carbone, insieme all'abbandono del nucleare, stanno facendo salire strutturalmente i costi di produzione, soprattutto nei periodi di bassa ventosità. Tuttavia nel contesto tedesco i prezzi scendono in base all'utilizzo intermittente delle centrali a carbone, che se da un lato riduce i prezzi, dall'altro appesantisce emissioni ed inquinamento, nonché variano in base alla produzione delle rinnovabili non programmabili, che in caso di overproduction frena i prezzi;
- 4) oltre ai fattori strutturali, sulla competitività incidono anche gli interventi governativi, che vanno a favorire le imprese energivore nazionali. Di recente la Germania ha annunciato un pacchetto di sgravi dei costi energetici delle impre-

te gli orientamenti prevalenti sono un prolungamento generale della vita utile a 60 anni, previa verifica sulle loro condizioni di sicurezza. Dati i gravi ritardi registrati nel rinnovo del parco nucleare francese (centrale di nuova generazione di Flamanville, in costruzione dal 2007 e ancora non terminata), il prolungamento della loro vita utile sembra sia una scelta obbligata.

ITALIA VERSO ALTRI PAESI

Spread elettrico^(*) (€/MWh)



(1) Delta in media annuale dei prezzi elettrici sul mercato spot. Per i forecast: quotazioni future del 2 maggio 2024

se di 12 miliardi l'anno e la garanzia alle imprese manifatturiere di un costo di 70 €/MWh. contro i 127 € in media nel 2023 in Italia. Anche in Francia nella recente discesa del -25 per cento, vi è stato un chiaro input politico a contenere prezzi e tariffe, cogliendo la situazione di overcapacity generata dalla piena disponibilità del parco nucleare, che non si verificava da tempo, con un'offerta quindi abbondante che incrociava una domanda invece molto debole. La pressione del Governo per il contenimento dei prezzi non si spiega solo con motivazioni di politica sociale, ma è funzionale a dimostrare all'Europa i vantaggi del nucleare, a sostegno del lancio di quell'Alleanza industriale per il nucleare di piccola taglia che è in fase di decollo.

Nel nostro Paese prezzi sono inevitabilmente più elevati, risultando incongruenti con la debolezza della domanda e con i costi di produzione in calo, dato l'abbandono del carbone prima degli altri Paesi e data l'assenza della produzione nucleare.

A tale proposito il Governo italiano ha espresso un significativo interesse per il rilancio del nucleare di nuova generazione, considerandone il possibile contributo nel nuovo PNIEC².





Emissions Trading System.

² PNIEC - Piano Nazionale Integrato Energia e Clima.

energetica del nostro Paese: quota significativa, ma ancora lontana dal 40,5 per cento, obiettivo PNIEC al 2030¹.

In particolare nel 2023 si è registrato il massimo livello di nuovi impianti fotovoltaici (FV) entrati in esercizio negli ultimi 10 anni, sia per numerosità (oltre 371mila), che per potenza (5,2 GW), con un incremento del'111 per cento² rispetto al 2022, raggiungendo il livello di 30,3 GW.

Il fotovoltaico è in crescita su tutte le taglie di potenza. In particolare quelli con potenza inferiore a 12 kW rappresentano una potenza di 6,9 GW distribuita su 1,4 milioni di impianti, riflesso dall'ampia diffusione dei pannelli solari nel settore residenziale.

Elevata volatilità dei prezzi e incertezze regolatorie non favoriscono invece la diffusione dell'eolico, concentrato maggiormente su installazioni di grandi dimensioni.

L'incremento degli impianti utility scale (maggiori o uguali a 10 MW) non è stato infatti molto significativo, nonostante le semplificazioni degli iter autorizzativi adottate nel quadriennio 2020-2023, il che rende sfidante l'obiettivo di 9 - 10 GW/anno di nuova potenza rinnovabile da installare.

Infine si stimano in crescita anche i **biocar-buranti** nel **settore dei trasporti**, con la quota d'obbligo all'11 per cento e consumi di carburanti che hanno rilevato nel 2023 una contenuta riduzione (-0,5 per cento), ma superando di 327 mila tonnellate il loro livello del 2019.

² Complessivamente le nuove installazioni di FER sono state 5.677 MW, di cui 5.234 MW fotovoltaici, 487 MW eolici e 41 MW da bioenergie, tutte in calo rispetto al 2022.





¹ Fonte: Istat, Rapporto annuale 2024. La situazione del Paese, maggio 2024.

Il petrolio in Italia

La produzione nazionale di idrocarburi

Nel 2023 la **produzione nazionale di idro- carburi** è stata pari a 6,7 Mtep, in calo del 7 per cento rispetto all'anno precedente, nonostante gli obiettivi di sicurezza energetica che la crisi russo ucraina aveva fatto emergere nel 2022 e che hanno visto impegnati sia gli Operatori sia il Governo nella definizione di un provvedimento "gas release" basato sul rilancio della produzione nazionale.

Invertire tendenze che le politiche hanno amplificato, anziché frenato, comporta evidentemente tempistiche che non sono immediate. Fra l'altro, considerando le quotazioni del greggio e del gas naturale, complessivamente la produzione nazionale del 2023 ha consentito un risparmio di circa 4 miliardi di euro nella nostra fattura energetica.

La produzione di **gas naturale** è scesa a poco più di 3,0 miliardi di metri cubi (-10,7 per cento), toccando un ulteriore minimo storico, rispetto ai 16,6 miliardi del 2000. In assenza di ulteriori provvedimenti la produzione di gas potrebbe declinare sotto i 2 miliardi di metri cubi già nel 2026 e assestarsi intorno a 1 miliardo di metri cubi entro il 2029. In nuovo calo

anche quella di **greggio** (-4,9 per cento), pari a 4,2 milioni di tonnellate.

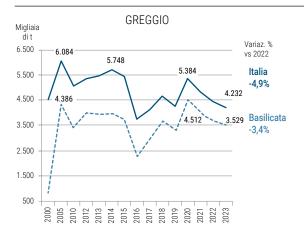
Attualmente, la produzione nazionale di greggio rappresenta oltre l'8 per cento del totale dei consumi, mentre quella di gas circa il 5 per cento.

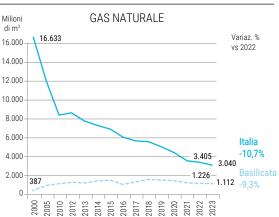
A fine 2023 sono risultati attivi 610 pozzi eroganti, di cui 409 a terra e 201 in mare. In particolare, dai **pozzi offshore** sono stati estratti oltre 1,5 miliardi di metri cubi di gas naturale, pari al 49 per cento della produzione nazionale, e 382 mila tonnellate di greggio, pari al 9 per cento.

Anche nel 2023 la **Basilicata** si è confermata quale **Regione protagonista del contesto produttivo nazionale**, avendo contribuito per l'83 per cento alla produzione complessiva di greggio (pari a circa 3,5 milioni di tonnellate, -3,4 per cento) e per circa il 37 per cento a quella di gas naturale (1,1 miliardi di metri cubi; -9,3 per cento).

La sua produzione è concentrata in due aree: la Val d'Agri e Tempa Rossa¹.

ITALIA Produzione nazionale di idrocarburi





Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione generale Infrastrutture e Sicurezza





¹ Val d'Agri è in concessione per il 61 per cento ad Eni e per il 39 per cento a Shell. Tempa Rossa è in concessione per il 50 per cento alla TotalEnergies Italia, per il 25 per cento a ciascuna società Mitsui e Shell.

Il giacimento di greggio della **Val d'Agri** COVA (Centro Olio Val d'Agri) costituisce la più importante riserva in terra ferma di tutta l'Europa Occidentale. La capacità nominale è di 104 mila barili al giorno e 4,6 milioni di metri cubi di gas. Nel 2023 la produzione giornaliera è stata di circa 34 mila barili di greggio e 2,5 milioni di metri cubi di gas.

Tempa Rossa, in provincia di Potenza, ha una capacità produttiva giornaliera prevista a regime di circa 50 mila barili di petrolio, 230 mila metri cubi di gas naturale, 240 tonnellate di Gpl e 75 tonnellate di zolfo. Nel 2023 la produzione complessiva, ormai al suo terzo anno, è arrivata a 11,96 milioni di barili di greggio (circa 33 mila barili/giorno), 55,2 milioni di metri cubi di gas (circa 15 mila metri cubi/giorno), oltre a 578 mila tonnellate di Gpl.

Nel corso del 2023, dopo numerosi interventi dei settori gasivori, il Governo ha definito (Decreto Legge n. 181/2023) gli obiettivi di una strategia sul metano nazionale. Questi consentono di prevedere un aumento di produzione annua di 2,5 miliardi di metri cubi entro il 2025 (e fino a 5 aggiuntivi nell'arco dei prossimi 10 anni) attraverso lo sblocco di alcune

ITALIA Totale consumi petroliferi (Milioni di tonnellate)

concessioni già in vigore, ma la cui attività è stata limitata dal PiTESAl¹ entrato in vigore a fine 2021, con il quale erano state fortemente frenate le attività esplorative, individuando le aree — decisamente circoscritte — idonee alle perforazioni di nuovi pozzi.

Nei primi mesi di quest'anno, sono state particolarmente significative per le prospettive della produzione di gas nazionale le sentenze del TAR² del Lazio che hanno dichiarato nullo il PiTESAI. Attualmente è in corso una riflessione congiunta tra regolatori e operatori per rivedere la strategia di produzione del gas nazionale alla luce dei recenti scenari internazionali che hanno sconvolto i mercati.

I consumi di prodotti petroliferi

Nel 2023 i consumi di prodotti petroliferi sono stati pari a 57,4 milioni/tonnellate (-0,8 milioni, -1,4 per cento), risultando inferiori di 2,8 milioni rispetto al livello pre-pandemico

² TAR – Tribunale Amministrativo Regionale.







PiTESAI - Piano della transizione energetica sostenibile delle aree idonee. Approvato con Decreto del 28 dicembre 2021, ai sensi dell'art. 11-ter del Decreto Legge n. 135/2018, convertito con modificazioni dalla Legge n. 12/2019.

(60,2 milioni di tonnellate) pari al -4,6 per cento¹.

I carburanti stradali, attestatisi a quasi 31,5 milioni di tonnellate, sono stati sostanzialmente stabili, registrando un lieve calo di 200 mila di tonnellate (-0,5 per cento) e superando di oltre 300 mila tonnellate il livello del 2019 (31,1 milioni di tonnellate).

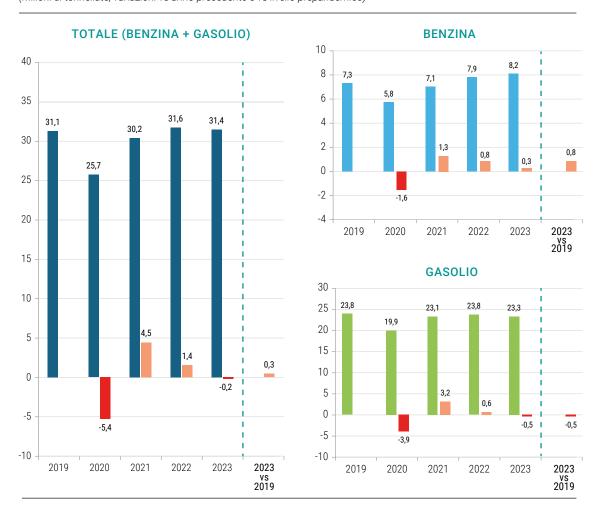
In particolare:

▶ le benzine, pari a 8,2 milioni di tonnellate, hanno rilevato un incremento di circa 290 mila tonnellate (+3,7 per cento rispetto al 2022), risultando dell'11,3 per cento più elevate del 2019 e tornando sui livelli di 10 anni prima. Sulla positiva dinamica del 2023 continua ad influire il **fattore strutturale**, che conferma anche nel 2023 la prevalenza di tale alimentazione nelle immatricolazioni delle nuove auto²;

il gasolio autotrazione, pari a circa 23,3 milioni di tonnellate, è risultato in calo di 450 mila tonnellate (-1,9 per cento rispetto al 2022) e -2,1 per cento rispetto al valore ante pandemia;

ITALIA Totale consumi carburanti

(Milioni di tonnellate; variazioni vs anno precedente e vs livello prepandemico)



Fonte: Unem su dati MASE





Secondo i dati provvisori, nel 2023 i consumi di petrolio misurati in Mtep (milioni di tonnellate equivalenti petrolio) sono stati 54,6.

Nel 2023 circa il 64 per cento dell'immatricolato, fra ibride, plug-in e motori a combustione interna, è alimentato a benzina. L'ibrido a benzina costituisce la quota prevalente delle immatricolazioni: oltre il 31 per cento nel 2023 e circa il 33 per cento nei primi quattro mesi di quest'anno, secondo i dati Unrae.

ITALIA La domanda di prodotti petroliferi (Milioni di tonnellate)

	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	"Variazione % 2023 vs.2022 (1
 Gpl	3,9	3,4	3,3	3,3	2,9	3,1	3,1	3,1	0,6%
Benzina con piombo	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Benzina senza piombo	12,2	10,0	7,8	7,3	5,8	7,1	7,9	8,2	3,7%
TOTALE BENZINA	16,8	10,0	7,8	7,3	5,8	7,1	7,9	8,2	3,7%
Carboturbo	3,6	3,9	3,9	4,9	1,8	2,1	3,7	4,5	20,4%
Gasolio autotrazione	18,3	25,3	23,2	23,8	19,9	23,1	23,8	23,3	-1,9%
Gasolio riscaldamento	3,6	1,9	1,2	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	-12,9%
Gasolio agricolo	2,2	2,0	1,9	2,1	2,1	2,1	2,0	1,9	-3,9%
Gasolio altri usi	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	6,8%
TOTALE GASOLI	24,5	29,6	26,6	27,1	23,1	26,2	26,6	26,0	-2,3%
Olio combustibile termoelettrica	13,7	1,0	0,6	0,2	0,2	0,4	0,6	0,3	-55,5%
Olio combustibile altri usi	3,0	1,2	1,3	0,6	0,4	0,5	0,4	0,4	-17,6%
TOTALE OLIO COMBUSTIBILE	16,7	2,2	1,9	0,7	0,6	0,8	1,1	0,6	-40,4%
- di cui O.C. Btz - fluido	10,7	1,4	0,7	0,5	0,4	0,6	1,0	0,6	-44,1%
Bitume	2,4	2,0	1,5	1,6	1,6	1,9	1,6	1,7	7,6%
Lubrificanti	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,9%
Altri prodotti (2)	5,9	3,2	2,0	1,9	1,4	1,6	1,6	1,5	-5,3%
Petrolchimica (carica netta)	7,0	5,8	3,4	3,7	4,0	4,4	3,2	2,9	-11,6%
Bunkeraggi	2,8	3,5	2,6	3,1	3,0	2,9	2,9	2,6	-8,1%
TOTALE IMMISSIONI AL CONSUMO	84,2	64,0	53,4	54,1	44,6	50,5	52,1	51,5	-1,0%
Consumi/perdite di raffineria	9,1	9,4	6,3	5,8	5,4	4,6	6,1	5,7	-6,4%
Riduzione (aumento) scorte	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,1	0,2	116,5%
TOTALE CONSUMI	93,5	73,7	60,0	60,2	50,3	55,4	58,3	57,4	-1,4%

 $[\]ensuremath{^{(1)}}$ Calcolate sulle migliaia di tonnellate.

Fonte: Elaborazioni Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

ITALIA I prezzi medi dei principali prodotti petroliferi

		Al consumo			Componente fiscale			Al netto della componente fiscale		
		2021	2022	2023	2020	2021	2023	2021	2022	2023
Benzina senza piombo	€/litro	1,631	1,817	1,868	1,023	0,870	1,066	0,609	0,946	0,802
Gasolio auto	€/litro	1,489	1,827	1,793	0,886	0,761	0,941	0,603	1,066	0,852
Gpl auto	€/litro	0,707	0,814	0,749	0,275	0,259	0,282	0,432	0,555	0,467
Gasolio riscaldamento	€/litro	1,288	1,697	1,577	0,636	0,709	0,687	0,652	0,988	0,890
Olio comb.denso Btz	€/kg	0,596	0,814	0,709	0,086	0,105	0,096	0,510	0,709	0,613

Fonte: Elaborazioni Uunem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

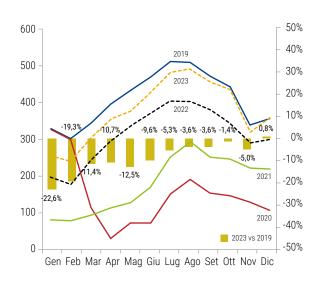




 $^{^{(2)}}$ Comprende Coke di Petrolio, Petrolio e altri.

ITALIA Carboturbo

(Migliaia di tonnellate mensili)



(Milioni di tonnellate; variazione vs anno precedente e vs livello prepandemico)



- ➢ il carboturbo, con quasi 4,5 milioni di tonnellate è il prodotto che ha rilevato la maggiore crescita nel corso dell'ultimo anno, con un incremento di circa 800 mila di tonnellate (+20,4 per cento). Rispetto al 2019 è solo di circa 400 mila tonnellate inferiore, essendo ripresi i voli di lungo raggio e i flussi turistici¹;
- ▶ i **bitumi** pari a 1,7 milioni di tonnellate (+120 mila tonnellate, +7,6 per cento);
- i **lubrificanti** (+3 mila tonnellate, +0,9 per cento).

Dinamiche negative si sono registrate invece negli altri prodotti fra i quali:

- i consumi di raffineria, che hanno rilevato un calo del 6,4 per cento, pari a 400 mila tonnellate in meno, in conseguenza del rallentamento delle lavorazioni (-1,4 per cento);
- ► l'olio combustibile ha segnato un -40,6 per cento, per effetto del venir meno della necessità del suo uso nella termoelettrica (-55,5 per cento), giunta a scadenza la massimizzazione dell'utilizzo delle fonti

- diverse dal gas naturale;
- il fabbisogno petrolchimico, pari a -2,9 milioni di tonnellate, in calo di 370 mila di tonnellate (-11,6 per cento), penalizzato dai prezzi dell'energia ancora elevati, dalle importazioni di prodotti cinesi e a basso costo e dall'eccesso di offerta;
- ➤ i **bunkeraggi**, pari a 2,6 milioni di tonnellate (-230 mila tonnellate, -8,1 per cento).

Sostanzialmente stabile il **GPL**, pari a 3,1 milioni di tonnellate (+0,6 per cento, +18 mila tonnellate), con il settore autotrazione in incremento dello 0,5 per cento (+5 mila tonnellate).

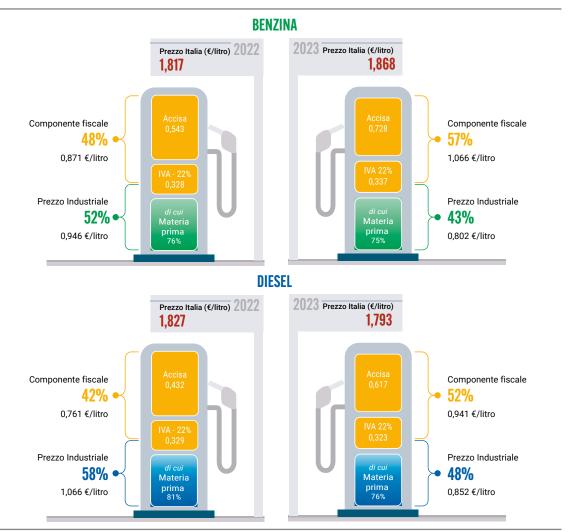
Nei primi 4 mesi del 2024 i consumi di prodotti petroliferi hanno rilevato una variazione dello 0,8 per cento rispetto allo stesso periodo del 2023, con consumi sostenuti dalla mobilità stradale, aerea e navale, che hanno sostanzialmente compensato il crollo dell'olio combustibile per la termoelettrica (-97,8 per cento) e della carica petrolchimica netta (-13,1 per cento): complessivamente questi due prodotti sono responsabili di 411 mila tonnellate in meno. Rispetto allo stesso periodo ante-Covid del 2019 risultano comunque inferiori di circa 650 mila tonnellate (-3,4 per cento).

Vedi Focus "Nuovo record dei flussi turistici in Italia nel 2023" a pag. 8.



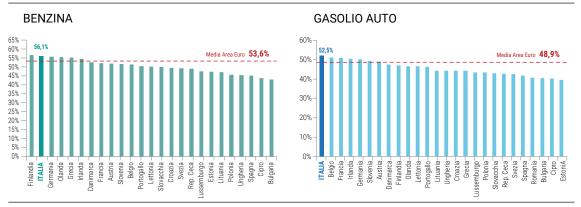


ITALIA Prezzi dei carburanti e loro componenti (Media annua 2022-2023. Euro/litro)



Prezzi rilevati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (ex -Ministero della Transizione Ecologica)

EUROPA Incidenza fiscale sul prezzo al consumo dei carburanti (Peso percentuale della componente fiscale sul prezzo di ogni litro ad aprile 2024)



Fonte: Elaborazioni Unem su dati Commissione Europea, Direzione Energia





I prezzi dei prodotti petroliferi

Le quotazioni internazionali del 2023 sono state caratterizzate da una prima parte dell'anno in ridimensionamento, seguita una seconda parte che ha visto marcati rialzi in coincidenza dell'estate, in cui sono emerse tensioni nella raffinazione per le manutenzioni di molte raffinerie in varie parti del mondo. Successivamente hanno poi ripreso il trend in calo.

Le quotazioni internazionali dei prodotti, espresse in dollari, hanno rilevato decisi decrementi rispetto all'anno precedente: il gasolio auto mediamente di circa il -22 per cento (-235 dollari a tonnellata), mentre la benzina di oltre il 14,4 per cento (-145 dollari/tonnellata).

I prezzi industriali nazionali (prezzi al consumo al netto della componente fiscale) di tutti i principali prodotti, espressi come valori medi dell'anno 2023, hanno registrato, con andamenti in linea con le quotazioni internazionali e con i valori rilevati nella media dei Paesi dell'Unione europea, le seguenti variazioni percentuali rispetto all'anno precedente:

benzina senza piombo -15,2 per cento gasolio autotrazione -20,0 per cento gasolio riscaldamento -9,9 per cento olio combustibile Btz -13,1 per cento

I prezzi medi al consumo (comprensivi quindi della componente fiscale tornata ai livelli normali) hanno invece seguito dinamiche in aumento per la benzina che ha rilevato un valore medio di 1,868 euro/litro e in calo per il gasolio auto (1,793 euro/litro) tornando ad essere inferiore alla benzina.

Complessivamente nel 2023 imposte e accise hanno rappresentato il 57,0 per cento del prezzo finale della benzina e il 52,5 per cento del prezzo finale del gasolio.

Dall'inizio del 2023 il rispristino delle accise sui livelli storici¹ ha riportato la componente

Dal 1º gennaio 2023 i prezzi dei carburanti sono tornati all'accisa piena dopo la riduzione di 25 centesimi di accise (30,5 euro/litro con IVA) stabilita dal Governo per contrastare la forte crescita delle quotazioni internaziofiscale italiana al livello più elevato in Europa.

Le importazioni e le esportazioni

Le importazioni italiane di **greggio** sono state pari a 61,2 milioni di tonnellate (-1,3 milioni, -2 per cento rispetto al 2022).

In confronto al picco del 2007, con 17 raffinerie operative, rispetto alle 11 attuali, quando sfioravano gli 86 milioni, si tratta di quasi 25 milioni in meno. Anche nel 2022 non si sono registrate importazioni di petrolio per conto di committenti esteri.

Le provenienze dei greggi sono state notevolmente modificate da molti operatori dopo l'entrata in vigore sanzioni ed embarghi verso la Russia.

La prima area di provenienza è stata quella l'Africa, che ha garantito nel complesso circa il 31 per cento delle importazioni, pari a 19 milioni di tonnellate.

Seconda resta l'area dell'ex-URSS, con un peso del 29 per cento, mentre si assesta al 21 per cento il Medio Oriente. Aumenta molto peso e volumi l'America, che arriva al 14,3 per cento con 8,8 milioni di tonnellate.

L'Azerbaijan è risultato nostro primo fornitore, con un peso del 18,4 per cento, seguito dalla **Libia** (16,7 per cento) e, per la prima volta nella lista dei 3 maggiori fornitori italiani compaiono gli **Stati Uniti**, con un peso del (12,3 per cento).

In assenza di vincoli strutturali come il gas, la flessibilità del petrolio si è amplificata nel tempo, anche grazie agli investimenti del sistema di raffinazione nazionale che hanno consentito di rispondere alle criticità dei mercati, come nel 2022, diversificando prontamente gli approvvigionamenti.

La flessibilità non è stata solo geografica, ma anche in termini qualitativi: rispetto agli anni '70, quando oltre l'80 per cento del petrolio importato in Italia arrivava dai 5 principali Paesi Opec ed era riconducibile a 25-30 qualità diverse, **nel 2023 abbiamo importato**





nali, sia sulla benzina che sul gasolio, a partire dal 22 marzo 2022 e prorogata dai diversi "Decreti aiuti" fino al 30 novembre 2022 e poi ridotti a 15 centesimi (18,3 con IVA) dal 1° al 31 dicembre 2022.

ITALIA (Milioni di t	L'approvvig onnellate)	jioname	ento pet	rolifero		
		1990	2000	2005	2010	

	1990	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Importazioni di greggio	74,7	83,7	89,3	78,6	62,5	63,1	50,4	57,0	62,5	61,2
- di cui conto proprio	63,1	77,1	85,3	72,2	62,5	63,1	50,4	57,0	62,5	61,2
- di cui conto committente estero	11,6	6,6	4,0	6,4	-	-	-	-	-	-
Importazione di semilavorati	12,1	6,6	5,9	6,9	6,1	2,5	2,7	2,3	1,8	1,8
Importazione di prodotti finiti $^{(1)}$	23,5	22,3	14,0	12,7	13,0	15,9	13,8	14,0	15,2	15,0

⁽¹⁾ Dall'anno 1999 e fino al 2004 comprendono le importazioni di Combustibili a Basso Costo (emulsioni di greggi pesanti ad alto tenore di zolfo) e Coke di Petrolio.

Fonte: Elaborazioni Unem su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e Istat

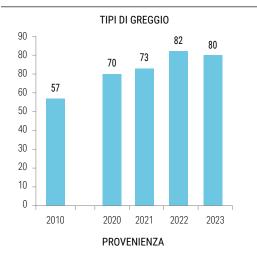
80 qualità di greggi da 26 Paesi diversi.

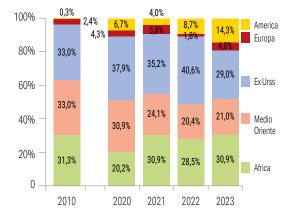
In calo le **importazioni** di prodotti petroliferi finiti, che nel 2023 sono state pari a 15,0 milioni tonnellate (-1,4 per cento), mentre le importazioni di semilavorati (pari a circa 1,8 milioni di tonnellate) sono risultate in diminuzione del 2 per cento.

Le **esportazioni** di greggio, semilavorati e prodotti finiti, pari a circa 28,5 milioni di tonnellate, sono aumentate dello 0,8 per cento, pari a 200 mila tonnellate in più.

Modesto aumento dei volumi e minore valorizzazione degli stessi, hanno ridotto la bilancia commerciale per le export di prodotti petroliferi dai 25 miliardi di euro del 2022 a 19,2 nel 2023.

ITALIA Tipi e provenienza dei greggi importati





Fonte: Unione Energie per la Mobilità





Il downstream italiano

La transizione energetica e lo sviluppo tecnologico stanno impattando in maniera significativa sulla domanda petrolifera nazionale. Gli obiettivi di decarbonizzazione annunciati e perseguiti a livello europeo e nel nostro Paese, richiedono pertanto una profonda trasformazione, con un graduale ridimensionamento dell'attività tradizionale delle raffinerie ed uno sviluppo della produzione dei prodotti decarbonizzati. In prospettiva, le materie prime fossili verranno progressivamente sostituite con nuove materie prime (biomasse, rifiuti, $\mathrm{CO_2}$) per la produzione di carburanti a bassa impronta carbonica.

La razionalizzazione, se non governata, si potrà concretizzare con chiusure, anche repentine, e potenzialmente vedrà coinvolte raffinerie anche molto efficienti, ma poco integrate con il mercato del consumo locale e quindi maggiormente esposte alla competizione del mercato FOB nel Mediterraneo (FOB Med).

La trasformazione in questo senso richiederà ingenti investimenti in un settore caratterizzato non solo da una forte concorrenza "asim-

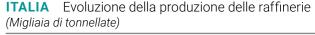
metrica" dei Paesi extra europei, ma anche da un controverso riconoscimento a livello dell'Unione Europea del suo ruolo strategico indispensabile nel garantire la sicurezza energetica del Paese.

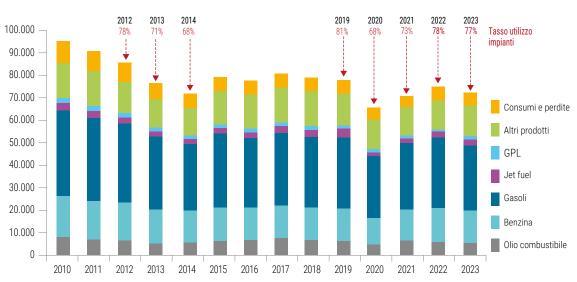
L'effetto combinato di una crisi - in prospettiva strutturale - e dell'assenza di chiare risposte politiche, mettono a rischio la sopravvivenza e gli investimenti in un settore che nei prossimi decenni rimarrà comunque strategico per garantire un approvvigionamento sicuro ed economicamente sostenibile.

La capacità di raffinazione nel 2023

Complessivamente, nel 2023 la capacità di raffinazione in Italia è leggermente aumentata a 87,5 milioni di tonnellate, a fronte di lavorazioni in flessione a 69,9 milioni di tonnellate (-0,9 per cento), ridimensionando ulteriormente il tasso di utilizzo degli impianti al 77 per cento, inferiore di 4 punti percentuali rispetto al 2019.

Le lavorazioni di greggio, con 64,5 milioni di



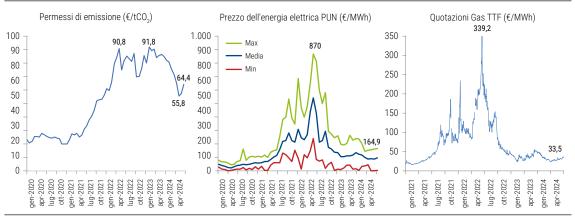


Fonte: Unione Energie per la Mobilità





EUROPA/ITALIA Prezzi in flessione, ma più alti del passato



Fonte: Unem su dati GME, Investing, SendeCO₂

tonnellate, che rappresentano oltre il 93 per cento del totale, hanno registrato una flessione dell'1,6 per cento, mentre quelle dei semilavorati esteri sono risultate in aumento dell'8,3 per cento.

La capacità di desolforazione del sistema di raffinazione, cioè la capacità di produrre carburanti con le specifiche sul tenore di zolfo richieste, è sui 40,3 milioni di tonnellate, più bassa del 18 per cento rispetto al picco di 49,2 del 2011, prima del ridimensionamento degli assetti impiantistici.

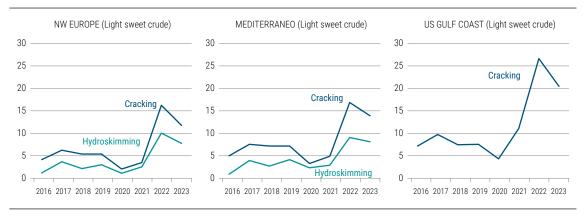
Superato l'impatto della crisi energetica del 2022, con l'adattamento a nuove mappe di approvvigionamento per effetto delle sanzioni alla Russia, nonché a record di prezzi di elettricità, gas e CO₂, nel 2023 le attività di raffinazione sono state comunque soggette a

prezzi in calo, ma più elevati del passato, sia per l'energia che per i greggi lavorati¹.

In riferimento ai prodotti, il contesto dei mercati, con la minore produzione per le manutenzioni primaverili negli Stati Uniti e in Europa e l'impedimento ad utilizzare gli impianti a piena capacità per le elevate temperature estive, hanno favorito la benzina rispetto al diesel, che ha invece riflesso un rallentamento della domanda industriale, frenata dall'inflazione.

Pertanto la marginalità dell'anno è risultata

NORD EUROPA/MEDITERRANEO/AREA DEL GOLFO (USA) Il margine incrementale derivante dalla lavorazione di un barile di greggio (*Dollari/barile*)









Le quotazioni del greggio hanno infatti risentito dei tagli di produzione dell'Opec, in particolare quelli ad alto tenore di zolfo che ne sono i più impattati, e nel corso dell'anno i greggi Sour (ad alto tenore di zolfo) hanno ridotto il loro sconto rispetto al Brent, mentre i greggi Sweet (a basso tenore di zolfo) hanno aumentato il loro premio, risultando quindi più cari rispetto al Brent.

meno favorevole rispetto al 2022, pur rimanendo su livelli superiori alle medie storiche.

I margini di raffinazione sono risultati in flessione in tutte le aree rispetto a quelli eccezionali del 2022.

In particolare in Europa nel 2023 i margini per le lavorazioni cracking dei greggi *light sweet* sono stimati dall'AIE a meno di 14 dollari al barile rispetto ai 16,8 dollari del 2022.

Dopo diversi anni di forti difficoltà economiche conseguenti al periodo pandemico, gli investimenti complessivi del settore petrolifero in Italia nel 2023 hanno ripreso nuovo slancio e hanno superato 1,2 di miliardi di euro rispetto agli 850 milioni del 2022, con un aumento di oltre il 40 per cento. In particolare, quelli per la raffinazione sono stati circa 900 milioni di euro (+45 per cento). Di essi, circa la metà sono stati destinati al miglioramento dell'efficienza energetica e ambientale, nonché all'ammodernamento degli impianti, al mantenimento degli standard di sicurezza ed affidabilità, all'adeguamento alla normativa IMO² sui bunker.

La distribuzione carburanti

Il settore della distribuzione carburanti continua a essere interessato da una persistente crisi imputabile alla mancata razionalizzazione e modernizzazione della rete, nonché a una serie di criticità strutturali.

Per sanare tali problematiche, il Governo ha presentato al settore, il 1° agosto 2023, una sintesi dei contenuti di una proposta di legge volta a modernizzare, razionalizzare ed efficientare la rete, prevedendo a tal fine anche una serie di incentivi, nonché a riformare la contrattualistica che disciplina i rapporti tra titolari e gestori degli impianti di carburanti.

Su invito del Governo, Unem e le altre rappresentanze del settore hanno avviato un **tavolo interassociativo di confronto**, finalizzato a elaborare proposte condivise in vista della stesura del progetto di legge di riforma che, comunque, è stato presentato dai Ministri competenti a maggio 2024. In relazione alla rete autostradale, la proposta di Piano di razionalizzazione, ritenuto poco incisivo dal settore e in molti punti non rispondente con i criteri di affidamento delle aree autostradali emanati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nel gennaio 2023³, è stato approvato dalla Conferenza Stato-Regioni dello scorso 21 marzo ed è alla firma del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica.

La modernizzazione della rete carburanti appare centrale anche in relazione all'**evoluzione della mobilità**. Il comparto, infatti, è interessato anche dal Regolamento (UE) 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR⁴), che abroga la Direttiva DAFI e le cui nuove disposizioni sono in vigore dallo scorso 13 aprile.

In particolare, il nuovo Regolamento si focalizza sulla diffusione di determinati vettori energetici, con specifico riferimento ad elettrico e idrogeno, ma, a differenza della DAFI, incentra la programmazione più sulle viabilità, come le TEN-T⁵, che sugli impianti di carburanti. Sul tema si sono attivate le Regioni, che si stanno confrontando con il Governo e le rappresentanze del settore, per comprendere l'impatto delle nuove misure sulla normativa in materia di carburanti di loro competenza.

Con riferimento alla discussa misura sulla **cartellonistica dei prezzi**, introdotta con dalla Legge n. 23/2023⁶, le Associazioni dei gestori Fegica e Figisc hanno presentato un ricorso al TAR⁷ del Lazio basato sulla presunta violazione dei principi di proporzionalità, adeguatezza e ragionevolezza in relazione all'esposizione del prezzo medio regionale/nazionale disposta dal Decreto ministeriale di attuazione⁸. Il





Vedi anche Focus "Energy Transition: investimenti e attività industriali" a pag. 43.

² IMO – International Maritime Organization.

Delibera n. 1 dell'11 gennaio 2023, "Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e di gas naturale liquefatto e delle attività commerciali e ristorative".

⁴ AFIR - Alternative Fuels Infrastructure Regulation.

⁵ TEN-T - Trans-European Transport Network.

⁶ Conversione in legge del Decreto-legge n. 5/2023, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 63 del 15 marzo 2023).

⁷ TAR - Tribunale Amministrativo Regionale.

⁸ Decreto Ministeriale "Modalità dell'obbligo di comunica-

ricorso è stato accolto in prima battuta dal TAR che con la sentenza n. 9552/2023 ha effettivamente ravvisato un vizio procedimentale, e quindi nel merito in via definitiva dal Consiglio di Stato con la sentenza n. 9049 del 23 febbraio 2024 che ha disposto l'annullamento dell'art. 7 del Decreto attuativo relativamente all'esposizione del prezzo medio regionale/ nazionale di riferimento, considerato appunto ingiustificato e sproporzionato. Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) sta approfondendo la tematica per individuare una soluzione idonea.

A riprova della **continua attenzione sui prezzi** praticati a tutela dei consumatori, si segnala anche la Legge n. 169/20231 che ha esteso l'utilizzo della social card "Dedicata a te" anche all'acquisto di carburanti o di abbonamenti per i mezzi del TPL². Per l'anno 2023, sono stati destinati 100 milioni per tali acquisti, rimandando alle Aziende aderenti ad un'apposita convenzione la determinazione della scontistica da praticare a favore dei possessori della carta. Unem e alcune Aziende associate hanno aderito all'iniziativa sottoscrivendo il 18 gennaio 2024 una specifica Convenzione con il MIMIT. La misura è stata rifinanziata dalla "Legge di Bilancio 2024"3 con ulteriori 600 milioni di euro per l'anno 2024, di cui 100 dedicati a carburanti e abbonamenti TPL.

Le scorte d'obbligo

Ripristinato a novembre del 2022 il livello ordinario di scorte, dopo le misure di destoccaggio adottate in relazione all'emergenza russo-ucraina, Acquirente Unico ha proseguito nell'attuazione del Piano per il raggiungimento dei 30 giorni di scorte specifiche di proprietà di OCSIT⁴.

Sulla base delle indicazioni del Ministero

dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, OCSIT ha avviato, a partire dal 2024, l'utilizzo dei *ticket* per una copertura residuale di un giorno di scorte, mentre sarebbe fissato al 2026 l'anno per conseguire l'obiettivo tendenziale di copertura dei 30 giorni di scorte con prodotto fisico.

Regolamento ENAC su depositi avio

In relazione al Regolamento ENAC⁵ recante "Disposizioni sulla costruzione, l'acquisto e la gestione dei depositi carburante avio negli aeroporti aperti al traffico commerciale affidati in concessione"⁶, diversi concessionari e operatori aeroportuali hanno presentato ricorso al TAR del Lazio.

Il TAR si è espresso il 5 febbraio scorso annullando il Regolamento e riconoscendo la fondatezza delle ragioni dei ricorrenti. In particolare, ha riscontrato:

- un vizio procedimentale, da parte di ENAC, nel consultare e nel tenere in debita considerazione le osservazioni trasmesse dagli operatori interessati;
- dall'altro, la mancanza di chiarezza, sempre da parte di ENAC, nel definire le ragioni e i criteri generali delle scelte compiute, anche in relazione alle specifiche realtà aeroportuali, nell'imporre la centralizzazione delle infrastrutture e l'accentramento della relativa responsabilità in capo ai gestori aeroportuali.

A questo punto occorre attendere l'esito finale del contenzioso, considerato che ENAC ha fatto ricorso al Consiglio di Stato.

L'evoluzione della logistica e la portualità

Il settore della logistica costituisce un anello insostituibile nella *supply chain* energetica, tra produzione e distribuzione dei prodotti liquidi e gassosi, garantendo flessibilità e capillarità nell'approvvigionamento di tutti i prodotti. Tra le funzioni fondamentali svolte dal settore, emersa con la crisi ucraina e israelo-palestinese, vi è la **capacità di salva-**





zione dei prezzi praticati dagli esercenti l'attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 118 del 22 maggio 2023.

Di conversione in legge del Decreto Legge n. 131/2023, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 278 del 28 novembre 2023.

² TPL - Trasporto Pubblico Locale.

³ Art. 1, commi da 2 a 5, della Legge n. 213/2023 (Legge di bilancio 2024), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2023.

⁴ OCSIT - Organismo Centrale di Stoccaggio Italiano.

⁵ ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

⁶ Adottato con la Delibera n. 14/2023 e pubblicato sul sito Enac il 26 maggio 2023.



EUROPA I depositi costieri delle Associate ad Unem

guardare la sicurezza energetica del Paese.

I depositi, infatti, oltre alle operazioni di stoccaggio e movimentazione in sicurezza dei prodotti, contribuiscono a garantire lo stoccaggio strategico in caso di interruzioni negli approvvigionamenti, mitigando i rischi di eventuali criticità geopolitiche e logistiche.

La disponibilità di un'infrastruttura affidabile ed efficiente è una risorsa strategica per l'Italia e per l'Europa, in quanto sostiene la posizione competitiva del sistema industriale offrendo un importante supporto a tutti i settori dei trasporti, tra cui quello marittimo e aeronautico.

L'evoluzione attesa del settore nei prossimi anni prevede la necessità di soddisfare una domanda sempre più articolata di combustibili innovativi. Le infrastrutture di utilizzo e distribuzione esistenti sono già pronte per alcuni di questi prodotti, come Sustainable Aviation Fuels (SAF) e diesel rinnovabile (HVO), mentre per altri, come E-fuels, Gas Naturale Liquefatto (GNL e BioGNL), idrogeno puro o carrier di idrogeno (metanolo, ammoniaca, ecc.), presentano diverse barriere da superare: saranno necessari nuovi investimenti nel campo della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione tecnologica per lo stoccaggio e la distribuzione, a fronte di un'incertezza del quadro regolatorio europeo e nazionale, della normativa autorizzativa e delle procedure burocratiche.

Ciò vale a maggior ragione per la **logistica costiera** che negli ultimi tempi ha riscosso una rinnovata attenzione, nell'ottica di una politica di indirizzo e *governance* in questa fase di transizione ecologica ed energetica.

Da un lato, la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, nel novembre 2023, ha approvato due Risoluzioni (n. 8/00035 e n. 8/00036) volte a valorizzare il sistema portuale nazionale. Entrambe le risoluzioni impegnano il Governo ad avviare una seria riforma del settore, partendo da una modifica della Legge n. 84/1994¹, al fine di riordinare le competenze delle Autorità di Sistema Portuale e di rafforzare la governance a livello centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Dall'altro lato, il Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha approvato il 31 luglio 2023 la delibera contenente il "Piano del mare per il triennio 2023-2025", contenente 16 direttrici, alcune delle quali toccano temi di rilevante importanza per il set-





¹ Riordino della legislazione in materia portuale. (Gazzetta Ufficiale. Serie Generale n. 28 del 4 febbraio 1994 - Supplemento Ordinario n. 21).

tore, come la transizione ecologica dell'industria del mare. Primario risulta essere il **ruolo** dei depositi costieri di prodotti energetici e chimici, considerati un'infrastruttura strategica nell'ambito degli scali di competenza. La direttrice 2.5, tenuto conto delle difficoltà che si incontrano per la decarbonizzazione di un settore come lo shipping, evidenzia l'importanza dell'introduzione massiccia di nuovi carburanti carbon-neutral e zero-carbon, con particolare riguardo ai biocarburanti e, in special modo, al biodiesel.

Sfide importanti per gli operatori del settore visto che gli impianti costieri producono, stoccano e distribuiscono oltre il 90 per cento dei *fuels* impiegati nella navigazione marittima.

Ai fini del conseguimento degli obiettivi del Piano Mare, la Struttura di missione, appositamente costituita dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, ha avviato, tra aprile e giugno del 2024, un ciclo di audizioni a cui ha partecipato anche Unem.

FOCUS

Crisi Russia-Ucraina

Ai dieci pacchetti di sanzioni già varati, a partire dal 26 giugno 2023 ne sono stati pubblicati altri tre che, aggiungendosi ai precedenti, apportano ulteriori modifiche al Regolamento (UE) n. 833/2014 al fine di rafforzare ed estendere le misure restrittive già in atto.

Undicesimo pacchetto di sanzioni

Regolamento 2023/1214: contrasta il fenomeno dell'elusione delle misure restrittive per il tramite di giurisdizioni di Paesi terzi. Il Regolamento dispone un divieto di accesso ai porti e alle chiuse dell'Unione alle navi che:

- effettuano trasbordi da nave a nave qualora le autorità competenti abbiano ragionevoli motivi per sospettare che una nave stia violando il price cap o il divieto di importare nell'Unione Europea via mare petrolio greggio e prodotto petroliferi russi;
- abbiano effettuato un trasbordo in specifiche zone geografiche senza averlo comunicato con almeno 48 ore di anticipo;
- 3) abbiano manipolato o disattivato il sistema di tracciamento della navigazione mentre trasportava petrolio greggio e prodotti petroliferi russi.

Dodicesimo pacchetto di sanzioni

Regolamento (UE) 2023/2878: finalizzato a contrastare ulteriormente l'elusione delle sanzioni e a colmare alcune lacune, nonché a imporre ulteriori divieti di importazione ed esportazione alla Russia.

A tal fine, prevede un meccanismo rafforzato di condivisione delle informazioni per una migliore identificazione delle navi e delle entità che attuano pratiche ingannevoli, come i trasferimenti da nave a nave utilizzati per nascondere l'origine o la destinazione del carico.

Inoltre, ferme restando alcune eccezioni, viene disposto un divieto di importazione di GPL, prevedendo un periodo transitorio fino al 20 dicembre 2024 per i contratti conclusi prima del 19 dicembre 2023 o i contratti accessori necessari per l'esecuzione di tali contratti.

Tredicesimo pacchetto di sanzioni

Regolamento (UE) 2024/745: non contiene nuove misure restrittive per specifici settori economici ma, per la prima volta, include nell'elenco dei soggetti sottoposti a sanzioni anche entità di Paesi terzi che sostengono direttamente o che forniscono un supporto indiretto al complesso militare e industriale russo.





FOCUS

Award e ricorrenze delle Industrie della mobilità

La filiera delle industrie della mobilità si è confermata anche nell'anno appena trascorso un comparto di eccellenza.

Fra i **recenti anniversari**, che testimoniano la continuità di molte imprese del settore nel tessuto industriale italiano, ricordiamo:

- o nel 2023 i 70 anni di attività di **Eni** e i 60 anni di **Itelyum** e dell'oleodotto **SIOT TAL**¹;
- o nel 2024 i 40 anni della **Q8 Italia**.

Fra chi ha iniziato la sua attività nel 2023 si segnala invece **Enilive**, il nuovo *brand* lanciato il 1° settembre da Eni Sustainable Mobility con l'obiettivo di fornire servizi e prodotti progressivamente decarbonizzati per la transizione energetica, accelerando il percorso verso la riduzione delle emissioni lungo il loro intero ciclo di vita².

Fra i **riconoscimenti** ottenuti dal settore ricordiamo:

• Alma Petroli è tra le vincitrici, per la terza volta consecutiva del Best Managed Companies Award, il premio per le eccellenze imprenditoriali del Made in Italy promosso da Deloitte Private, con la partecipazione di Altis Graduate School of Sustainable Management dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, Elite-Gruppo Euronext e Pic-

1 Nel 60° anniversario dell'oleodotto, è arrivata a Trieste la petroliera numero 22 mila ed è stato superato il traguardo di 1,7 miliardi tonnellate di greggio sbarcate dall'inizio delle attività.



cola Industria di Confindustria;

- Eni è risultata prima nella classifica di Carbon Tracker, che ha valutato i piani delle 25 principali Compagnie Oil & Gas, ritenendo che solo gli obiettivi Eni possono essere giudicati potenzialmente allineati con i target dell'Accordo di Parigi;
- Neste è stata inclusa per la diciottesima volta consecutiva nel "Corporate Knights 2024 Global 100 Index" delle aziende più sostenibili. Tra le oltre 6.700 analizzate Neste si è classificata al 19° posto nell'indice complessivo e nel settore Energia anche come la migliore. Inoltre, per il terzo anno consecutivo Neste si è classificata come il 2° marchio finlandese di maggior valore da Brand Finance, la società indipendente leader a livello mondiale nella valutazione dei marchi e nella consulenza strategica. Infine, un gruppo di ricercatori della società Neste è stato insignito del "European Inventor Award 2023" nella categoria "Industria". Il premio è stato assegnato dall'Ufficio europeo dei brevetti





² Enilive, contribuisce all'obiettivo di Eni di raggiungere la carbon neutrality al 2050 anche attraverso gli asset industriali che includono le bioraffinerie di Venezia e di Gela, la bioraffineria St. Bernard Renewables negli Stati Uniti, 22 impianti per la produzione di biogas in Italia, oltre ai nuovi progetti: a gennaio 2024 Eni ha confermato la trasformazione della Raffineria di Livorno in bioraffineria e un quarto progetto in Italia è attualmente allo studio. Inoltre, sono in fase di valutazione ulteriori due nuove bioraffinerie in Malesia e in Corea del Sud.

(UEB) e riconosce gli inventori di tecnologie di successo commerciale brevettate da grandi aziende europee;

- Petronas Lubricants ha celebrato il primo anniversario del suo museo "Heritage Highlights" ospitato nella sede di Santena (Torino), dove sono custodite le testimonianze più significative, le innovazioni tecnologiche e i successi sportivi raggiunti dalla Società in oltre cento anni di storia¹;
- Q8 Italia per il quarto anno consecutivo ha ricevuto la prestigiosa certificazione Top Employer 2024, a valle di un attento audit svolto da un istituto autonomo che ha analizzato circa 400 processi e attività in ambito Human Resources, premiando il complesso di politiche e best practices adottato (People Care Strategy);
- Shell Lubricants, società del Gruppo Shell, per il 17° anno consecutivo si riconferma leader globale del mercato dei lubrificanti, secondo la 21a edizione del report "Global Lubricants: Market Analysis and Assesment" redatto da Kline&Company, che analizza i principali mercati dei Paesi consumatori di lubrificanti, secondo i segmenti di mercato, le tipologie di prodotti e le loro varie formulazioni. Shell si posiziona al primo posto in tutte le categorie di lubrificanti monitorate: automotive consumer, automotive commerciale ed industriale:
- Siot-TAL ha ottenuto il massimo riconoscimento nell'ottava edizione del "Premio Imprese per la sicurezza", organizzato da Confindustria e INAIL, con la collaborazione tecnica di APQI² e di ACCREDIA³.

Al premio hanno partecipato quasi 1.500 aziende italiane attive in tutti i settori industriali. A Siot-TAL, è stato assegnato l'Award, il livello più alto del premio, a testimonianza dell'eccellenza del sistema della sicurezza dell'azienda di riferimento per le altre aziende italiane;

Sonatrach Raffineria Italiana ha conseguito il nuovo "Sustainability Impact Rating (SI Rating) 2023" migliorando ulteriormente la propria performance. Dal 2019 SRI ha adottato il SI Rating™ di ARB come strumento, validato dall'ente di certificazione RINA ed in partnership ufficiale con SASB, per misurare la sostenibilità della propria attività industriale sulla base dei criteri ESG (Environmental, Social and Governance) e dei diciassette obiettivi delle Nazioni Unite dello sviluppo sostenibile. Inoltre il Deposito di Napoli, asset strategico di **Sonatrach Raffineria Italiana** per la distribuzione nel Sud Italia, ha ottenuto il Premio Safety Excellence Award. Con la consegna del premio si sono celebrati anche i 31 anni senza infortuni raggiunti a fine 2022.

Erg si conferma per il secondo anno consecutivo, nella classifica "Global 100 Most sustainable corporation in the world", pubblicato dalla Corporate Knights, che valuta a livello mondiale, circa 7 mila società quotate con ricavi superiori a un miliardo di dollari. Erg risulta al 28° posto nel ranking 2024 (con un sensibile miglioramento rispetto al 54° del 2023); al **3°** nel settore globale Power generation e al 1° in assoluto tra le imprese italiane presenti. Corporate Knights ha, inoltre, assegnato a Erg il Pivot Price, il riconoscimento speciale per le aziende che hanno completato il loro percorso di transizione verso modelli a basse emissioni climalteranti.





¹ Il primo *Open Day* si è tenuto il 15 marzo 2024 e ha dato ai visitatori l'opportunità di visitare non solo l'azienda ma anche di immergersi nell'esposizione di Giuliana Vaudano, artista appassionata di Motorsport. Scopo di queste iniziative è quello di avvicinare curiosi e appassionati alla storia delle automobili e alla loro evoluzione.

² APOI - Associazione Premio Oualità Italia.

³ ACCREDIA - Ente Italiano di Accreditamento.

FOCUS

Evoluzione assetti di mercato

Fra i recenti eventi che hanno interessato le modifiche societarie della nostra filiera industriale, la più rilevante, implicando un mutamento epocale nell'imprenditorialità italiana, è il recente accordo fra Vitol B.V.¹, il colosso olandese leader nel settore dell'energia, e la famiglia Moratti per l'acquisto del 35 per cento del Gruppo Saras, il cui asset principale è la Raffineria di Sarroch², fondata dai Moratti 62 anni fa, propedeutico al lancio di un'offerta pubblica di acquisto (OPA) obbligatoria sul restante capitale azionario.

La vendita della quota di Saras è stata autorizzata in data 23 aprile 2024 dal Governo italiano con un Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo all'esercizio dei poteri speciali (c.d. "Golden power"), che contiene prescrizioni non ostative al completamento dell'operazione.

Successivamente, in data 6 giugno 2024, la Commissione europea ha autorizzato Vitol a procedere all'acquisizione del 35 per cento di

- ¹ Vitol è un primario operatore industriale del settore energetico globale: dal petrolio all'energia, alle rinnovabili e allo stoccaggio di CO₂, commercia 7,4 milioni di barili/giorno di petrolio greggio e derivati e conduce circa 6 mila trasporti via mare ogni anno. Tra i clienti di Vitol si annoverano compagnie petrolifere nazionali, multinazionali, le principali società industriali e utilities. Fondata a Rotterdam nel 1966, oggi Vitol serve clienti da circa 40 sedi in tutto il mondo ed opera in impianti energetici a livello globale, tra cui: 17 milioni di metri cubi di stoccaggio a livello globale, circa 500 mila barili/giorno di capacità di raffinazione, oltre 7.000 stazioni di servizio e un portafoglio crescente di impianti energetici di transizione e rinnovabili. I ricavi nel 2022 sono stati di 505 miliardi di dollari.
- ² La Raffineria di Sarroch è la più grande a sito unico nel Mediterraneo con una capacità di 300 mila barili/giorno. Gli altri asset riguardano in riferimento alla generazione elettrica, l'Impianto di Gassificazione a Ciclo Combinato (IGCC) da 575 MW (che contribuisce per oltre il 40 per cento al fabbisogno energetico della Sardegna) e 171 MW eolici, più una pipeline di progetti eolici e solari rispettivamente di 593 MW e 79 MW.

Saras, ai sensi del Regolamento dell'Unione Europea in materia di concorrenza (c.d. "Antitrust Regulation"); infine, in data 12 giugno 2024, la Commissione europea ha rilasciato l'autorizzazione all'acquisizione anche ai sensi del Regolamento dell'Unione Europea in materia di sovvenzioni estere (c.d. "Foreign Subsidy Regulation"): gli ottenimenti delle suddette autorizzazioni costituivano le condizioni sospensive cui era subordinato il perfezionamento dell'acquisizione (c.d. "closing").

Prima dell'operazione Vitol deteneva circa il 10,4 per cento del capitale di Saras, mentre, oltre alla famiglia Moratti, tra gli altri azionisti rilevanti sono presenti Trafigura e J.P.Morgan Securities. Infine, circa il 40 per cento delle azioni sono scambiate liberamente sul mercato azionario (c.d. "free float").

Nel corso del 2023 e nei primi mesi dell'anno in corso si sono registrate anche altre **modifiche negli assetti societari**, fra le quali si segnalano:

- ✓ Alma Petroli a giugno 2023 ha fondato la nuova società AlmAbit (60 per cento Alma Petroli e 40 per cento Abit) per sviluppare la ricerca nella produzione di bitume conglomerati innovativi attraverso il recupero del fresato e di altri materiali. AlmAbit rientra in una strategia che prevede l'investimento di 35 milioni di euro nei prossimi 5 anni;
- ✓ Esso dal 1° ottobre 2023 la Italiana Petroli (IP) Gruppo api ha acquisito il ramo d'azienda Esso Italiana relativo al downstream dei carburanti della Esso Italiana. Quest'ultima ha mantenuto, invece, il ramo di attività dei lubrificanti e dei prodotti chimici. E' stato sottoscritto un accordo di marchio a lungo termine tra Esso Italiana ed IP in base al quale le stazioni di servizio a marchio Esso in Ita-





lia continuano ad offrire programmi di marketing, loyalty, carte e carburanti Esso. Sono state inoltre acquisite le partecipazioni di Esso nelle società Sarpom (75 per cento), Engycalor (100 per cento) e Disma (12,5 per cento), oltre ai contratti di fornitura di bitume e altri prodotti (benzine e gasoli) nonché gli asset logistici operativi nel downstream dei carburanti. La Esso italiana rimane attiva nelle relative ai lubrificanti e prodotti chimici svolte nel nostro Paese.

- ✓ Itelyum, leader nell'economia circolare nel mercato italiano e principale operatore nella gestione e riciclo dei rifiuti industriali con 35 mila clienti in oltre 60 Paesi:
 - ad aprile 2023 ha concluso l'acquisizione della partecipazione di maggioranza di Petrokan in **Secomar** e di **Ambiente Mare**, attive nella gestione ambientale del Porto di Ravenna¹.
 Itelyum, in questo modo rafforza
 la propria posizione nel settore dei
 rifiuti e della gestione ambientale
 nell'ambito portuale e consolida il
 segmento di mercato nei servizi portuali e marittimi nell'Adriatico, dove
 è già protagonista attraverso nel Porto di Trieste in seguito all'acquisizione di ItelyumSea FVG (ex gruppo
 Crismani);
 - a febbraio 2024, ha ampliato la sua presenza internazionale acquisendo:
 - la tedesca Safechem Europe GmbH, attiva nelle soluzioni solventi sicuri e sostenibili e nei servizi ad alto valore aggiunto per l'applicazione di pulizia del-

- le superfici. Serve più di 5 mila clienti in tutto il mondo (tra cui Cina, Regno Unito, Stati Uniti e Messico)
- la francese **Soledi Sas**, attiva nella distribuzione di solventi puri e recuperati, vernici e nell'intermediazione di rifiuti chimici;
- ✓ **NextChem** nei primi mesi di quest'anno ha firmato:
 - un accordo vincolante per l'acquisizione dell'80 per cento di HyDEP Srl e del 100 per cento di Dragoni Group Srl per rafforzare le proprie soluzioni ingegneristiche per progetti basati sull'idrogeno verde, dal design meccanico e di processo, alla validazione e certificazione²;
 - un accordo vincolante per l'acquisizione del 100 per cento di GasConTec
 Gmbh (GCT), azienda specializzata nello sviluppo tecnologico e nell'ingegneria di processo³;
- ✓ Q8 Italia, avendo ottenuto tutte le autorizzazioni di legge, ha acquisito il 50 per cento delle quote sociali della Eco Fox Srl, azienda totalmente controllata dalla Fox Petroli. L'accordo è particolarmente significativo, perché consentirà al gruppo Q8 di entrare direttamente nella filiera della produzione di biocarburanti liquidi sostenibili, che già oggi apportano un contributo concreto alla decarbonizzazione del settore trasporti. La Eco Fox, operatore del mercato dei carburanti di origine biogenica in Italia sin dagli anni '90, è proprietaria di uno stabilimento a Vasto con una capacità di 200 mila ton-





Secomar svolge attività di prevenzione, pulizia e bonifica dell'acque marine, oltre che raccolta, trasporto e trattamento dei rifiuti liquidi prodotti dalle navi. Ambiente Mare possiede e gestisce un impianto di trattamento di rifiuti liquidi speciali, oli e fanghi, pericolosi e non pericolosi.

Il prezzo di acquisto delle due quote è pari a circa 3,6 milioni di euro. Il closing è previsto nel corso del 2024.

³ Il corrispettivo complessivo e pari a 30 milioni di euro. Anche in questo caso il closing è previsto nel corso del 2024.

nellate annue, che produce una gamma di biodiesel avanzati e di sottoprodotti per uso industriale. Dispone inoltre di una logistica a supporto, in grado di ricevere e spedire i prodotti via mare e via terra e di un deposito fiscale di 30 mila metri cubi;

✓ Shell Italia Holding ad ottobre 2023 ha completato l'acquisizione dell'intero capitale di Ego Srl e delle sue filiali Ego Energy ed Ego Data¹.

La Shell, presente sul mercato da oltre 100 anni, è attualmente un'Azienda energetica integrata: tornata con il proprio marchio nella distribuzione carburanti italiana nel 2022 in circa 130 stazioni di servizio, ed opera attraverso le controllate Shell Lubricants, Shell Recharge Solutions e Shell Fleet Solutions, è attiva nel nostro Paese anche nel trading e nella fornitura di elettricità e gas ai grandi consumatori industriali con soluzioni avanzate per la gestione delle commodities energetiche, come gas na-

turale, energia elettrica, corporate PPA² e percorsi di decarbonizzazione nei diversi settori³. In Italia è attiva anche nell'*upstream* di cui è il terzo operatore nazionale.

- ✓ Erg a ottobre 2023 ha perfezionato, attraverso la propria controllata Erg Power Generation, il closing con Achernar Energy (controllata da Achenar Asset) la cessione dell'intero capitale di Erg Power, società che possiede e gestisce la centrale cogenerativa CCGT⁴ a gas di Priolo Gargallo (Siracusa);
- ✓ SIC Servizi Integrati & Consulenze Srl ha annunciato la fusione con Oil Meter Sistemi Srl, dando vita alla nuova società OMSIC Srl, unendo competenze, esperienze e visioni in un unico grande progetto industriale e professionale per offrire servizi integrati e consulenze di livello.





² PPA - Power Purchase Agreement.

Shell Energy Italia inoltre ha 48 progetti fotovoltaici in pipeline per un totale di circa 2 GW di capacità di produzione in 11 regioni italiane e a maggio di quest'anno ha inaugurato il suo primo impianto fotovoltaico in Italia da circa 20 MW.

⁴ CCGT – Combined Cycle Gas Turbine.

¹ Ego è attiva principalmente nel mercato del trading di energia elettrica e genera in Italia il 95 per cento circa del fatturato. La filiale Ego Energy opera nei mercati dell'energia e dell'efficienza, Ego Data è l'operatore digitale del gruppo.

La sicurezza fisica (security) della rete carburanti

Nel 2023 è continuato il monitoraggio dei reati predatori (rapine e furti di contanti dagli accettatori di banconote) ai danni del personale e degli impianti di distribuzione carburanti, nonché il confronto sull'andamento criminoso nazionale effettuato in sede OSSIF - Centro di Ricerca dell'ABI sulla Sicurezza Anticrimine. Particolare attenzione è stata dedicata agli attacchi agli OPT (accettatori di banconote presso i distributori di carburante) rispetto a quelli agli ATM (sportelli automatici bancari e postali), dal momento che queste due particolari tipologie di reato, nonostante la riduzione dei casi registrata negli ultimi anni, destano sempre preoccupazione soprattutto per l'efferatezza di alcuni episodi (esplosioni o sradicamento delle apparecchiature) che possono causare ingenti danni anche agli edifici nelle vicinanze.

Dall'analisi degli ultimi anni si conferma il trend decrescente dei reati dopo il picco raggiunto nel 2016, a differenza di quanto avvenuto per la totalità dei furti¹.

Per gli attacchi agli OPT l'indice di rischio (IR, numero di attacchi ogni 100 impianti) nel 2022 era sceso da 12,3 a 2,7, avvicinandosi come ordine di grandezza agli attacchi agli ATM (0,3 per ATM postali e 1,0 per ATM bancari). Tale tendenza alla riduzione per gli OPT è confermata dai dati 2023 rilevati da Unem tra le sue Associate, che mostrano un ulteriore dimezzamento dell'IR a 1.

L'analisi territoriale evidenzia 3 Regioni con IR sopra la media (Lazio, Puglia e Basilicata) e 6 Regioni senza casi di attacco.

Tali risultati sono stati possibili grazie alle azioni adottate in stretta collaborazione con il Ministero dell'Interno (Direzione Centrale Polizia Criminale – Servizio Analisi Criminale, SAC) e l'ulteriore attivazione di uno scambio diretto di dati trimestrali tra SAC e Unem.

Molto efficaci anche gli ulteriori investimenti in materia di prevenzione effettuati dalle Aziende associate titolari di autorizzazione di distribuzione carburanti, orientati in maniera mirata sulla base del rischio di attacco locale

(ad es. rinforzo strutture impianti, macchiatori di banconote, fumogeni, potenziamento sistema allarmi in impianti automatizzati, ecc).

ANCORA IN CALO I FURTI NEI PUNTI VENDITA CARBURANTI. LE RAPINE IN LIEVE RIPRESA

ITALIA Evoluzione dell'indice di rischio territoriale furti agli accettatori di banconote (2022-2023)



Indice di rischio (IR): attacchi ogni 100 impianti.





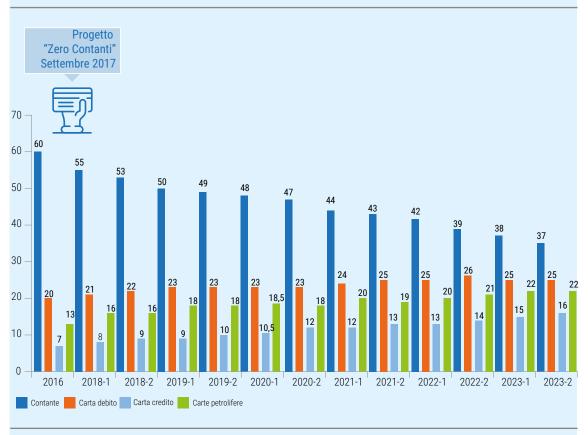
¹ Vedi Focus Rapporto OSSIF 2023 a pag. 40.

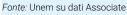
La lotta al contante

La riduzione dei reati predatori deriva anche dalla diminuzione, continua e costante, dell'uso del denaro contante sulla rete.

La promozione dei pagamenti tracciati ha portato in **7 anni** ad una **riduzione del 23 per cento del contante** corrispondente, secondo gli incassi del 2023, a **12 miliardi di euro**, con vantaggi per lo Stato, per l'esercente e per il consumatore.

RETE Riduzione del contante sulla rete carburanti per semestre (Peso percentuale in volume per tipologia di pagamenti)





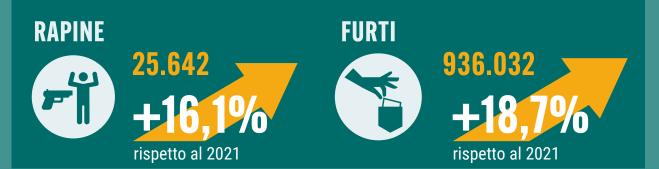




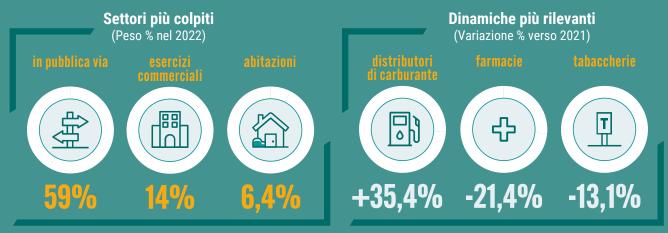
OSSIF IL RAPPORTO INTERSETTORIALE 2023

Il Rapporto Intersettoriale 2023 sulla Criminalità Predatoria è realizzato da OSSIF1, dal Servizio Analisi Criminale del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno e dalle rappresentanze dei settori esposti alla criminalità predatoria, tra cui Unem.

Dal Rapporto emerge un ulteriore aumento delle rapine e dei furti rispetto al 2021



RAPINE



FURTI Tipologie più diffuse (Peso % nel 2022)



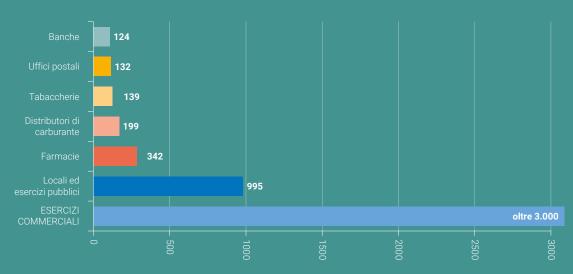
¹ OSSIF – Centro di Ricerca dell'Associazione Bancaria Italiana (ABI) sulla Sicurezza Anticrimine.





Confronto intersettoriale

RAPINE



Attacchi a distributori automatici (ATM, OPT)









ITALIA Attacchi agli ATM e agli OPT per categoria. Anni 2013-2022



⁽¹⁾ Calcolato come n°attacchi ATM-OPT/100 esercizi. Fonte: Rannorto OSSIE





La sicurezza fisica (security) della rete di oleodotti

Negli ultimi mesi del 2023 si è registrata una lieve ripresa degli attacchi agli oleodotti. La situazione è tuttavia ancora contenuta.

Unem ha invitato le Associate alla massima attenzione e alla pronta condivisione delle informazioni sulle modalità di attacco per verificare un potenziale collegamento tra i casi e il corretto accesso al portale SAO (Segnalazione Attacchi Oleodotti), in modo da intercettare tempestivamente eventuali riprese del fenomeno.

Il portale SAO è stato realizzato da Unem nel 2017 e consente per i proprietari delle infrastrutture un alert georeferenziato in caso di attacchi.

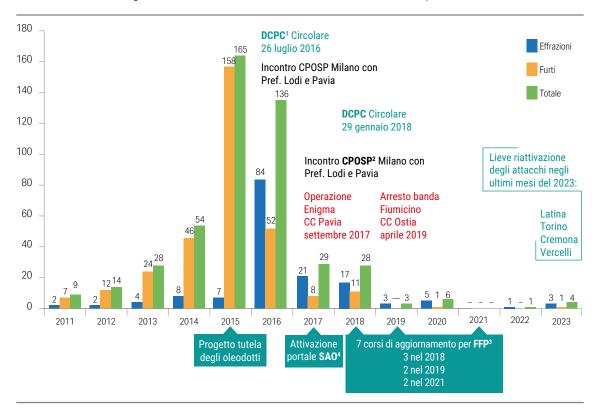
Sicurezza informatica

Il prossimo ottobre entrerà in vigore la **Direttiva NIS 2** (Network and Information Systems – NIS) con l'ampliamento del campo di applicazione dei soggetti coinvolti nella Direttiva sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informatici.

A tale proposito, Unem ha organizzato un evento con il coinvolgimento dell'ACN¹ e del CNAIPIC², rimarcando la strategicità del nostro settore e mettendo in luce le misure già adottate per prevenire e contrastare attacchi informatici alle proprie infrastrutture, con l'obiettivo di dare ulteriore impulso all'accordo tra Unem e Polizia di Stato.

- ¹ ACN Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale.
- ² CNAIPIC Centro Nazionale Anticrimine Informatico per la Protezione delle Infrastrutture Critiche

ITALIA Attacchi agli oledotti: serie storica 2011-2023 e azioni in campo



¹ DCPC: Direzione Centrale di Polizia Criminale - Dip. Pub. Sicurezza MInistero Interno.

Fonte: Portale unem SAO - Segnalazione Attacchi Oleodotti





² CPOSP: Comitato Provinciale Ordine e Sicurezza Pubblica.

³ FFP: Forze di Polizia (Arma, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Polizia Penitenziaria).

⁴ SAO: Segnalazione Attacchi Oleodotti

FOCUS

Energy Transition: investimenti e attività industriali

Consapevole del suo ruolo attuale indispensabile nella mobilità e nella decarbonizzazione in prospettiva dei 50 milioni di veicoli stradali, oltre quelli aerei e navali, la raffinazione italiana e le Aziende ad esse complementari della logistica e della distribuzione e nell'economia circolare, stanno implementando le attività necessarie alla decarbonizzazione dei processi produttivi e dei prodotti.

INVESTIMENTI

Fra gli investimenti e le attività relative agli impianti esistenti si segnala che:

- ✓ l'Alma Petroli, specializzata nella produzione di bitumi di alta qualità per usi stradali ed industriali, di recente ha siglato un accordo per il revamping della sezione vacuum dell'impianto di distillazione per circa 14 milioni di euro, che consentirà di ammodernare i serbatoi e impianti specifici per avere significativi recuperi di efficienza e di riduzione delle CO₂ emessa;
- ✓ la Raffineria **Iplom**, di Busalla (GE), ha ottenuto nel febbraio 2024 l'autorizzazione del Ministero dell'Ambiente (MASE), "all'adeguamento della massima capacità produttiva autorizzata alla massima capacità ottimizzata", aumentando la sua capacità produttiva da 1,89 a 2,19 milioni di tonnellate/anno in alimentazione all'impianto topping, grazie agli interventi impiantistici di ammodernamento in progetto;
- ✓ Itelyum Regeneration è stato autorizzato lo scorso 21 settembre dalla Regione Lazio a realizzare un impianto sperimentale di recupero di terre rare da rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (Raee) da installare all'interno dell'impianto di rigenerazione di oli minerali usati per la produzione di oli di base lubrificanti rigenerati, gasoli e bitume di Ceccano (Frosi-

none);

- nel suo Hub di Napoli la Q8 Italia ha incrementato il cargo size per le consegne di prodotto: acquistare quantità più elevate di 2 o 3 volte rispetto alle 30 mila tonnellate precedentemente scaricate, comporta infatti impatti ambientali positivi, in considerazione della riduzione di emissioni determinata dal minor numero di viaggi-nave e dalle caratteristiche delle navi stesse. Per raggiungere tale obiettivo Q8 ha recentemente concluso il dragaggio di uno dei pontili della darsena nel Porto di Napoli, in modo da consentire l'attracco di navi con un carico a bordo di 100 mila tonnellate, come avvenuto a fine marzo 2024. L'investimento in termini economici, totalmente a carico della Q8 su bene demaniale, è ammontato complessivamente a circa 9 milioni di euro;
- ✓ la Raffineria di Milazzo, con il supporto del Medio Credito Centrale (MCC), realizzerà un programma di investimenti per 70 milioni in 5 anni per la ristrutturazione dei serbatoi di stoccaggio, impiegando le migliori tecnologie disponibili (BAT¹). Nel corso di quest'anno sono previsti inoltre investimenti per 100 milioni euro;
- ✓ la Siot-Tal a fine 2023 ha programmato il singolo investimento più significativo nella sua storia, di oltre 44,4 milioni di euro, per il potenziamento del Terminale Marino di Trieste con una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture. Il progetto TAL Plus, che sarà completato entro il 2025, prevede il raddoppio della portata dell'oleodotto transalpino di 753 km che da Trieste arriva in Germania. L'adozione di nuovi sistemi di pompaggio permetteranno di aumentare la capacità della sua portata, consentendo alla





¹ BAT – Best Available Techniques.

- Repubblica Ceca di soddisfare il proprio fabbisogno di greggio attraverso il Porto di Trieste, abbandonando le forniture russe;
- ✓ il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) ha riconosciuto la rilevanza strategica di alcuni progetti di Sonatrach Raffineria Italiana autorizzando il Contratto di Sviluppo per un programma di investimenti del valore complessivo di oltre 70 milioni di euro da realizzare presso lo stabilimento industriale di Augusta, volto a mantenere i più alti standard in termini di efficienza e sostenibilità dei processi produttivi, nell'assoluto rispetto del territorio e dell'ambiente. I progetti prevedono la realizzazione di un impianto di riciclo delle acque reflue, l'elettrificazione di utenze oggi alimentate a gas e vapore e la realizzazione di un nuovo impianto fotovoltaico. Essi consentiranno di risparmiare dai 2,5 ai 3 milioni di metri cubi di acqua l'anno e di ridurre le emissioni di CO₂ di almeno 25 mila tonnellate l'anno.

BIORAFFINERIE

✓ ENI a gennaio di quest'anno ha confermato la decisione di realizzare la terza bioraffineria in Italia a Livorno. Il progetto, annunciato nell'ottobre 2022 e per il quale è stata presentata istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nel novembre 2022, è in attesa del completamento delle autorizzazioni e, con un investimento di oltre 400 milioni di euro, prevede la costruzione di tre nuovi impianti per la produzione di biocarburanti idrogenati: un'unità di pretrattamento delle cariche biogeniche, un impianto Ecofining™ da 500 mila tonnellate/anno e un impianto per la produzione di idrogeno da gas metano¹.

✓ Nel 2023 Eni ha avviato la bioraffineria a Chalmette, in Louisiana (Stati Uniti)², St. Bernard Renewables LLC (SBR), della quale detiene anche il 50 per cento della joint venture con la PBF Energy.

La conversione della Raffineria di Livorno, sul modello di quanto già realizzato nel 2014 a Porto Marghera e nel 2019 a Gela, nonché dei progetti in corso per il potenziale sviluppo di impianti in Corea del sud e Malesia, confermano la strategia di decarbonizzazione di Eni volta al raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050 tramite la riduzione delle emissioni generate durante l'intero ciclo di vita dei prodotti, aumentando la capacità di bioraffinazione dagli attuali 1,65 milioni di tonnellate/anno a oltre 3 milioni entro il 2026 e a oltre 5 entro il 2030.

Si tratta di una tecnologia centrale anche per la produzione dei Sustainable Aviation Fuel (SAF), strategici per la decarbonizzazione del trasporto aereo: entro il 2026 prevede di raggiungere una capacità di produzione di SAF di oltre 1 milione di tonnellate/anno (due volte l'obiettivo precedente), con un potenziale raddoppio entro il 2030.

Enilive, la società di Eni nella quale sono confluite le attività di bioraffinazione, produzione biogas e biometano, soluzioni di smart mobility, vendita di prodotti, servizi e commercializzazione e distribuzione di tutti i vettori energetici per la mobilità, è il secondo produttore di biocarburanti idrogenati (HVO) in Europa e il terzo a livello mondiale ed è caratterizzata da un modello di business integrato verticalmente lungo tutta la filiera, inclusa la produzione di agri feedstock avanzato³.





¹ Le aree dove sono previsti i tre nuovi impianti per la bioraffinazione sono già cantierizzate per i lavori preparatori e l'avvio della costruzione è previsto dopo l'ottenimento dell'autorizzazione di legge, con completamento e avvio entro il 2026.

² La bioraffineria St. Bernard Renewables è entrata in funzione e ha iniziato la produzione nel giugno 2023 (capacità di lavorazione di circa 1,1 milioni di tonnellate/anno di materie prime). Produce principalmente HVO Diesel (Hydrotreated Vegetable Oil, comunemente noto come "renewable diesel" in Nord America) e utilizza la tecnologia Ecofining™, sviluppata da Eni in collaborazione con Honeywell UOP.

³ Progetti di agricoltura rigenerativa coordinando

IDROGENO E CARBURANTI SINTETICI

L'idrogeno svolge un ruolo fondamentale per facilitare la transizione nel settore dei trasporti e nei settori industriali ad alta intensità di emissioni¹. Per soddisfare la domanda di idrogeno verde, in particolare per le applicazioni di mobilità, ed attuare quei processi di decarbonizzazione delle raffinerie verso processi sostenibili, sono in atto varie iniziative, fra le quali si segnala che:

- progetti per la realizzazione di impianti di produzione di idrogeno sono in corso nell'ambito delle Raffinerie Eni, in particolare nella Raffineria di Livorno è stato previsto un impianto che sarà completato nel 2026;
- ✓ Q8 ha sviluppato due progetti per l'erogazione dell'idrogeno circolare², nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) "Energie rinnovabili, idrogeno, rete e mobilità sostenibile" e della "sperimentazione dell'idrogeno per l'autotrasporto" finanziato dal Fondo Europeo Union – Next Generation EU. Le autovetture con solo 1 kg di idrogeno percorrono circa 100 km, mentre per gli automezzi adibiti al trasporto collettivo occorrono 8 kg di idrogeno per percorrere 100 km, permettendo così una riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto al gasolio tradizionale di oltre il 75 per cento. Rispetto al nuovo prodotto Q8 HVO+, la riduzione delle emissioni è circa del 10 per cento. La soluzione tecnologica utilizzata è sviluppata da MyRe-

la coltivazione di piante non alimentari su terreni degradati e promovendo l'introduzione di colture di secondo raccolto.

- ¹ Vedi anche Focus "Il punto sull'idrogeno" a pag. 60.
- Ottenuto con la tecnologia Waste to Hydrogen consente di ottenere idrogeno dalla conversione di scarti non riciclabili in un approccio circolare, contribuendo alla gestione dei rifiuti e riducendo le emissioni di CO₂, l'impianto ha una capacità massima di circa 700 kg al giorno.

chemical, controllata di **NextChem**, per la conversione di scarti non riciclabili in idrogeno circolare, che sarà prodotto nel primo impianto *Waste* to *Hydrogen* in Italia, che Maire sta sviluppando a Roma nell'ambito del progetto europeo "IPCEI *Hy2Use*", subordinatamente all'iter autorizzativo.

In occasione del lancio della stazione di rifornimento, inoltre Q8 e Maire hanno firmato un accordo per valutare congiuntamente lo sviluppo e l'implementazione di ulteriori progetti che integrino la tecnologia di Maire "Waste to Chemical" nel panorama degli innovativi vettori energetici in Italia;

- ✓ **Gruppo Saras** proseguendo il suo percorso da "pure refiner" a "sustainable energy player", sta implementando le seguenti attività:
 - sviluppo di un progetto per la realizzazione di un elettrolizzatore da 20 MW per produrre idrogeno verde per utilizzo nella Raffineria di Sarroch, alimentato da energie rinnovabili. SARDHY, SardHy Green Hydrogen, la joint venture Saras con Enel Green Power per lo sviluppo di idrogeno verde in Sardegna, è tra i beneficiari italiani di una parte dei 5,2 miliardi di euro di sovvenzioni pubbliche approvate dalla Commissione Europea nell'ambito di IPCEI Hy2Use³. L'entrata in servizio dell'idrolizzatore è attesa nel 2026:
 - valutazione del **progetto di Carbon Capture and Storage (CCS)**, per cui sono in corso gli aspetti relativi all'intera catena di sviluppo, inclusi logistica e trasporto, unitamente alla





³ L'importo totale del finanziamento approvato da IPCEI a SardHy Green Hydrogen è di circa 102 milioni di euro, di cui una prima trance oggetto del Decreto di concessione del 28 dicembre 2023, mentre il resto sarà erogata con un ulteriore decreto.

- finalizzazione dei costi e delle tempistiche;
- progetto di utilizzo dell'idrogeno e della CO₂ per la produzione di combustibili sintetici (e-fuels), per il quale è stato assegnato nel 2023 un finanziamento nell'ambito del bando PNRR "Hard to Abate". Nel 2024 è attesa la conclusione delle attività di ingegneria e l'avvio della costruzione, il cui completamento è previsto entro la fine del 2025. Gli investimenti complessivi sono circa 10 milioni di euro;
- la produzione di biocombustibili, con le valutazioni tecniche per l'ampliamento e l'ottimizzazione delle attività di produzione di oli vegetali idrogenati (HVO) sia in co-processing che in purezza. In particolare, sono in corso le attività di studio e test che consentirebbero una produzione futura di HVO in purezza per 20 mila tonnellate annue. In sviluppo le modifiche della logistica per ampliare la gamma di oli vegetali utilizzabili (inclusi oli ad elevato "pour point").
 - In corso attività di ingegneria per un nuovo impianto di pre-treatment che consentirà di ampliare la gamma di materie prime utilizzabili nella produzione di HVO sia in co-processing sia in purezza e di revamping di alcune unità di desolforazione esistenti (U300 e U700) per produrre HVO e HEFA pro SAF fino a 200 mila tonnellate annue:
- progetto relativo al "Waste to Fuel", per il quale è stata predisposta una domanda di finanziamento a un bando europeo per la realizzazione di un impianto di pirolisi a bassa temperatura per la produzione di combustibile avanzato e carbon black a partire da pneumatici fuori uso (circa 14 mila tonnellate/anno);

- San Marco Petroli con Alpiq e Sinloc a maggio 2023 hanno annunciato l'avvio del progetto "H, Laguna", che prevede la realizzazione di un impianto di elettrolisi con una capacità fino a 10 MW per la produzione di idrogeno verde nell'area marittima di Porto Marghera (in un sito di San Marco Petroli), alimentato da energia elettrica da fonti rinnovabili. Oltre alla produzione di idrogeno verde, il progetto punta a realizzare un sistema regionale per il trasporto terrestre e per la navigazione marittima con la distribuzione dell'idrogeno verde attraverso la rete di stazioni di rifornimento di San Marco Petroli, nonché l'offerta di una flotta di camion elettrici a celle a combustibile (modalità pay-per-use). L'investimento iniziale è di 25 milioni di euro;
- Sonatrach Raffineria Italiana insieme a Sasol Italy, Snam ed Edison nei primi mesi del 2023, hanno presentato alle Autorità il "Progetto Hybla". L'ambiziosa iniziativa, che prevede un investimento di oltre 200 milioni di euro e per la cui realizzazione saranno necessari contributi a livello europeo e nazionale, ha l'obiettivo di realizzare un impianto innovativo e di significativa capacità (7.800 tonnellate/ anno di idrogeno "low carbon" e 25 mila tonnellate/anno di syngas "low carbon") in grado anche di catturare e riutilizzare la CO₂ che contribuirà al processo di decarbonizzazione dei due siti (con una riduzione di emissioni di CO, pari a circa 120 mila tonnellate all'anno).
 - Il Progetto Hybla può rappresentare un passo di estrema rilevanza per accelerare la creazione di una Valle dell'Idrogeno nella Regione Siciliana, con la potenzialità di essere fra le più grandi presenti in Italia e in Europa e con l'avvio di una "economia siciliana dell'idrogeno", che rilanci l'intero comparto industriale e lo sviluppo di una catena del valore in grado di stimolare diversi settori produttivi e la promozione di una mobilità locale dell'idrogeno.





Aspetti doganali e fiscali

Il gettito fiscale

Nel 2023, le **entrate tributarie erariali** accertate in base al criterio della competenza giuridica ammontano a 568.492 milioni di euro, con un incremento di 23.745 milioni di euro rispetto all'anno precedente (+4,4 per cento).

Diversamente dagli anni precedenti sono state riclassificate alcune categorie di entrate tributarie ed extratributarie che hanno determinato elementi di disomogeneità nel confronto tra gli anni 2022 e 2023. Al netto della suddetta riclassificazione, le entrate tributarie sarebbero cresciute del 5,6 per cento

Le **imposte dirette** si attestano a 318.015 milioni di euro (+21.806 milioni di euro, +7,4 per cento), mentre le **imposte indirette** risultano pari a 250.477 milioni di euro (+1.939 milioni di euro, +0,8 per cento).

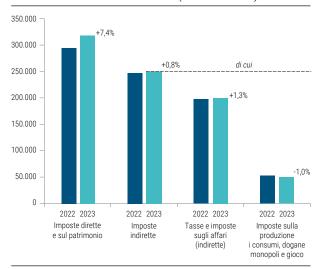
Tra le imposte indirette, le **entrate IVA** sono risultate pari a 174.883 milioni di euro (+3.286 milioni di euro, +1,9 per cento), di cui:

- 156.192 milioni di euro (+7.188 milioni di euro, +4,8 per cento) derivano dalla componente relativa agli scambi interni;
- 16.564 milioni di euro (+1.915 milioni di euro, +13,1 per cento) dai versamenti delle Pubbliche Amministrazioni a titolo di split payment;
- 18.691 milioni di euro (-3.902 milioni di euro, -17,3 per cento) affluiscono dal prelievo sulle importazioni.

Rispetto ai prodotti energetici si rileva che:

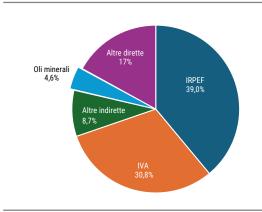
- l'accisa relativa agli oli minerali ed ai prodotti derivati e/o analoghi ammonta a 26.169 milioni di euro, con un incremento rispetto all'anno precedente (caratterizzato per circa 9 mesi da una significativa riduzione delle accise), di 7.304 milioni di euro (+ 39,4 per cento);
- 2. l'accisa sull'**energia elettrica**, comprese anche le addizionali, ammonta a 2.683

ITALIA Composizione del gettito per categorie di bilancio statale (Milioni di euro)



Fonte: Agenzia delle Dogane, Bollettino Entrate Tributarie 2023 n. 262, marzo 2024

ITALIA Ripartizione gettito fiscale 2023



Fonte: Unem su dati Agenzia delle Dogane

milioni di euro, con una riduzione rispetto al 2022 di 110 milioni di euro (-3,9 per cento);

3. l'accisa sul **gas naturale** per combustione ha generato entrate per 2.654 milioni di euro, con una contrazione rispetto al 2022 di 1.054 milioni di euro (-28,4 per cento).





ITALIA - La stima del gettito fiscale sugli oli minerali (Miliardi di Euro)

`										
			Imposta	di fabbricaz	ione/Accisa			_		
	Benzina	di cui quota riservata alle Regioni ⁽¹⁾	Gasoli	Oli comb.li	Altri prodotti		Totale	Sovra- imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
1970	0,658		0,123	0,058	0,064		0,903	0,009	0,088	1,000
1975	1,286		0,159	0,023	0,089		1,557	0,010	0,542	2,109
1980	2,957		0,325	0,033	0,173		3,488	0,039	1,963	5,490
1985	5,268		1,669	0,097	0,195		7,229	0,076	4,028	11,333
1990	8,054		7,186	0,400	0,679		16,319	0,300	5,010	21,629
1995	12,586		8,862	0,724	0,738		22,910	0,374	6,972	30,256
2000	11,650	2,794	9,900	0,245	1,186		22,981	0,170	9,813	32,964
2001	11,350	2,530	10,700	0,230	1,955		24,235	0,134	9,658	34,027
		Imposta	di fabbricaz	ione/Accisa		Imposta di				
	Benzina	di cui quota riservata alle Regioni ⁽¹⁾	Gasoli	Altri prodotti	Accisa su Gas incondensabili (GPL)	consumo su Bitumi e Lubrificanti	Totale	Sovra- imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
2002	11,100	2,648	11,200	0,260	0,617	0,366	23,543	0,153	9,813	33,509
2003	10,500	2,379	11,000	0,214	0,552	0,369	22,635	0,126	10,050	32,811
2004	10,600	2,174	12,100	0,226	0,585	0,351	23,862	0,098	10,650	34,610
2005	9,950	2,032	13,050	0,258	0,698	0,357	24,313	0,081	11,630	36,024
2006	9,350	1,921	13,500	0,650	0,537	0,431	24,468	0,084	12,300	36,852
2007	8,770	2,084	14,000	0,393	0,471	0,400	24,034	0,061	12,100	36,195
2008	8,130	1,942	14,070	0,418	0,465	0,384	23,467	0,060	13,200	36,727
2009	7,900	2,019	13,900	0,390	0,515	0,305	23,010	0,069	10,850	33,929
2010	7,700	2,034	13,750	0,816	0,580	0,322	23,168	0,047	11,750	34,965
2011	7,400	1,915	14,500	0,718	0,521	0,347	23,486	0,047	13,600	37,133
2012	8,200	1,728	17,700	1,297	0,566	0,306	28,069	0,048	14,400	42,517
2013	8,000	1,252	17,800	1,226	0,564	0,294	27,884	0,056	13,880	41,820
2014	7,700		17,500	0,360	0,563	0,351	26,474	0,055	13,840	40,369
2015	7,500		17,650	0,262	0,627	0,327	26,366	0,067	12,500	38,933
2016	7,400		17,800	0,228	0,605	0,325	26,358	0,020	11,550	37,928
2017	7,350		18,240	0,203	0,643	0,323	26,759	0,030	12,500	39,289
2018	7,150		18,280	0,027	0,623	0,340	26,420	0,020	13,220	39,660
2019	7,160		18,100	0,179	0,634	0,317	26,390	0,018	13,030	39,438
2020	5,680		15,300	0,278	0,523	0,285	22,066	0,015	9,770	31,851
2021	6,640		17,110	0,083	0,564	0,318	24,715	0,017	12,710	37,442
2022	5,640		12,330	0,084	0,492	0,317	18,863	0,020	15,570	34,453
2023 (2)	7,980		17,240	0,039	0,591	0,312	26,162	0,020	15,250	41,432

⁽¹⁾ Compartecipazione all'accisa allargata anche al gasolio a partire dal 2007.

Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Dipartimento delle Finanze, Direzione Studi e Ricerche Economico-Fiscali (dal 2002 Bollettino Entrate tributarie erariali (accertamenti competenza giuridica)





⁽²⁾ Dati provvisori

NB: L'attribuzione dell'accisa sui prodotti petroliferi tra benzina, gasolio e altri prodotti è frutto di stime Unem, così come il calcolo del gettito IVA.

Il contrasto all'illegalità

Alla fine di settembre 2023, la Commissione Finanze della Camera dei Deputati ha avviato un'indagine conoscitiva sui fenomeni di evasione dell'IVA e delle accise nel settore della distribuzione dei carburanti, indagine conclusasi alla fine dello scorso aprile. Le Associazioni di categoria interessate sono state audite sulla base di uno specifico questionario. Nel corso dell'indagine sono state convocate anche le Agenzie fiscali (Dogane ed Entrate) e la Guardia di Finanza.

Unem è stata audita nel mese di ottobre e nell'occasione ha ribadito il giudizio positivo sui risultati ottenuti sinora nel contrasto ai fenomeni illegali, auspicando e sollecitando di mantenere sempre alta l'attenzione, nonché l'adozione di iniziative tese a:

- completare la digitalizzazione della filiera, con l'adozione di sistemi di tracciamento della posizione delle autobotti e di misurazione automatica delle quantità scaricate (ai sensi degli articoli 6, comma 15bis e dell'articolo 12 comma 1 del Decreto Legislativo n. 504/95);
- 2. sviluppare e rafforzare una maggiore sinergia tra le Amministrazioni preposte e gli organi di controllo per consolidare un sistema di interoperabilità tra le banche dati delle singole amministrazioni, anche per fronteggiare nuove tipologie di frodi emergenti, con particolare riferimento agli obblighi in materia di biocarburanti sempre più ambiziosi, il cui mancato rispetto, oltre a generare danni per l'ambiente, determina una concorrenza sleale tra gli operatori;
- implementare il sistema di monitoraggio delle attività dei traders, prevedendo, per i soggetti operanti su più circoscrizioni doganali, il rilascio dell'autorizzazione da parte della competente Direzione centrale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM);
- 4. un riordino organico delle modalità di **gestione del gasolio destinato ad usi agricoli**, prevedendo una prassi elettronica in luogo di quella cartacea diffusa in molte Regioni.

L'ADM nel corso dell'audizione dello scorso 12 marzo ha osservato in particolare che:

- nel periodo tra il 2018 ed il 2020 i volumi di carburanti commercializzati in frode fiscale avevano raggiunto l'apice di circa 300 milioni di litri al mese, vale a dire il 10 per cento del totale dei carburanti erogati, per un'evasione di un miliardo di euro in termini di accisa e di un altro miliardo di euro in termini d'IVA, limitatamente alle competenze dall'ADM. Ai fenomeni fraudolenti si associava anche il mancato assolvimento degli obblighi in materia di biocarburanti;
- la drastica riduzione dei comportamenti illegali tornati sui livelli del 2011, ossia antecedentemente alle prime rilevazioni delle frodi, è stata ottenuta grazie all'adozione di provvedimenti normativi e regolamentari propedeutici a sviluppare il tracciamento dei flussi merceologici;
- un ulteriore presidio della legalità sarà costituito dalla completa estensione del documento fiscale di circolazione dematerializzato e-DAS anche ad altri specifici prodotti energetici e dall'adozione di sistemi di monitoraggio della circolazione delle autobotti e dalla memorizzazione delle quantità di prodotti scaricate.

Il successivo 13 marzo, nel corso della propria audizione, il Comando Generale della Guardia di Finanza (GdF) ha altresì rilevato che nell'ultimo quinquennio (2019-2023), nell'ambito delle azioni di contrasto all'illegalità nel commercio dei prodotti petroliferi, sono stati effettuati 13.673 interventi, nel corso dei quali sono state sequestrate 26.321 tonnellate di prodotti e accertate 809.489 tonnellate di prodotti consumati in frode. Inoltre, è stato accertato che l'importo complessivo delle fatture false scoperte dai propri reparti, aventi ad oggetto i prodotti in questione, è pari a circa il 20 per cento del totale delle fatture emesse per operazioni inesistenti.

In considerazione dei fenomeni criminali in esame, che si caratterizzano per la loro natura plurioffensiva e la loro estrema rilevanza, la GdF ha evidenziato la necessità di un **approccio organico trasversale** in termini di contrasto e di produzione normativa. Inoltre,





ITALIA I livelli attuali delle accise Imposte sulla produzione e sui consumi degli oli minerali in vigore al 1° maggio 2024

Prodotti	Importo	unità di misura
a) Benzina	728,400	1000 lt
b) Olio da gas o Gasolio		
usato come carburante	617,400	1000 lt
usato come combustibile per riscaldamento	403,210	1000 lt
usato per produzione di energia elettrica	12,800	1000 lt
c) Petrolio lampante o cherosene		
usato come carburante	337,491	1000 lt
usato per riscaldamento	337,491	1000 lt
d) Gas di petrolio liquefatti GPL		
usato come carburante	267,764	1000 kg
usato come combustibile per riscaldamento	189,945	1000 kg
e) Gas metano		
1) per autotrazione	0,003	m3
2) per usi industriali	0,012	m3
3) per combustione usi civili: (*)		
a) per consumi fino a 120 mc/anno	0,044	m3
b) per consumi da 120 a 480 mc/anno	0,175	m3
c) per consumi da 480 a 1560mc/anno	0,170	m3
d) per consumi oltre i 1560mc/anno	0,186	m3
f1) Oli combustibili per riscaldamento	100.000	1000 l
ad alto tenore di zolfo (ATZ)	128,268	1000 kg
a basso tenore di zolfo (BTZ) f2) Oli combustibili per uso industriale	64,242	1000 kg
ad alto tenore di zolfo (ATZ)	63,754	1000 kg
a basso tenore di zolfo (BTZ)	31,389	1000 kg
f3) Oli combustibili per prod.ne en.elettrica		
ad alto tenore di zolfo (ATZ)	15,400	1000 kg
a basso tenore di zolfo (BTZ)	15,400	1000 kg
g) Lubrificanti (imposta di consumo)	787,810	1000 kg
h) Bitumi di petrolio (imposta di consumo)	30,990	1000 kg

^(*) Aliquote di accisa diverse per consumi nei territori ex cassa del Mezzogiorno ex art.1 DPR n. 218/78. Fonte: Agenzia Accise Dogane e Monopoli





tenuto conto che la criminalità si combatte anche aggredendo le ricchezze accumulate illecitamente e considerato quanto disposto dalla Legge delega per la riforma fiscale¹, ha auspicato:

- l'estensione della cosiddetta confisca per sproporzione, di cui all'articolo 240bis del Codice penale, ai reati più gravi previsti dal Testo Unico delle Accise - TUA (reati con pena detentiva non inferiore nel massimo a 5 anni), in analogia con quanto stabilito in materia doganale;
- di ricomprendere nella responsabilità amministrativa degli Enti (Decreto Legislativo n. 231/1990) i reati previsti dal testo unico delle accise.

L'Agenzia delle Entrate, sentita dalla Commissione lo scorso 27 marzo, ha rilevato come l'insieme delle misure varate dal legislatore per il contrasto alle frodi in esame abbia consentito di migliorare le attività di analisi del rischio e di controllo, grazie a procedure automatizzate nell'attività di prevenzione.

II Tax gap

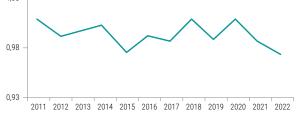
Dal 2012, dunque precedentemente all'adozione delle disposizioni antifrode, l'Agenzia elabora una stima del Tax gap delle accise utilizzando il rapporto sistemico, per categoria di prodotto, tra le quantità immesse in consumo nel territorio dello Stato dai soggetti passivi di accisa e le quantità erogate dai punti vendita carburanti. Con l'applicazione delle disposizioni antifrode, in particolare con l'emissione in modalità telematica del documento di circolazione dei carburanti ad imposta assolta e-DAS. l'ADM ha potuto calibrare con maggiore precisione il suddetto rapporto prendendo a riferimento le quantità immesse in consumo nel territorio dello Stato dai soggetti passivi di accisa e quelle erogate dai punti vendita carburanti riforniti dai depositi fiscali, tenendo conto delle diverse unità di misura presso i depositi fiscali (litri a 15° C) e presso i distributori (litri ambiente), e distinquendo il carburante rete da quello destinato all'extra-rete.

Un rapporto sistemico costante per categoria

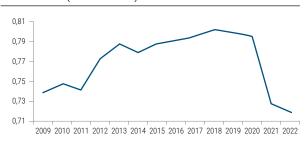


BENZINA Rapporto sistemico litri/litri a 15

(2011-2022)



GASOLIO Rapporto sistemico litri/litri a 15 (2009-2022)



Fonte: Agenzia delle Dogane, Bollettino Entrate Tributarie 2023 n. 262,

di prodotto indica un regolare funzionamento del mercato al consumo, come nel caso della benzina dove il rapporto è sempre oscillato intorno all'unità, con variazioni compatibili con la naturale dilatazione termica dei volumi ed una quantità immessa in consumo superiore ai volumi erogati.

Diverso invece è accaduto per il gasolio, per il quale, in coincidenza con l'individuazione dei primi flussi di oli lubrificanti leggeri e poi gasolio provenienti dall'Est Europa (anno 2012), il rapporto sistemico ha subito un costante incremento fino al 2018 per scendere velocemente dal 2020.

La riforma fiscale

A seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dei principali decreti di attuazione della Legge delega per la riforma fiscale ², dal 13 marzo al 13 maggio scorsi sono state oggetto di pubblica consultazione le proposte di nove Testi Unici, elaborate dall'Agenzia delle Entrate, che riordinano in maniera organica le





Vedi Scheda di sintesi Decreti attuativi della riforma fiscale a pag. ..

² Legge n. 111/2023 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 189 del 14 agosto 2023.

(Legge 9 agost	o 2023, n. 111)
TITOLO	STATO DI AVANZAMENTO
DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI FISCALITÀ INTERNAZIONALE (ATTO N. 90)	Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 301 del 28 dicembre 2023 (Decreto Legislativo n. 209 del 27 dicembre 2023)
DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI ATTUAZIONE DEL PRIMO MODULO DI RIFORMA DELLE IMPOSTE SUL REDDITO DELLE PERSONE FISICHE E ALTRE MISURE IN TEMA DI IMPOSTE SUI REDDITI (ATTO N. 88)	Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2023 (Decreto Legislativo n. 216 del 30 dicembre 2023)
DECRETO LEGISLATIVO RECANTE MODIFICHE ALLO STATUTO DEI DIRITTI DEL CONTRIBUENTE (ATTO N. 97)	Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2024 (Decreto legislativo n. 219 del 30 dicembre 2023)
DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI CONTENZIOSO TRIBUTA-RIO (ATTO N. 99).	Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2024 (Decreto Legislativo n. 220 del 30 dicembre 2023)
DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI ADEMPIMENTO COLLA- BORATIVO (ATTO N. 100)	Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2024 (Decreto Legislativo n. 221 del 30 dicembre 2023)
DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLE NORME IN MATERIA DI ADEMPIMENTI TRIBUTARI (ATTO N. 93)	Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 9 del 12 gennaio 2024 (Decreto Legislativo n. 1 dell'8 gennaio 2024)
DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI ACCERTAMENTO TRIBUTARIO E DI CONCORDATO PREVENTIVO BIENNALE (ATTO N. 105)	Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 43 del 21 febbraio 2024 (Decreto Legislativo n. 13 del 12 febbraio 2024)
SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI DI REVISIONE DEL SISTEMA SANZIONATORIO TRIBUTARIO (ATTO N. 144)	In attesa di esame alle Camere per i pareri delle Commissioni competenti. Approvato in via preliminare dal Consiglio dei Mini- stri del 21 febbraio 2024
SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CONTENENTE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RIORDINO DEL SISTEMA NAZIONALE DELLA RISCOSSIONE	In attesa di esame alle Camere per i pareri delle Commissioni competenti. Approvato in via preliminare dal Consiglio dei Mini- stri dell'11 marzo 2024
SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RIORDINO DEL SETTORE DEI GIOCHI, A PARTIRE DA QUELLI A DISTANZA (ATTO N. 116)	Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 78 del 3 aprile 2024 (Decreto Legislativo n. 41 del 25 marzo 2024)
SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI REVISIONE DELLA DISCIPLINA DOGANALE E DEL SISTEMA SANZIONATORIO IN MATERIA DI ACCISE E DI ALTRE IMPOSTE SULLA PRODUZIO- NE E SUI CONSUMI	Approvato dal Consiglio dei Ministri del 26 marzo 2024

SCHEDA DI AGGIORNAMENTO SUI DECRETI ATTUATIVI DELLA DELEGA PER LA RIFORMA FISCALE

disposizioni regolatrici del sistema tributario, nell'ottica di semplificare e rendere più chiare le regole fiscali, fatta eccezione per quelle relative all'IRAP, alla legislazione riferita ai servizi catastali e di pubblicità immobiliare.

In particolare, quattro dei nove Testi Unici riguardano:

- le imposte sui redditi;
- l'imposta sul valore aggiunto;
- l'imposta di registro e altri tributi indiretti;
- i tributi erariali minori.

Nei restanti cinque testi unici sono state raccolte le norme riguardo:

- gli adempimenti e l'accertamento;
- le sanzioni tributarie amministrative e penali;
- la giustizia tributaria;
- i versamenti e la riscossione;
- le agevolazioni tributarie e i regimi di particolari settori.

Inoltre, il Consiglio dei Ministri dello scorso 26 marzo, ha approvato lo schema di Decreto Legislativo riguardante la revisione della disciplina doganale e del sistema sanzionatorio in materia di accise e di altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi.





Lo schema del provvedimento prevede l'armonizzazione della normativa doganale nazionale, Decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 (Testo Unico della Legge Doganale - TULD) con quella unionale, Regolamento (UE) n. 952/2013. In particolare, saranno adottate nuove disposizioni in merito:

- all'implementazione della **telematizzazione** delle procedure doganali;
- al potenziamento delle attività di controllo e di verifica, anche mediante il coordinamento con le dogane dell'Unione Europea e quelle extra-Ue;
- allo sviluppo di nuove procedure di liquidazione, accertamento e riscossione dei tributi doganali;
- alla revisione dell'istituto della controversia doganale ed alla riorganizzazione della disciplina sanzionatoria, con particolare riguardo al contrabbando.

Inoltre, il suddetto provvedimento intende:

- estendere la responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi dipendenti da reato di cui al Decreto Legislativo n. 231/2001 anche ai reati di cui al Testo Unico delle accise;
- prevedere, in relazione all'ipotesi aggravata di illecito dipendente dai reati di contrabbando e dai reati in materia di accise, l'applicazione dell'interdizione dall'esercizio dell'attività e della sospensione o revoca di autorizzazioni, licenze o concessioni funzionali alla commissione dell'illecito;
- 3. adottare specifiche norme sulla documentazione idonea a provare l'effettivo trasferimento dei medesimi beni in un altro Stato membro dell'Unione europea e la costituzione di determinate cauzioni.

La fiscalità sui biocarburanti

Lo scenario di riferimento per l'utilizzo dei Low Carbon Fuels (LCF) è caratterizzato:

 da una previsione normativa che dispone una costante crescita degli obblighi ambientali di tali prodotti fino al 2030, pari ad un valore percentuale calcolato in base alla legislazione vigente sul totale dei carburanti fossili immessi in consumo;

- dal costo di produzione dei medesimi che, al momento, è superiore a quello dei carburanti fossili;
- dalla polverizzazione dei soggetti obbligati, molti dei quali non operano con continuità nel mercato nazionale;
- dalla mancanza di un controllo tempestivo rispetto al corretto assolvimento delle imposizioni normative a carico dei soggetti obbligati.

In tale contesto, il mancato rispetto degli obblighi d'immissione in consumo dei LCF, oltre a significativi danni per l'ambiente, genera anche una concorrenza sleale tra gli operatori con una conseguente distorsione del mercato che penalizza le imprese che operano nel rispetto delle norme.

Per evitare che l'evasione in materia di LCF diventi un'area complessa d'illegalità, è necessario individuare fenomeni di potenziali elusioni a cui abbinare misure di contrasto.

Le misure di contrasto devono essere accompagnate anche:

- dal coordinamento della Commissione Europea per la definizione delle procedure di controllo per l'importazione dei biocarburanti e/o delle relative materie prime;
- dall'estensione ai biocarburanti delle norme di contrasto alle frodi IVA (divieto di utilizzo della dichiarazione di esportatore abituale, versamento anticipato dell'IVA per i soggetti non affidabili).

In mancanza della revisione organica della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici (ETD¹) che tenga conto delle prestazioni ambientali dei medesimi prodotti, oggi sono sottoposti ad una tassazione analoga a quella dei carburanti con cui sono miscelati o vanno a sostituire.

Di conseguenza, per garantire ai **biocarburanti liquidi utilizzati in purezza** almeno le medesime condizioni riservate ai carburanti fossili, il legislatore, con l'articolo 3 *quinquies*





¹ ETD – Energy Taxation Directive (2003/96/EC).

POTENZIALI ELUSIONI MISURE DI CONTRASTO Non sono iscritti al portale Biocar del GSE e non effettuano la Richiedere al momento dell'autorizzazione ad operare come dichiarazione biocarburanti (non identificati da GSE). trader la verifica dell'iscrizione al portale Biocar. Iscritti al portale Biocar del GSE ma non più operativi al mo-Disporre l'obbligo di una garanzia per la copertura dell'assolvimento della dichiarazione biocarburanti (ad es. società che mento da versare al GSE, in modalità telematica, ad eccezione nascono e falliscono prima del periodo delle dichiarazioni). dei titolari di esonero dal versare cauzione ai sensi dell'articolo 5 del Decreto Legislativo n. 504/95 o dell'articolo 90 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 43/1973. Inseriscono nella dichiarazione biocarburanti dati non veritieri Consentire la miscelazione bio con i carburanti nei depositi (ad es. falsificando acquisti di biocarburanti e corrispondenti fiscali con capacità di stoccaggio superiore 3.000 metri cubi verbali di miscelazione). (ovvero sotto INFOIL). Confermare il divieto di miscelazione presso i depositi dei destinatari registrati poiché inquadrati dal Decreto Legislativo n. 504/95 come depositi commerciali. Soggetti che assolvono all'obbligo acquistando biocarburanti Tempestività dei controlli attraverso l'acquisizione telematica non a specifica di qualità o di sostenibilità. giornaliera da parte del GSE dei verbali di miscelazione e delle quantità immesse in consumo di biocarburanti in purezza che i depositari autorizzati trasmettono all'Agenzia delle Dogane unitamente alla contabilità fiscale.

della Legge n. 95/2023¹, ha disposto che il trattamento specifico sul gasolio commerciale usato come carburante di cui all'art.24-ter del Decreto Legislativo n. 504/1995 venga applicato anche ai biocarburanti in purezza, nel caso di gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (il cosiddetto HVO²), in quanto caratterizzati dallo stesso codice di Nomenclatura Combinata del gasolio. La norma ha inoltre riconosciuto ai gasoli paraffinici anche le altre agevolazioni previste per il gasolio fossile indicate nella tabella A allegata al richiamato Decreto Legislativo n. 504/95.

L'equiparazione fiscale delle due categorie di prodotto si è resa necessaria per evitare l'effetto paradossale di disincentivare fiscalmente l'utilizzo di prodotti ambientalmente più virtuosi in motori più efficienti, in evidente contrasto con l'articolo 39 del Decreto Legislativo n. 199/2021 e successive modifiche, che invece intende incentivarne l'uso.

Successivamente, il legislatore, nell'ambito della Legge n. 11/2024³ ha disposto che le

suddette agevolazioni si applichino anche ad altri biocarburanti utilizzati in purezza, quali il biodiesel, nell'ambito di un programma di sei anni rinnovabili, ai sensi dell'articolo 16 della Direttiva 2003/96/CE, e subordinatamente alla preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea. Con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della suddetta Legge, saranno stabilite le modalità di applicazione delle agevolazioni.

In vista dell'innalzamento dell'obbligo di miscelazione di biocarburanti anche nella benzina, a partire dal 2025, con la Circolare n. 3 dello scorso 18 gennaio l'Agenzia delle Dogane ha quindi fornito le istruzioni per la circolazione e il deposito dell'alcole etilico destinato ad usi di carburazione. Tali modalità sono articolate in relazione assetti operativi degli impianti e prevedono che gli impianti dotati di sistema INFOIL potranno eseguire le operazioni di denaturazione dell'alcole anche durante la chiusura degli uffici, a condizione che siano ordinate nei modi e nei termini all'interno del disciplinare INFOIL, preventivamente condivi-

getica del Paese, la promozione del ricorso alle fonti rinnovabili di energia, il sostegno alle imprese a forte consumo di energia e in materia di ricostruzione nei territori colpiti dagli eccezionali eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 31 del 7 febbraio 2024.





Onversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 29 maggio 2023, n. 57, recante misure urgenti per gli enti territoriali, nonché per garantire la tempestiva attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e per il settore energetico, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 174 del 27 luglio 2023.

² HVO - Hydrotreated Vegetable Oil.

³ Conversione in legge del Decreto Legge 9 dicembre 2023, n. 181 "Disposizioni urgenti per la sicurezza ener-

so con l'Ufficio doganale locale. Gli impianti potranno ricevere alcole tal quale, a condizione che siano titolari anche di una licenza fiscale di tipo "A" ed avere una contabilità dedicata.

Per la compensazione delle densità, laddove non è possibile definire densità della benzina miscelata sulla base della media ponderata dei due componenti, gli uffici doganali, di concerto con il depositario autorizzato, potranno stabilire nel relativo disciplinare operativo dell'impianto l'utilizzo della densità +15°C.

Sono poi previste misure specifiche per compensare la densità dell'alcole denaturato con la benzina sarà possibile l'utilizzo della tabella OIML R22 a +15°C prevedendo un fattore di correzione che sarà successivamente definito.

Digitalizzazione della filiera

Anche se l'Agenzia delle Dogane recentemente ha differito al 2025 la smaterializzazione dei documenti fiscali di trasporto per la circolazione degli oli lubrificanti, dei bitumi e dei carichi non predeterminati di GPL, continua da parte degli operatori della filiera petrolifera, laddove possibile, il processo di trasformazione digitale degli adempimenti fiscali, ritenuto uno strumento efficace per la prevenzione di fenomeni fraudolenti. È recente l'avvio di un progetto sperimentale, presso alcuni impianti petroliferi, di acquisizione e archiviazione smaterializzata dei dati relativi alle consegne di carichi predeterminati di carburanti tramite autobotti munite di contatore volumetrico, come disposto dall'art. 14 della Direttoriale dell'ADM del 10 maggio 2020.

Il progetto è stato realizzato in modo da essere integrato con i sistemi di monitoraggio della circolazione e di memorizzazione degli scarichi effettuati, di cui le autobotti dovranno dotarsi ai sensi degli art. 6 e 12 del Decreto Legislativo n. 504/95.

Il progetto si è sviluppato traguardando:

 la dematerializzazione della copia del cartellino di scarico, fermo restando la consegna della copia cartacea al gestore del punto vendita carburanti per alimentare la sezione carico del proprio registro fiscale;

- la sicurezza in termini di inalterabilità, storicizzazione e riservatezza dei dati indicati nel cartellino;
- la riserva agli organi dell'Amministrazione finanziaria di accedere all'archivio dematerializzato in modo autonomo e diretto senza che l'attività di controllo interferisca sull'ordinaria attività dei depositi fiscali di custodia.

Ciò segue un periodo sperimentale di circa tre mesi i cui esiti sono andati oltre le aspettative, poiché risultano acquisiti i dati dei cartellini con copertura del 98 per cento delle consegne effettuate. Per le restanti consegne, per le quali non è stato possibile acquisire automaticamente i dati, è stata sviluppata una apposita funzione di inserimento manuale.





DIGITALIZZAZIONE DELLA FILIERA

Gestione cartellini e dati di scarico



Sistemi di spedizioni da impianti petroliferi



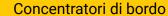
Spedizioni di carichi predeterminati

Sistemi di archiviazione cartellini di scarico



Concentratore di dati fiscalmente rilevanti















I prodotti energetici e l'ambiente

Il punto sul Pacchetto "Fit for 55" La riforma del sistema di scambio di quote di emissione ETS

Il sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione Europea (ETS¹) è stato completamente riformato nell'ambito del Pacchetto "Fit for 55".

Con le nuove norme il sistema ETS diventa più ambizioso e prevede di portare al 62 per cento la riduzione delle emissioni entro il 2030 nei settori industriali coperti dallo schema ETS rispetto ai livelli del 2005. Inoltre, vengono introdotte misure che rendono difficile l'accesso alle quote gratuite, sia con una revisione dei benchmark, sia per l'eliminazione graduale delle stesse fra il 2026 e il 2034, con costi sempre maggiori per le imprese. Infine, il rilascio delle quote gratuite che non verranno eliminate sarà soggetto a molteplici condizionalità che ne rende ancora più complesso l'accesso.

Per ciò che attiene al **trasporto aereo**, già ricompreso nel precedente ETS, le quote di emissione a titolo gratuito saranno eliminate gradualmente e, a partire dal 2026, sarà attuata la messa all'asta integrale. Tuttavia, per promuovere l'uso di combustibili sostenibili per il settore dell'aviazione, saranno riservate 20 milioni di quote gratuite a favore dell'utilizzo di SAF.

Inoltre, per la prima volta, le emissioni prodotte dal **trasporto marittimo** saranno incluse nell'ambito di applicazione dell'ETS. L'obbligo per le società di navigazione di restituire quote di emissione sarà introdotto rapidamente e sarà pari al 40 per cento per le emissioni verificate dal 2024, al 70 per cento dal 2025 e al 100 per cento dal 2026. La maggior parte delle navi di grandi dimensioni sarà inclusa fin dall'inizio, mentre altre grandi navi, in particolare le navi d'altura, saranno incluse solo successivamente.

Un'ulteriore importante novità del sistema ETS riguarda l'istituzione di un **nuovo sistema di scambio** di quote di emissione diversificato **per il settore degli edifici, del trasporto stradale** e **per la piccola industria,** finora esclusa.

L'obiettivo è quello di garantire la riduzione delle emissioni in questi settori, particolarmente difficili da decarbonizzare. Il nuovo sistema sarà applicato ai distributori che forniscono combustibili nei settori residenziale e del trasporto stradale e in altri a partire dal 2027.

Il target da raggiungere al 2030 è particolarmente ambizioso, essendo pari al 43 per cento rispetto al 2005, come stabilito dal Regolamento 2023/85/UE - Effort Sharing. Nel caso in cui i prezzi del gas e del petrolio saranno eccezionalmente elevati nel periodo che precede l'avvio del nuovo sistema, la sua introduzione sarà rinviata al 2028.

Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM)

Il nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere, Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), è una della novità introdotte sempre nell'ambito del Pacchetto "Fit for 55" e riguarda le **importazioni di prodotti derivanti da industrie ad alta intensità di carbonio**. L'obiettivo è quello di evitare il carbon leakage, cioè la delocalizzazione della produzione in Paesi in cui le politiche adottate per combattere i cambiamenti climatici sono assenti o meno ambiziose di quelle europee.

Il processo di eliminazione delle quote gratuite del sistema ETS prevede al 2030 un taglio di oltre il 50 per cento sui settori ricadenti nel CBAM. Quello petrolifero non è ancora incluso ma la Commissione sta lavorando per l'estensione del campo di applicazione anche ai prodotti della raffinazione. Resta da risolvere il problema legato alle esportazioni di prodotti dall'Unione Europea che nelle condizioni attuali soffrirebbero di una grave perdita di competitività rispetto ai prodotti

¹ ETS - Emissions Trading System.





commercializzati da Paesi privi di misure o con misure più blande di quelle dell'Unione Europea.

II Net Zero Industry Act

Il Net Zero Act mira ad agevolare le condizioni di investimento nelle tecnologie verdi, semplificando le procedure di rilascio delle autorizzazioni e sostenendo progetti strategici. L'accordo raggiunto lo scorso febbraio prevede un elenco unico di tecnologie a zero emissioni nette, con criteri per la selezione di progetti strategici in tali tecnologie che dovrebbero contribuire in maniera più incisiva alla decarbonizzazione. Il testo inserisce tra le tecnologie che beneficeranno delle condizioni abilitanti per le necessarie autorizzazioni le Renewable Energy Technologies, RFNBOs, Sustainable Alternative Fuels and Energy Storage Technologies. L'accordo non distingue più tra tecnologie strategiche e non strategiche come previsto nella prima versione. Negli Atti delegati, la Commissione specificherà ulteriormente le sottocategorie elencate.

Il testo ora deve essere ratificato ufficialmente dalla Plenaria del Parlamento, prima di essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea.

Il Fondo sociale per il clima

Il "Fondo sociale per il clima" adottato dal Parlamento europeo lo scorso aprile, istituito temporaneamente per il periodo 2026-2032, intende far fronte all'impatto sociale e distributivo del nuovo sistema di scambio di quote di emissione per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale.

Ai fini della sua attuazione ogni Stato membro dovrà elaborare un proprio Piano sociale per il clima da presentare alla Commissione europea entro il giugno 2025 e solo dopo saranno definite le misure di sostegno e gli investimenti a favore dei gruppi vulnerabili: nuclei familiari, microimprese e utenti dei trasporti.

Il Fondo sarà finanziato principalmente dalle entrate generate dal nuovo sistema di scambio di quote di emissione fino a un importo massimo di 65 miliardi di euro, da integrare con un ulteriore 25 per cento

coperto da risorse nazionali (per un totale stimato di 86,7 miliardi di euro).

La Direttiva "Energy Efficiency" (2023/1791/UE)

La Direttiva stabilisce un obiettivo vincolante di miglioramento dell'efficienza energetica tale da ridurre il consumo di energia primaria e finale dell'Unione Europea dell'11,7 per cento entro il 2030 (rispetto alle proiezioni di riferimento del 2020). Fissa, al riguardo, un target di consumo di energia finale non superiore a 763 Mtep.

Questi obiettivi imporranno ai settori industriali, inclusa la raffinazione, di introdurre standard di efficienza più elevati con l'adozione di nuove tecnologie.

Ciascuno Stato membro dovrà quindi stabilire un contributo nazionale indicativo di efficienza energetica, basato sul consumo di energia finale, per conseguire l'obiettivo vincolante fissato dalla Direttiva.

La nuova Direttiva "RED III" (2023/2413/UE)

La Direttiva "RED III" rivede e aggiorna gli obiettivi di crescita delle energie rinnovabili in tutti i settori, in particolare nei trasporti dove amplia sensibilmente i target attuali.

Gli obiettivi al 2030 prevedono ora una quota minima di energia rinnovabile nei trasporti al 29 per cento oppure, in alternativa, un abbattimento della carbon intensity dei fuels del 14,5 per cento.

Fissa, inoltre, al 2030, un target del 5,5 per cento minimo per i biocarburanti avanzati, di cui l'1 per cento minimo di carburanti sintetici (RFNB0¹).

Il settore industriale dovrà aumentare annualmente dell'1,6 per cento l'uso delle energie rinnovabili, il 42 per cento dell'idrogeno utilizzato dovrebbe provenire da combustibili rinnovabili di origine non biologica entro il 2030 e il 60 per cento entro il 2035.





¹ RFNBO - Renewable Fuels of Non-Biological Origin.

Il Regolamento FuelUE Maritime (2023/1805/UE)

Il Regolamento impone agli armatori una traiettoria di riduzione crescente della carbon intensity del bunker utilizzato dalle loro navi nei traffici intracomunitari e per il 50 per cento di quelli extra comunitari.

I target di riduzione previsti sono i seguenti: 2 per cento a partire dal 2025, 6 per cento dal 2030, 14,5 per cento dal 2035, 31 per cento dal 2040, 62 per cento dal 2045 e 80 per cento al 2050.

Il target di riduzione della carbon intensity del 6 per cento al 2030 potrà essere traguardato con un biofuel avente un GHG saving del 70 per cento in miscela del 10 per cento nel bunker fossile.

Il Regolamento ReFuel Aviation UE (2023/2405/UE)

Il Regolamento impone ai fornitori di jet fuel negli aeroporti dell'Unione Europea un obbligo di blending crescente di SAF nel jet fuel con la seguente traiettoria: il 2 per cento entro il 2025, 6 per cento nel 2030, 20 per cento nel 2035, 34 per cento nel 2040, 42 per cento nel 2045 e il 70 per cento entro il 2050.

Il Regolamento prevede, all'interno delle suddette quote, anche target **quantitativi minimi di combustibili sintetici come e-cherosene**: 1,2 per cento nel 2030, 2 per cento nel 2032, 5 per cento nel 2035, 10 per cento nel 2040, 15 per cento nel 2045 e del 35 per cento nel 2050. Gli operatori aerei avranno l'obbligo di rifornirsi negli aeroporti dell'Unione Europea con procedure *anti tankering*.

La revisione del Regolamento DAFI (2023/1804/UE)

La revisione della DAFI (AFIR1) si è concentra-

¹ AFIR - Alternative Fuels Infrastructure Regulation.



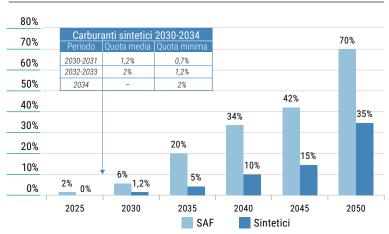
NAVI Target di riduzione della GHG Intensity delle navi con tonnellaggio superiore alle 5.000 ton lorde*

0%	2025	2030	2035	2040	2045	2050
-10%	-2%	60:				
-20%		-6%	-14,5%			
-30%			1 1,0 %			
-40%				-31%		
-50%						
-60%						
-70%					-62%	
-80%						
-90%						-80%
-100%						

(*) Target di riduzione GHG Intensity rispetto al riferimento 91,16 gCO₂/MJ, rispetto a tutta l'energia utilizzata a bordo tra i porti dell'UE, e al 50% dell'energia nei viaggi in cui il porto di partenza o di arrivo è al di fuori dell'UE.

Fonte: Unem

AEREI Quote minime di SAF e carburanti sintetici in base alla RefuelEU Aviation



Fonte: ENAC

ta soprattutto su idrogeno e mobilità elettrica. Per ciò che attiene alle infrastrutture per il rifornimento di idrogeno, queste dovranno servire sia automobili che camion e dovranno essere installate dal 2030 in poi in tutti i nodi urbani e ogni 200 km lungo il nucleo TEN-T rete, garantendo una capillarità tale da consentire ai veicoli alimentati ad idrogeno di viaggiare in tutta l'Unione Europea.

Per la mobilità elettrica, si prevede l'installazione di colonnine di ricarica elettrica veloce da almeno 150 kW dal 2025 ogni 60 km lungo la TEN-T. Per i veicoli pesanti, le colonnine dovranno avere una potenza minima di 350



FOCUS

Il punto sull'idrogeno

L'idrogeno ha grandi potenzialità per l'abbattimento delle emissioni di CO_2 ed è un elemento fondamentale nell'evoluzione del settore nei prossimi anni in ottica di transizione energetica.

L'idrogeno è già largamente utilizzato nel settore quale elemento indispensabile per garantire le reazioni nei processi produttivi tipici della raffinazione e attualmente non può essere sostituito da altri elementi. L'idrogeno utilizzato come materia prima (feedstock) in tali processi produttivi è quasi totalmente "grigio", prodotto principalmente attraverso Steam Reforming del Metano (SMR), processo che comporta l'emissione di CO, in atmosfera. La Renewable Energy Directive ("RED III"1), che dovrà essere recepita entro aprile 2025 dagli Stati membri, stabilisce che nel settore dell'industria entro il 2030 il 42 per cento dell'idrogeno utilizzato dovrà essere rinnovabile, per arrivare al 60 per cento entro il 2035.

I limiti superiori alla produzione di idrogeno da fonti fossili prevedono un massimo del 23 per cento al 2030 e del 20 per cento al 2035, target poco compatibili con la produzione attuale di idrogeno da SMR.

Per focalizzare l'attenzione sui principali fattori abilitanti per lo sviluppo dell'idrogeno rinnovabile nel settore e individuare criticità, benefici ed esigenze di intervento in termini di indirizzi di politica energetica e di interventi regolamentari, Unem ha contribuito allo studio di Confindustria "Modelli di Business per l'utilizzo dell'H₂ e lo sviluppo della filiera in Italia", i cui risultati sono stati anticipati a giugno 2023 e pubblicati in modo più dettagliato e completo a gennaio 2024. Lo studio approfondisce le esigenze relative all'indipendenza e alla sicurezza energetica, messe sempre più in

evidenza dagli avvenimenti degli ultimi anni, che rendono indispensabile l'adozione di nuove soluzioni in grado di conciliare gli obiettivi di decarbonizzazione europei con la stabilità socioeconomica del Paese, in relazione alle opportunità di investimento, di innovazione tecnologica e di adeguamento del sistema industriale. In questo contesto, la costruzione di un mix energetico basato sulla complementarità di diverse soluzioni tecnologiche appare la soluzione primaria in un'ottica di diversificazione degli approvvigionamenti. Per quanto riguarda la produzione di idrogeno, ad oggi il settore raffinazione contribuisce con 361 mila tonnellate/anno (per un totale di 514 mila tonnellate/anno insieme al settore chimico) di cui lo steam reforming del metano (raffinazione) contribuisce per 240 mila tonnellate/anno (per un totale di ca 350 mila tonnellate/anno insieme al settore chimico). In particolare, la produzione delle 360 mila tonnellate/anno di idrogeno impiegato come input nei processi di raffinazione proviene: per il 30-35 per cento dai processi di raffinazione del greggio e, più in particolare, dal reforming catalitico delle benzine; per il 40-50 per cento dallo steam reforming del metano in impianti ubicati all'interno delle raffinerie; la restante parte viene acquistata da operatori specializzati, che producono idrogeno tramite processi di steam reforming del metano e lo trasportano alla raffineria. Per un effettivo decollo degli investimenti del settore nell'idrogeno rinnovabile, sono necessari incentivi economici e meccanismi di supporto per far fronte al divario di competitività tra l'Italia e altri Paesi europei con un'alta penetrazione di rinnovabili e con le fonti fossili tradizionali più economiche. Inoltre, risultano imprescindibili la definizione di un quadro normativo chiaro e lo snellimento dei processi autorizzativi, soprattutto per quanto riguarda le tempistiche 2.





Directive (EU) 2023/2413 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 amending Directive (EU) 2018/2001, Regulation (EU) 2018/1999 and Directive 98/70/EC as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/65).

Per alcune delle attività delle Associate sul tema vedi Focus "Energy Transition: investimenti e attività industriali" a pag. 43.

kW e essere presenti ogni 60 km lungo la rete centrale TEN-T e ogni 100 km sulla rete TEN-T più allargata, sempre dal 2025 con la previsione di una completa copertura entro il 2030.

Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri dovranno provvedere affinché sia installato un numero adeguato di **punti di rifornimento di metano liquefatto** accessibili al pubblico, almeno lungo la rete centrale TEN-T, al fine di consentire la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto in tutta l'Unione Europea.

Regolamento sulle emissioni di CO₂ di auto e furgoni (2023/851/UE)

Il Regolamento ha adottato nuovi limiti per le emissioni di CO₂ di auto e furgoni, fissando una **riduzione del 100 per cento al 2035**. Tutti i limiti proposti sono da rispettare con l'approccio "Tank-to-Wheel", cioè solo allo scarico, **decretando di fatto il phase-out dei motori a combustione interna (ICE¹)**.

La fase negoziale che ha preceduto l'approvazione finale si è conclusa con un impegno formale della Commissione a consentire l'immatricolazione di veicoli con motore ICE dopo il 2035 a patto che fossero **alimentati esclusivamente con e-fuels**, mentre i *biofuels* sono stati esclusi.

Entro il 2025 la Commissione dovrà sviluppare una metodologia LCA² per valutare le emissioni di CO₂ delle nuove auto nell'intero ciclo di vita, includendo anche la valutazione dei fuels e dell'energia consumata da tali veicoli.

Al 2026 la Commissione effettuerà una valutazione dei progressi compiuti per il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni del 100 per cento, nonché della possibilità di rivedere tali obiettivi tenendo conto degli sviluppi tecnologici.

Il Governo italiano ha già annunciato il suo impegno per modificare il Regolamento al fine di consentire l'immatricolazione di veicoli ICE dopo il 2035 alimentati esclusivamente con combustibili carbon neutral.

² Life Cycle Analysis.



Il Regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti (2024/1610/UE)

Il 6 giugno scorso è stato pubblicato il Regolamento che impone nuovi limiti di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. Nell'occasione sono stati confermati gli **obiettivi di riduzione** fissati nella proposta della Commissione e cioè del **45 per cento nel 2030**, **65 per cento nel 2035 e 90 per cento nel 2040**. Confermato anche il taglio del 15 per cento nel 2025, già previsto dall'attuale disciplina.

Non è stata invece accolta la proposta del Parlamento europeo, supportata dall'Italia, di valorizzare il ruolo dei *carbon neutral fuels*, che avrebbero accelerato la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti.

Tuttavia, il testo approvato è stato oggetto di un nuovo intervento in Consiglio dell'Unione Europea che ha apportato alcune integrazioni nei considerando del Regolamento, introducendo la raccomandazione di sviluppare un framework di incentivi per i carbon neutral fuels e di definire una metodologia per la registrazione dei veicoli pesanti alimentati esclusivamente con questo tipo di fuels. La Commissione riesaminerà il Regolamento nel 2027, includendo una valutazione del Carbon Correction Factor e dell'LCA.

Il Regolamento "Euro 7"

Il 18 dicembre scorso è stato raggiunto da Commissione, Consiglio e Parlamento l'accordo sul testo del Regolamento che rivede la normativa Euro 6 sulle **emissioni dei veicoli diverse da quelle climalteranti**. Per le autovetture e i furgoni, sono state mantenute le condizioni di prova Euro 6 e i limiti sulle emissioni allo scarico, anche se cambiano i sistemi di misurazione che includono anche le particelle più piccole.

Per autobus e camion, il testo prevede limiti più severi per le emissioni allo scarico misurate in laboratorio e in condizioni di guida reali, pur mantenendo le attuali condizioni di prova Euro VI.

L'accordo stabilisce limiti di emissione di particelle dei freni (PM₁₀) per auto e furgoni. Introduce, inoltre, requisiti minimi di prestazione per la durata delle batterie delle auto elettri-



¹ Internal Combustion Engine.

					g		
	Vecc	hio Regolam	ento	Nuovo Regolamento			
	2021	2025	2030	2021	2025	2030	2035
Auto	95 gr/km	- 15%	-37,5%	95gr/km	-15%	- 55%	-100%
Van	147 gr/km	-15%	-31%	147gr/km	-15%	-50%	-100%

EUROPA Target di riduzione delle emissioni di auto e furgoni

che e ibride e dei furgoni.

Gli e-fuels non sono esplicitamente citati nel testo vincolante, anche se, nelle premesse, si raccomanda un aggiornamento del Regolamento stesso qualora la Commissione pubblicasse la proposta per l'immatricolazione di veicoli circolanti esclusivamente con carbon neutral fuels dopo il 2035.

Il Parlamento e il Consiglio devono approvare formalmente l'accordo prima della sua entrata in vigore. Il Regolamento si applicherà 30 mesi dopo la sua entrata in vigore per auto e furgoni e 48 mesi per autobus, camion e rimorchi.

La Direttiva sulla tassazione energetica (ETD)

La revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (ETD¹) è una delle norme ancora da adottare nell'ambito del pacchetto "Fit for 55". L'obiettivo del provvedimento è quello di incentivare lo sviluppo di combustibili e vettori energetici decarbonizzati, tassando con un'aliquota più alta le forme di energia più inquinanti, come i combustibili fossili e applicando invece aliquote ridotte o nulle per l'uso di energie più verdi.

La materia negli scorsi anni era stato spesso oggetto di confronto, ma solo ora con la presidenza belga si sta cercando di chiudere un accordo a livello di Consiglio. Tuttavia, il testo di compromesso, avanzato appunto dalla Presidenza belga del Consiglio Europeo, induce forti preoccupazioni soprattutto per due aspetti: la proposta di eliminazione dell'esenzione fiscale sui carburanti per il trasporto marittimo e aereo, ma anche la possibile eliminazione dell'esenzione fiscale sui combustibili autoprodotti e consumati internamente agli stabilimenti di

L'aggiornamento del PNIEC

L'obiettivo dell'aggiornamento del PNIEC², rispetto alla versione del 2019, è stato quello di delineare uno scenario al 2030 coerente con i nuovi target ambientali più severi derivanti dal "Green Deal" comunitario e dal conseguente Pacchetto "Fit for 55".

In tale prospettiva, nel giugno 2023 l'Italia ha presentato alla Commissione europea una **nuova proposta di PNIEC** per perseguire i nuovi obiettivi, ma, molto più opportunamente, preservando competitività, occupazione e sicurezza energetica. Nell'elaborazione del nuovo PNIEC, infatti, i *Low Carbon Fuels* (LCF) sono stati maggiormente valorizzati, sia rispetto al Piano precedente, che negli scenari RSE³ del 2021.

I consumi attesi di LCF sono ora abbastanza in linea con gli scenari elaborati da Unem⁴, anche se ancora sottostimati rispetto alle reali potenzialità di sviluppo di tali prodotti in Italia. Nel dicembre scorso la Commissione europea ha mosso alcuni rilievi alla proposta italiana del nuovo PNIEC, ritenendolo non allineato su tutti i target comunitari. In particolare, vengono richieste ulteriori misure per la decarbonizzazione dei trasporti.

A tal riguardo, Unem, nel rispondere alla con-

¹ ETD - Energy Taxation Directive.





produzione. Quest'ultimo punto colpirebbe quasi esclusivamente le raffinerie. Unem si è già espressa negativamente su tali proposte, muovendosi, relativamente alla tassazione del bunker, in sinergia con le altre Associazioni di settore. La proposta non è stata adottata in questa legislatura e rinviata alla prossima legislatura.

 $^{^{\}rm 2}~$ PNIEC - Piano Nazionale Integrato Energia e Clima.

³ RSE - Ricerca sul Sistema Energetico.

⁴ Si veda in proposito lo studio Rie-Unem del 2022 "Decarbonizzare i trasporti. Più soluzioni per un obiettivo comune"

sultazione nazionale sulle modifiche da apportare al nuovo PNIEC, ha sottolineato come la raccomandazione dell'Unione Europea di elaborare politiche e misure aggiuntive nel settore dei trasporti non potrà essere soddisfatta con un aumento della mobilità elettrica, in quanto i trend di crescita di questo mercato si sono rivelati più lenti di quelli attesi. Unem ha quindi sottolineato una maggiore penetrazione dei LCF potrà dare un contributo ulteriore al taglio delle emissioni e concorrere a colmare il divario tra gli obiettivi del nuovo PNIEC e il target stabilito per l'Italia dal Regolamento Effort Sharing (ESR), come richiesto dalla Commissione Europea.

La revisione della Direttiva IED

In merito alla modifica della Direttiva sulle emissioni industriali (IED), Unem ha collaborato fin dall'inizio con Confindustria e FuelsEurope con l'obiettivo di esprimere la posizione del settore sul tema.

La Direttiva è stata approvata dal Consiglio europeo lo scorso 12 aprile, unitamente al Regolamento del portale delle emissioni industriali (IEP-R¹), con successiva pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale europea ed entrata in vigore venti giorni dopo la sua pubblicazione. Il regolamento sul nuovo IEP diventerà vincolante e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri a partire dal 2028.

Per la Direttiva IED invece si attende ancora la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale europea e la relativa entrata in vigore, dopo la quale gli Stati membri avranno 22 mesi di tempo per il recepimento.

In particolare, la Direttiva rivista ha aggiornato il quadro normativo vigente alla luce degli obiettivi del Green Deal europeo e prevede:

- livelli di emissioni nocive più stringenti possibili per i settori industriali interessati;
- obiettivi di prestazione ambientale obbligatori sul consumo di acqua;
- in materia di rifiuti, obiettivi vincolanti fissati entro un intervallo di valori indicativi per l'utilizzo di nuove tecniche, risorse, ef-

ficienza energetica e materie prime;

- la creazione di un "Portale UE" sulle emissioni industriali, che sostituirà l'attuale registro europeo delle emissioni inquinanti, in cui i cittadini potranno accedere a dati e attività locali;
- il diritto a chiedere un risarcimento per i danni causati alla salute per i cittadini colpiti dall'inosservanza delle norme.

La revisione della Direttiva sulla qualità dell'aria ambiente (AAQD)

A seguito dell'adozione in sessione plenaria da parte del Parlamento europeo lo scorso 24 aprile, e in attesa degli ultimi passaggi per l'approvazione definitiva della Direttiva Ambient Air Quality (AAQD)², ci si aspetta la pubblicazione in Gazzetta. Il provvedimento entrerà in vigore a partire dal ventunesimo giorno successivo alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e i singoli Stati membri avranno 24 mesi di tempo per attuare le disposizioni della nuova versione della Direttiva, cioè entro la metà del 2026.

Tra le principali disposizioni di interesse per il settore, si segnalano:

- la riduzione dei limiti per gli inquinanti nocivi, tra cui particolato (PM_{2,5} e PM₁₀), biossido di azoto (NO₂), biossido di zolfo (SO₂), al fine di allinearsi agli obiettivi OMS³ contenuti nel documento Global air quality guidelines del 2021. Ad esempio, i valori limite annuali per PM_{2,5} e NO₂, verranno ridotti rispettivamente da 25 μg/mc a 10 μg/mc (sebbene le linee guida OMS indichino 5 μg/mc) e da 40 μg/mc a 20 μg/mc;
- un maggior numero di punti di campionamento della qualità dell'aria nelle città e la comunicazione dei dati raccolti tramite indici comuni tra tutti i Paesi dell'Unione, rendendoli così comparabili;
- possibili deroghe per consentire agli Stati membri di posticipare il rispetto dei nuovi obiettivi fino al 2035, o al 2040, in una serie di casistiche definite;





¹ IEP-R - Industrial Emissions Portal Regulation.

² Direttiva 2008/50/EC.

³ Organizzazione Mondiale della Sanità.

Green New Deal

Nell'ambito del Green New Deal sono state approfondite due proposte, entrambe approvate a fine aprile dal Parlamento europeo, che impattano principalmente le vendite di prodotti al consumatore finale, valutate con particolare attenzione nei confronti dei lubrificanti.

Green Claims - Proposta di direttiva (2022/0085/COM)

La proposta riguarda le affermazioni ambientali fornite dai commercianti sui prodotti o sulle aziende (trader) nelle pratiche commerciali tra imprese e consumatori (vendite Business to Consumer) che dovranno essere riferite ai miglioramenti ambientali significativi, basati su studi scientifici riconosciuti, verificati da un soggetto terzo.

Ecodesign- Proposta di regolamento (2022/142/COM)

La proposta riguarda l'Ecodesign dei prodotti sostenibili e contiene una serie di obblighi a carico di fabbricanti e distributori, tra cui il passaporto digitale che dovrà accompagnare tutti i prodotti regolamentati, così da permettere ai consumatori di conoscerne l'impatto ambientale.

Per "ecodesign requirements" si intende una specifica di prestazione o di informazione volta a rendere un prodotto più sostenibile dal punto di vista ambientale. Approvato il regolamento, requisiti specifici saranno adottati successivamente con atti delegati per alcuni prodotti prioritari tra cui appunto i lubrificanti.

- Piani per la qualità dell'aria, richiesti per i Paesi dell'Unione Europea che superano i limiti;
- definizione di tabelle di marcia entro il 31 dicembre 2028 da parte di tutti gli Stati membri, con misure a breve e lungo termine volte a rispettare i nuovi valori limite;
- possibilità per i cittadini europei di citare gli Stati membri in giudizio in caso di mancata applicazione delle regole attuali ed eventuale possibilità di ottenere dei risarcimenti per i danni alla propria salute.

L'attività del Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la Mobilità

Il Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la Mobilità, istituito in ambito Unem nell'ottobre 2018, a gennaio di quest'anno ha avviato un **nuovo progetto** che sarà dedicato ad **approfondire le possibili evoluzioni del trasporto merci stradale e marittimo al 2030 e al 2050.**

A seguito di un'analisi delle recenti novità normative in tali ambiti, e a partire dai risultati dello studio Unem-Rie del 2020, sono state analizzate le tecnologie e i combustibili *low carbon* già utilizzabili o in fase di studio per la decarbonizzazione del trasporto merci. Sono stati elaborati due scenari del *fuel mix* al 2030-2050: una a normativa vigente derivante dal *Fit for 55* ed uno più realistico, che prevede modifiche normative in linea con le nostre posizioni ed in particolare una revisione del *phase-out* dei motori ICE al 2035 e 2040 ed il riconoscimento dei biocarburanti per il rispetto dei Regolamenti CO₂ per auto e camion.

È stato inoltre effettuato un focus sulle barriere e sui vantaggi ambientali e di sistema dell'intermodalità.

Il punto sullo sviluppo dei biocarburanti

Nel corso del 2023 si è data attuazione all'art. 39 del Decreto Legislativo n. 199/2021 intervenendo inizialmente con la modifica prevista dalla Legge n. 6/2023¹ che ha rimodulato gli obblighi di immissione in consumo dei biocarburanti "in purezza" e, successivamente, con i due Decreti del MASE del 16 marzo e del 20 ottobre 2023.

I Decreti dettano le modalità attuative in merito agli obblighi sia dei biocarburanti in purezza che di quelli convenzionali. Il rispetto degli obblighi in purezza si è rivelato molto più critico in assenza di misure volte a stimolarne la domanda. Si è pertanto intervenuti introducendo, per un periodo transitorio, il concetto





^{1 &}quot;Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 18 novembre 2022, n. 176, recante misure urgenti di sostegno nel settore energetico e di finanza pubblica" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.13 del 17 gennaio 2023.

di purezza assimilata per miscele contenenti almeno il 20 per cento in volume di biocarburanti, prevedendo una premialità per i prodotti utilizzati in purezza. Contro queste disposizioni, Assitol e Assobiodiesel, fra gli altri, hanno presentato un ricorso al TAR che dovrebbe essere discusso nel merito ad ottobre, quindi quasi alla fine del periodo transitorio.

Una ulteriore criticità è emersa ad inizio 2024, relativamente alla valorizzazione del PFAD¹, inizialmente assimilato ad un prodotto e quindi soggetto ad un tetto. In realtà, i certificati di sostenibilità di biocarburanti prodotti da PFAD indicano chiaramente che è un sottoprodotto e quindi non soggetto al tetto.

Per sanare questa situazione il MASE ha accolto la richiesta di Unem di chiarire per gli anni 2023 e 2024 l'assenza di tetti e di adeguare conseguentemente il portale Biocar per la corretta compilazione delle autodichiarazioni annuali di immissione in consumo. Sono stati quindi posticipati i termini per le comunicazioni relative alle immissioni in consumo 2023.

Il Gruppo Strategico Lubrificanti

Il Gruppo Strategico Lubrificanti ha prosegui-

1 PFAD - Palm Fatty Acid Distillate.



to la sua attività nel 2023 con il monitoraggio dei risultati dell'adozione del nuovo modello di rilevazione statistica sui lubrificanti, anche per agli aspetti di contrasto all'illegalità fiscale.

In materia di sostenibilità, è stato preparato il Rapporto "Lubrificanti e sostenibilità", curato da Unem, che mette in luce i profili di sostenibilità legati alla produzione, al prodotto e all'utilizzo dei lubrificanti. Affrontati anche gli impatti dei dossier ambientali prodotti nell'ambito del Green Deal, tra cui la revisione della Direttiva imballaggi e le nuove Direttive Green Claim ed Ecodesign.

Il Progetto Riqualificazione Ambientale

Il Progetto Riqualificazione Ambientale (PRA) avviato da Unem nel 2019, rivolto alle Aziende che operano nel settore della riqualificazione ambientale (consulenza e ingegneria ambientale; bonifica e riqualificazione dei siti contaminati; recupero di siti petroliferi) è arrivato al quinto anno di attività, con un'adesione di soci aggregati che è cresciuta costantemente, passando dai 9 iniziali ai 18 attuali.

La rete del PRA, costituita da rappresentati della Committenza (soci effettivi) e da Aziende di servizi operanti nel comparto della riqualificazione ambientale (soci aggregati), si è consolidata ulteriormente come interlocutore di riferimento per un confronto strutturato, tecnico e normativo, con le Istituzioni e gli altri portatori di interesse, grazie anche all'accordo di collaborazione con ISPRA. Diversi, infatti, sono stati i provvedimenti, sia sul piano regolatorio che tecnico, su cui la rete si è attivata, quali il **Decreto di semplificazione sulla valutazione delle interferenze e le linee guida per la gestione dei materiali di riporto**.

Sul piano della promozione della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica nelle attività di bonifica e di riqualificazione ambientale, è stato invece pubblicato lo studio in collaborazione con ISPRA².





Vedi Focus "Sperimentazione" Quaderno n. 30/2024 della collana "Quaderni" di Ispra a pag. 66.

"Sperimentazione" Quaderno n. 30/2024 della collana "Quaderni" di Ispra



Descrive i risultati di cinque sperimentazioni di campo congiunte tra Ispra, Arpav, Arpae, Eni R&D, Eni Rewind e Università degli studi "Tor Vergata" di Roma sull'applicazione di diversi metodi di campionamento dei gas interstiziali, condotte presso due aree dei siti industriali di Porto Marghera e Ferrara.

Le sperimentazioni hanno messo a confronto diversi metodi di campionamento, evidenziandone l'utilità ai fini di una più efficace attività di bonifica dei siti.

La revisione del Codice dell'Ambiente

Per aggiornare il Codice dell'ambiente (Decreto Legislativo n. 152/06), in linea con la riforma costituzionale introdotta dalla Legge n. 1/2022¹, è stata istituita una Commissione interministeriale (Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica e Ministero per le Riforme Istituzionali e la Semplificazione Normativa). I lavori della Commissione, che si avvale di

un gruppo di esperti, anche esterni all'amministrazione, dovranno procedere secondo la seguente tempistica: lo schema di Legge delega sarà predisposto entro il 30 settembre 2024, mentre gli schemi di Decreti Legislativi entro il 30 giugno 2025.

Unem sta già raccogliendo le prime istanze delle Associate, in attesa che vengano definiti i principi della delega per poi seguire in lavori in coordinamento con Confindustria.

Il Codice contiene le discipline di VIA, VAS, AIA², tutela acque e difesa suolo, rifiuti, bonifiche, emissioni in atmosfera e danno ambientale, quasi tutte di origine comunitaria.

RENTRI - Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti

Lo scorso 31 maggio è stato pubblicato il Decreto Ministeriale n. 59/2023³ che regola l'organizzazione e il funzionamento del sistema di tracciabilità dei rifiuti e definisce la tempistica di avvio del Registro elettronico della tracciabilità dei rifiuti.

A partire dal 15 dicembre 2024 è previsto l'utilizzo:

- dei nuovi modelli di registro di carico e scarico e il formulario di trasporto dei rifiuti per tutti i soggetti obbligati;
- del Rentri per i produttori iniziali di rifiuti con più di 50 dipendenti.

Il sistema delineato non è ancora completo, in quanto mancano i Decreti direttoriali, in corso di elaborazione, né è chiaro se il suo funzionamento sarà differente da quanto sperimentato.

Non è quindi ancora possibile aggiornare adeguatamente i sistemi informatici, né formare adeguatamente gli operatori al suo utilizzo. Unem, insieme a Confindustria, ha raccolto segnalazioni dagli Associati per un documento di posizionamento da rappresentare al MASE. A seguito di una convenzione tra





¹ "Modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente" pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 163 del 22 febbraio 2022.

VIA - Valutazione di Impatto Ambientale; VAS - Valutazione Ambientale Strategica; AIA - Autorizzazione Integrata Ambientale.

^{3 «}Disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'art. 188-bis del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152».

MASE e Unioncamere, a partire dalla metà del mese di aprile è iniziato il programma formativo dell'Albo Nazionale Gestori Ambientali per le Associazioni e le imprese.

Proposta di Direttiva sul monitoraggio e sulla resilienza del suolo

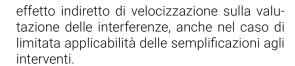
La proposta ancora in discussione nell'Unione Europea interviene sul monitoraggio e sulla contaminazione dei suoli, impattando di conseguenza sulla disciplina nazionale in vigore (necessità di traguardare nel 2050 lo stato di salute "buono" per i suoli, censimento dei siti potenzialmente contaminati in relazione a specifiche attività, etc.). Il futuro recepimento della Direttiva dovrà essere l'occasione per armonizzare la disciplina emanata in Italia negli ultimi 20 anni. l'occasione per armonizzare la disciplina emanata in Italia negli ultimi 20 anni.

Bonifica dei siti inquinati

Lo scorso aprile è stato pubblicato il Decreto Ministeriale 26 gennaio 2023, n. 45¹ sulla valutazione delle interferenze tra opere e siti in bonifica. Il Decreto, molto atteso dagli operatori per velocizzare gli interventi e le opere nei SIN², disciplina le categorie di interventi che non necessitano della preventiva valutazione da parte del Ministero Ambiente perché è dimostrabile che la loro realizzazione non pregiudica né interferisce con l'esecuzione e il completamento della bonifica, né determina rischi per la salute dei lavoratori.

Unem ha svolto diversi approfondimenti sulla portata delle semplificazioni coinvolgendo la rete del PRA per un confronto con MASE e ISPRA e SNPA³.

Anche se alcune tipologie di opere o interventi trovano un'applicazione limitata nelle semplificazioni, il Decreto ha complessivamente un



Linee guida SNPA per la gestione dei riporti

Con la Delibera SNPA n. 210/23 sono state rese note le linee guida per la gestione dei Materiali di Riporto (MdR) nei siti oggetto di procedimento di bonifica. Molte delle osservazioni fatte da Unem nel corso della consultazione pubblica aperta da ISPRA sono state recepite.

Nel complesso il documento propone una procedura che tiene conto dell'ultima modifica normativa⁴ sul test di cessione, il cui esito negativo non preclude più l'assimilazione della matrice di riporto al suolo.

A dicembre la linea tecnica è stata completata con l'appendice sull'analisi di rischio.

La gestione dei materiali da riporto e la loro assimilazione al suolo è una tematica di impatto in molti siti industriali.

La Sostenibilità Integrata ESG - ENVIRONMENT, SOCIAL, GOVERNANCE

Il Gruppo di lavoro Sostenibilità

Unem ha costituito nel marzo scorso un **nuovo "Gruppo di lavoro Sostenibilità"** per rafforzare il supporto alle Aziende associate nell'esaminare e adottare la disciplina vigente ed in itinere relativa alla sostenibilità, divenuta sempre più centrale nell'attuale fase di transizione verso nuove energie per la mobilità, e rendere così più efficace l'azione a livello associativo.

Diverse le attività varate nell'ultimo periodo e, tra queste:

 l'avvio del "Programma di formazione ESG", in collaborazione con la società Atlante Consulting, per aumentare la consapevolezza e la conoscenza della filiera del downstream petrolifero e delle nuove





^{1 &}quot;Regolamento disciplinante le categorie di interventi che non necessitano della valutazione di cui all'articolo 242 -ter, comma 3, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché i criteri e le procedure per la predetta valutazione e le modalità di controllo".

² SIN - Siti di Interesse Nazionale.

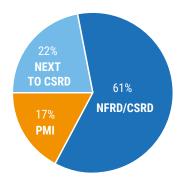
³ SNPA - Sistema Nazionale Protezione Ambiente.

⁴ Legge n. 19/2021 di conversione in legge del Decreto Legge n. 77/2021.

ENVIRONMENT, SOCIAL, GOVERNANCE

PROGETTO UNEM SULLA SOSTENIBILITÀ INTEGRATA FASE DI ASSESSMENT

a. Valutazione normativa Aziende associate



NFRD - Non Financial Reporting Directive, Directiva europea sulla rendicontazione delle informazioni non finanziarie 2014/95/UE, recepita in Italia con il Decreto Legislativo n. 254/2016.

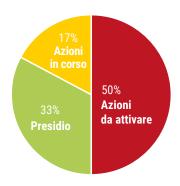
CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive n. 2022/2464.

Rientranti in NFRD /CSRD

Realtà che rientrano nei requisiti normativi delle NFRD/CSRD e che saranno obbligate a:

- inserire parametri numerici
- redigere il Bilancio di Sostenibilità secondo lo standard EFRAG a partire dal FY25;

b. Vulnerabilità/ presidio tematiche ESG



NEXT TO CSRD - Prossimi alla CSRD

Realtà che, pur non rientrando oggi nei requisiti della CSRD – sia per dimensioni organizzative che per maturità di settore – potrebbero essere sottoposte agli obblighi normativi nel breve termine o potrebbero dover mitigare potenziali rischi reputazionali legati ad un errato posizionamento.

PMI - Piccole e Medie Imprese

Aziende dimensionalmente distanti dai requisiti normativi e/o operanti in settori al momento non sottoposti a spinte rilevanti sui temi ESG, tali da giustificare un rischio in termini di compliance o di mercato.

energie per la mobilità;

- lo studio "Applicazione di diversi sistemi di campionamento passivo per il monitoraggio dei gas interstiziali nei siti contaminati" condotto con Ispra per la promozione della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica nelle attività di bonifica e di riqualificazione ambientale;
- il rapporto "Lubrificanti e sostenibilità" curato da Unem¹.

Transizione ESG: il progetto Unem

Per aumentare la consapevolezza dell'intera filiera della produzione e distribuzione delle energie per la mobilità, Unem ha avviato un percorso di presidio e miglioramento sui temi della sostenibilità integrata (ESG) che si svolgerà per fasi, con il supporto di Atlante Consulting, tenendo conto del diverso grado di coinvolgimento delle Aziende nella

¹ Vedi anche "Il Gruppo Strategico Lubrificanti" a pag. 65.







PROGRAMMA FORMATIVO

MARZO - APRILE

LEZIONE 1 - 19/03 ore 14,30-16,30

- . Cosa intendiamo per ESG e quali sono i trend di mercato in atto (drill
- . L'agenda istituzionale a livello nazionale e internazionale (focus on:

LEZIONE 2 - 26/03 ore 14.30-16.30

. CSRD, CSDDD, EFRAG e Bilancio di Sostenibilità - Chiave di lettura

LEZIONE 3 - 9/04 ore 14,30-16,30

Tassonomia Europea

LEZIONE 4 - 16/04 ore 14.30-16.30

. La materialità e gli stakeholder

LEZIONE 5 - 23/04 ore 14.30-16.30

- Strategia e posizionamento come integrare la sostenibilità nel
- L'importanza della comunicazione ESG verso gli stakeholder

European Sustainability Reporting Standards (ESRS)

2 Standard Trasversali:

- ESRS 1, Prescrizioni generali
- ESRS 2, Informazioni generali

10 standard tematici

- 5 Ambientali:
- ESRS E1, Cambiamenti climatici
- ESRS E2, Inquinamento
- ESRS E3, Acque e risorse marine
- ESRS E4, Biodiversità ed ecosistemi
- ESRS E5, Uso delle risorse ed economia circolare

4 Sociali:

- ESRS S1, Forza lavoro propria
- ESRS S2, Lavoratori nella catena del valore
- ESRS S3, Comunità interessate
- ESRS S4, Consumatori e utilizzatori finali
- 1 Governance:
- ESRS G1, Condotta delle imprese

LEZIONE 6 - 7/05 ore 14,30-16,30

DIPENDENTI

- Ambiti di intervento e trend
 Target, policy e sistemi di monitoraggio (es. formazione, salute e sicurezza, gender pay gap, benessere del personale, ...)

LEZIONE 7 - 14/05 ore 14,30-16,30

- Ambiti di intervento e trend
- Target, policy

MAGGIO - GIUGNO

COMUNITÀ LOCALE

- Target, policy

LEZIONE 8 - 21/05 ore 14.30-16.30

AMBIENTE

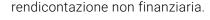
LEZIONE 9 - 28/05 ore 14,30-16,30

- arget (net zero), policy e sistemi di monitoraggio (es. diagnosi rnergetica, carbon footprint, acqua, rifiuti, ...)
- Certificazioni KPI e ESRS

LEZIONE 10 - 4/06 ore 14,30-16,30

GOVERNANCE

- Assetti (ruoli e compiti ben definiti per la gestione de sostenibilità) e strumenti
- . Gestione dei rischi KPI e ESRS



Le fasi sono:

- valutazione preliminare sul livello di consapevolezza e prontezza delle Associate sui temi ESG;
- formazione modulare (20 ore da maggio a giugno) con l'obiettivo di restituire una prima panoramica sui principali elementi che fanno parte della transizione ESG e le aree di attenzione più rilevanti per il settore;
- attivazione di uno sportello ESG per esigenze sito-specifiche nel campo della sostenibilità;
- attivazione di uno sportello di finanza agevolata per individuazione di misure più adatte a supporto nella redazione delle pratiche.

La prima fase, con riferimento agli obblighi diretti e indiretti derivanti dalla Direttiva UE





2022/2464 ("Direttiva CSRD"¹) sul **reporting di sostenibilità delle imprese**, ha evidenziato come l'80 per cento delle Associate rientrano, o son prossime a farlo, negli adempimenti CSRD nel breve termine.

Per quanto riguarda il livello di consapevolezza e prontezza sui temi ESG (vulnerabilità), il 50 per cento delle aziende che hanno dato riscontro al questionario di valutazione hanno confermato di aver attivato un percorso di presidio o di avere presidio totale delle tematiche ESG.

Rendicontazione della Sostenibilità: CSDR e standard EFRAG

Continua il confronto tra European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) e le Associazioni internazionali di settore (IPIECA² e FuelsEurope) per la definizione dello standard specifico per l'Oil&Gas che dovrà essere utilizzato ai fini della rendicontazione della sostenibilità, ad integrazione del primo set di standard obbligatori adottati con regolamento delegato nel luglio dello scorso anno dalla Commissione europea.

Lo standard O&G dovrebbe essere finalizzato da EFRAG entro giugno 2024 e reso cogente dalla Commissione Europea dal giugno 2026, con un posticipo di due anni rispetto al previsto. Diversi sono ancora i punti oggetto di confronto.

Unem continua a seguire il processo di confronto in ambito europeo in raccordo con le Associate.

A livello nazionale è invece in corso il recepimento, entro l'inizio di luglio 2024, della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). La Legge di delegazione europea 2022-2023 ha attribuito al Governo la delega di attuazione, imponendo alcuni specifici criteri direttivi, tra cui l'individuazione della Consob quale Autorità di riferimento per le società quotate e l'attribuzione del potere di esercitare le opzioni previste nella Direttiva. In proposito, particolare rilevanza avranno le scelte in merito al sistema delle sanzioni, ambito rispetto al quale i legislatori nazionali

² IPIECA - International Petroleum Industry Environmental Conservation Association.





avranno lo spazio per rendere l'implementazione della nuova disciplina più equilibrata e, per questa via, rendere gli ordinamenti più competitivi.

¹ CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive.

Formazione, Salute e Sicurezza

Nel 2023 Unem ha continuato a promuovere alcune iniziative a rivolte alla formazione specifica di settore in ambito ambiente, salute e sicurezza

Modulo sui siti di interesse petrolifero a Sapienza, Università di Roma

Nei giorni 8, 9, 15, 16 e 22 giugno si è tenuta la V edizione del Modulo sui siti di interesse petrolifero, organizzato da Unem nell'ambito delle attività didattiche curriculari del Master di Il livello in «Caratterizzazione e tecnologie di bonifica dei siti inquinati» di Sapienza, Università di Roma.

Si tratta di una formazione universitaria specialistica in cui la rete Progetto Riqualificazione Ambientale (PRA) fornisce una docenza articolata – 17 aziende e 28 relatori per complessive 24 ore di formazione – dedicata ad esperienze operative più aggiornate nel recupero dei siti contaminati da idrocarburi petroliferi, con attenzione particolare alla loro sostenibilità, all'ingegnerizzazione degli interventi di biorisanamento, agli aspetti procedurali relativi ai punti vendita carburanti.

Corso SNPA sul monitoraggio degli aeriformi

Nell'ambito dell'accordo di collaborazione Unem-ISPRA, è stato aperto agli associati il corso di formazione ambientale "Linee guida Snpa per il monitoraggio di aeriformi nei siti contaminati".

Il corso, tenuto da docenti ISPRA/SNPA per una durata complessiva di 28 ore di formazione, è stato seguito da circa 100 partecipanti, con una doppia modalità: *e-learning* su tre moduli e *webinar* conclusivo.

Modulo 1 - Progettazione del monitoraggio di vapori nei siti contaminati.

Modulo 2 – (Modulo facoltativo) Metodiche analitiche per le misure di aeriformi nei siti contaminati.

Modulo 3 - Procedura operativa per la valutazione e l'utilizzo dei dati derivanti da misure di gas interstiziali.

Progetto Preposto qualificato della committenza dell'energia

Progetto realizzato da AiFOS¹ con il coordinamento, supporto e patrocinio di Unem ed Elettricità Futura, rivolto prioritariamente ai preposti delle aziende appaltatrici delle Aziende associate che intendono aumentare le proprie competenze di ruolo sia tecniche che psicosociali. Il preposto - anche alla luce delle modifiche normative - ricopre un ruolo importante per quanto attiene l'applicazione delle specifiche disposizioni aziendali in materia HSE (salute, sicurezza sul lavoro e ambiente). Le prime edizioni sperimentali sono state indirizzate ad un pubblico interaziendale.

Progetto di formazione per i Rappresentanti per la sicurezza e per l'ambiente

Il progetto, organizzato da Unem e ICARO, finalizzato ad ottemperare all'aggiornamento annuale, è stato pensato *ad hoc* per i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) del comparto, nell'ambito degli obblighi normativi e del CCNL² Energia e Petrolio che include anche la parte di tutela ambientale (RLSA).

Progetto formazione trimestrale

Seveso (seconda edizione 2023-2024)

Il Progetto, partito nel 2021 e ad oggi in corso con la seconda edizione, è quello più parteci-





AiFOS - Associazione Italiana Formatori ed Operatori della Sicurezza sul Lavoro.

² CCNL - Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

Formazione Seveso Programma 2023-2024

	Tematiche Seveso - 2023
Primo Trimestre	La Gestione delle Emergenze ai sensi del Decreto Legislativo 105/2015, ripercorrendo quanto richiede la Normativa
Secondo Trimestre	La Gestione delle Emergenze ai sensi di quanto indicato all'interno del SGS-PIR
Terzo Trimestre	Analisi dei contenuti del Piano di Emergenza di Stabilimento (tipologie di emergenze, loro segnalazione, comportamenti/regole di carattere generale da adottare, vie di fuga, punti di ritrovo)
Quarto Trimestre	Il fattore umano: collegamenti con gli incidenti che possono verificarsi all'interno di uno Stabilimento
	Tematiche Seveso - 2024
Primo Trimestre	Analisi di Rischio: intervento introduttivo/teorico per spigare in modo semplice quali sono i passaggi su cui si costruisce l'Analisi del Rischio (valutazione frequenze evento, definizione scenari e relativo calcolo delle frequenze, calcolo delle conseguenze ecc.)
Primo Trimestre Secondo Trimestre	passaggi su cui si costruisce l'Analisi del Rischio (valutazione frequenze evento, definizione
	passaggi su cui si costruisce l'Analisi del Rischio (valutazione frequenze evento, definizione scenari e relativo calcolo delle frequenze, calcolo delle conseguenze ecc.) Gli effetti domino: cenni per fornire elementi conoscitivi utili per comprendere questo feno-

pato in temini di utenti. Il programma prevede un percorso comune con alcune personalizzazioni sulla base dei rapporti di sicurezza degli stabilimenti e viene svolto in e-learning. Il corso si pone come base comune delle attività formative tra le realtà associate, da integrare con addestramenti specifici, consentendo però una sistematizzazione della registrazione e raccolta di informazioni e degli indici utili in fase di Ispezione sui SGS-PIR (Sistema di Gestione per la Prevenzione degli Incidenti Rilevanti).

Il recepimento IV Direttiva cancerogeni

La Legge di delegazione europea¹ prevede attuazione alla IV modifica della Direttiva cancerogeni entro il 5 aprile 2024. Oltre ad inserire le sostanze tossiche per la riproduzione, la Direttiva modifica il Valore Limite (VL) di esposizione per il benzene riducendolo da 1 a 0,5 ppm dal 5 aprile 2024, per poi ridurlo ulteriormente a 0,2 ppm dal 5 aprile 2026. Dai dati di settore, valutati in sede di approvazione della direttiva, tale valore non dovrebbe essere critico per la produzione e vendita di benzina.

Nuove norme di qualifica degli appaltatori

Il Decreto-legge n. 19/2024 ² è intervenuto sul Decreto Legislativo n. 81/08 (sostituendo l'art. 27) prevedendo che dal 1° ottobre 2024 sia operativo un sistema di qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi tramite crediti, per operare nei cantieri temporanei o mobili. Unem sta approfondendo l'applicazione delle nuove norme con Confindustria e le Associate a fine di verificarne l'effettivo impatto sul settore.





¹ Legge n. 215/2024, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 46 del 24 febbraio 2024.

² Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 52 del 2 marzo 2024.

Protocollo di intesa Inail-Unem

Lo scorso 23 ottobre è stato rinnovato il protocollo d'intesa tra INAIL e Unem, consolidando una *partnership* avviata da tempo, finalizzata ad implementare - attraverso specifiche attività di ricerca, orientamento e formazione - la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore delle energie per la mobilità,

anche in considerazione dei nuovi carburanti a basso impatto di carbonio. L'obiettivo è proseguire sulla strada di orientamento e supporto formativo alle imprese del settore per la gestione dei rischi e degli incidenti negli stabilimenti, la sicurezza delle attrezzature e l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale.

FOCUS

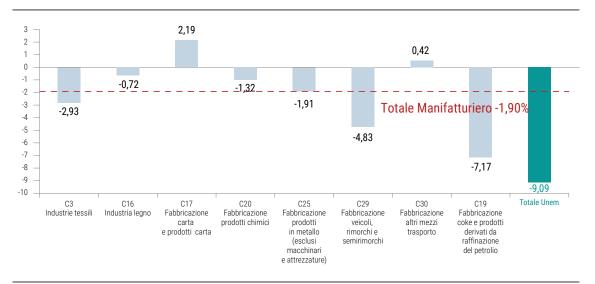
Le performance sicurezza

Il settore che Unem rappresenta destina importanti risorse per il perseguimento della sicurezza. Tutte le operazioni quotidiane sono soggette alle norme di sicurezza più elevate, date le dimensioni delle attività e le possibili conseguenze legate allo svolgimento delle stesse.

Ogni anno Unem raccoglie i dati aziendali per l'elaborazione dei risultati relativi agli infortuni sul lavoro, essenziale come base per il miglioramento continuo che, nonostante gli ottimi risultati raggiunti nei decenni, il settore è chiamato a mantenere, prevedendo ulteriori interventi per la prevenzione degli incidenti, con l'obiettivo di raggiungere il traguardo di zero infortuni, già ottenuto da vari impianti.

L'aumento della consapevolezza delle possibilità di miglioramento al fine di diminuire la potenzialità di eventi con infortuni, si rispecchia nell'ottima performance sicurezza del settore rispetto agli altri settori industriali italiani e al settore petrolifero europeo.

ITALIA Variazione percentuale 2018-2022 numero infortuni denunciati a INAIL (*)



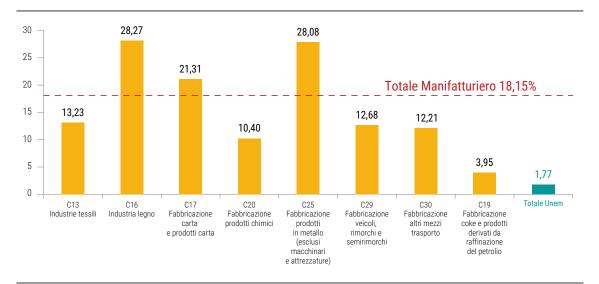
⁽¹) Infortuni in occasione lavoro per settore di attività economica Fonte: Elaborazioni Unem su dati INAIL





FOCUS

ITALIA Frequenza media per 1000 addetti 2018-2022 degli infortuni denunciati INAIL®



^(*) Calcolati su numero di lavoratori anno 2022.

Fonte: Elaborazioni Unem su dati INAIL



