

Assemblea annuale 2025

Conferenza stampa del Presidente

12 giugno 2025



Gentili ospiti, Autorità, colleghi,

ci ritroviamo in un momento storico caratterizzato da forti tensioni internazionali, incertezza economica e sfide sempre più complesse sul fronte della transizione energetica. In questo contesto, l'industria delle energie per la mobilità è chiamata a un ruolo di responsabilità e visione.

Obiettivo di questa Assemblea è, da un lato, comprendere appieno le sfide e le dinamiche che hanno caratterizzato e caratterizzeranno i prossimi mesi, dall'altro, rinforzare il ruolo del settore che, tramite l'Associazione, ha spesso avuto il merito di anticipare posizioni che sono poi diventate diffuse e condivise sui temi dell'energia e in particolare delle energie per la mobilità.

Ad un anno dalle elezioni che hanno portato ad un nuovo Parlamento europeo ancora guidato dalla Presidente Ursula von der Leyen, con una maggioranza non troppo diversa dalla precedente, sarà interessante approfondire le evoluzioni nonché le istanze di cambiamento di approccio che arrivano dal nostro settore, ma non solo.

Lo scenario geopolitico è, purtroppo, ancora caratterizzato da conflitti che faticano a trovare soluzioni negoziali, mentre la nuova amministrazione americana ha evidenziato tensioni commerciali con annunci di dazi che potranno colpire alcuni settori del *manufacturing* europeo, già profondamente in crisi come quello dell'automotive.

Gli annunci dell'amministrazione americana, da un lato, e le politiche commerciali dell'OPEC Plus, dall'altro, hanno evidentemente influenzato il prezzo del barile che ha mostrato una tendenza decisamente ribassista, con una media scesa nel 2025 a 71 dollari/barile, rispetto agli 80 del 2024 (-11%). I 60 dollari/barile toccati a inizio maggio sono il valore più basso

Slide 1

dal 2021 e ovviamente ciò si è riflesso nei prezzi dei prodotti finiti.

Quello del petrolio quindi, a differenza di altre *commodities*, si conferma come un mercato basato su fondamentali solidi con un'offerta consistente, distribuita su più continenti, capace di fare fronte a tensioni geopolitiche locali e pronta a riflettere sul prezzo eventuali mutamenti dell'equilibrio tra domanda e offerta.

Non ci sorprende più di tanto che l'Agenzia internazionale per l'energia (AIE), nel suo ultimo rapporto mensile, stimi per il 2025 una domanda in crescita di 740.000 b/g, per un totale di 103,9 milioni b/g, a fronte di un'offerta che potrebbe invece aumentare di 1,6 milioni b/g, fino a 104,6 milioni.

Le proiezioni della stessa Agenzia, sempre piuttosto refrattaria ad evidenziare la necessità di investimenti nei fossili, stimano la domanda di petrolio al 2050 in oltre 4 miliardi di tep, ovvero la stessa domanda del 2004. Analogamente, sempre secondo la stessa Agenzia, alla stessa data la domanda di gas e petrolio rappresenterà circa il 45% della domanda globale di energia, con il carbone che rimane ancora presente sul mercato con un peso del 12% e le rinnovabili intorno al 38%.

Appare in crescita anche il ruolo dei biocarburanti che aumentano consistentemente di circa un 3% all'anno e che assicurano oggi una produzione di oltre 170 milioni di tep. Peccato notare come anche in questo campo l'Europa stia lasciando la *leadership* ad altri Paesi, come ad esempio gli Stati Uniti che producono oggi il 39% dei biocarburanti globali.

Una posizione comunque destinata a rafforzarsi considerato che circa la metà della capacità di bioraffinazione aggiuntiva attesa quest'anno per la produzione di SAF e gasolio rinnovabile è concentrata appunto negli Stati Uniti.

Le politiche europee sono in questo ambito piuttosto timide e contraddittorie. Da un lato, si annuncia di voler favorire la

Slide 2

Slide 3

neutralità tecnologica, dall'altro, non si dà un impulso normativo chiaro e coerente a soluzioni come i biocarburanti che sono uno degli strumenti già disponibili per il processo di decarbonizzazione.

Del resto, un recente studio della Commissione Europea evidenzia come a normativa vigente, quindi con il divieto del motore endotermico al 2035, la domanda di biocarburanti al 2050 sarà di 46 milioni di tonnellate, ma con una potenzialità di *feedstock* europeo almeno tripla che quindi rischia di rimanere non sfruttata.

Da qui anche una critica non velata al “Clean Industrial Act”, che benché nato per dare impulso alle industrie ad alta intensità energetica e ai settori emergenti delle tecnologie pulite, ha lasciato fuori intere filiere cruciali per la transizione energetica e la sicurezza degli approvvigionamenti, come appunto quella per la produzione dei carburanti e in particolare dei carburanti *low carbon*.

Lo stesso ha fatto il Piano europeo sull'automotive che continua a ignorare la neutralità tecnologica, affidandosi ad una monocrazia tecnologica che penalizza i carburanti rinnovabili.

In questo scenario, l'Europa rischia di smarrire definitivamente la propria centralità industriale. Una transizione efficace non può mai basarsi su divieti, ma deve puntare su pluralità di soluzioni, innovazione e cooperazione tra industria e Istituzioni.

Ingiustificata e inaccettabile è la proposta di tassare ulteriormente le auto di proprietà e le auto aziendali sulla base della CO₂ emessa, avanzata di recente dalla Commissaria europea per la transizione ecologica, Teresa Ribera, nell'ambito delle *Guidance* per l'attuazione del Piano nazionale Energia e Clima.

Slide 4

3

Una proposta che potrebbe essere condivisibile se le emissioni venissero calcolate sull'intero ciclo di vita e non solo allo scarico. Altrimenti si tratta, ancora una volta, di un modo per svantaggiare una tecnologia in maniera ideologica.

Come se l'auto non fosse già sufficientemente tassata. Tra IVA, tasse di immatricolazione e proprietà, accise sui carburanti e altre imposte varie, il settore dell'auto a livello europeo genera un gettito fiscale di quasi 400 miliardi di euro, cioè circa il doppio del bilancio UE.

Centrale per l'Associazione è stata l'attività, sinergica con altre Associazioni a livello comunitario e internazionale, per promuovere la neutralità tecnologica e valorizzare il potenziale dei biocarburanti, liquidi e gassosi.

In tale ambito va segnalata la partecipazione di UNEM alla COP29, tenutasi a Baku nel novembre scorso, con il *side event* "Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo", organizzato insieme ad ANFIA, ANITA e Federchimica-Assogasliquidi presso il Padiglione italiano. Occasione per approfondire e delineare possibili percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante, realistici e pragmatici, in grado di garantire il raggiungimento degli sfidanti obiettivi di decarbonizzazione.

Il messaggio di pluralità e neutralità tecnologica è stato portato avanti anche a livello europeo con vari eventi della nostra Associazione europea FuelsEurope, e con specifiche iniziative a cui UNEM ha preso parte attivamente.

Tra questi, la partecipazione al progetto "Tour d'Europe" partito nel marzo scorso che ha fatto diverse tappe anche in Italia, il Tavolo Istituzionale "Manifesto Carburanti rinnovabili per le filiere produttive della mobilità in Lombardia", tenutosi a Bruxelles l'8 aprile scorso e il *position paper* dell'Osservatorio per la transizione dei trasporti, una compagine interassociativa che include UNEM, NGV, Confartigianato e Federauto, presentato il 14 maggio scorso,

sempre a Bruxelles, per offrire agli europarlamentari italiani, di tutti gli schieramenti, strumenti metodologici utili ad una revisione della normativa comunitaria sulle emissioni dei veicoli stradali.

Analogamente, nell'ambito della Federazione del Mare abbiamo sviluppato uno studio sulla decarbonizzazione del settore marittimo, tema che verrà affrontato a 360 gradi nel corso dell'evento sull'economia del mare organizzato da Confindustria per il prossimo 15 luglio.

Passando ad analizzare i dati energetici italiani, non si può non notare come i consumi dal 2019 siano diminuiti di 13 Mtep (-9%), mentre il petrolio si riduce solo del 3% ovvero di 2 Mtep. La mobilità rimane ancora prevalentemente legata ai prodotti di origine petrolifera con quote crescenti di componente bio e rinnovabile, mentre si riduce soprattutto il gas e il suo impiego nella termoelettrica e nel civile. La riduzione dei consumi di gas è sicuramente dovuta ad efficienze, ma una parte significativa deriva da un preoccupante fenomeno di deindustrializzazione che non si può ignorare nelle scelte europee dei prossimi mesi.

Tornando ai prodotti petroliferi, a mostrare il progresso maggiore è stata la benzina che insieme al jet fuel ha più che compensato il calo degli altri prodotti, soprattutto della petrolchimica che attraversa una fase decisamente critica, anche a livello europeo.

La benzina ha infatti toccato i massimi dal 2011, con volumi che hanno superato di 1,3 milioni di tonnellate quelli pre-pandemici. Analogo discorso vale per il jet fuel che, con oltre 5 milioni di tonnellate consumate nel 2024, ha segnato il suo record storico grazie ad una significativa ripresa del traffico passeggeri (+11,3% rispetto al 2023) e delle merci movimentate (+15%).

Tornando alla benzina, il forte progresso è anche dovuto ad un parco sempre più ibridizzato che in dieci anni è passato da

Slide 5

5

Slide 6

Slide 7

Slide 8

una quota dello 0,2% ad oltre il 7% in termini di circolante e a oltre il 40% di nuove immatricolazioni.

Restando ai trasporti, un aspetto su cui vale la pena soffermarsi è quello relativo alle emissioni di CO₂ che, come ha recentemente sottolineato il rapporto ISPRA, presentano criticità ancora rilevanti.

Slide 9

In serie storica dai dati ISPRA emergono due tendenze ben diverse. Una del 2023, rispetto al 1990, che registra un aumento delle emissioni totali del 6,7%, e del parco circolante del 52%; l'altra, rispetto al 2005, anno di introduzione delle prime quote di biocarburanti, che segna una riduzione delle emissioni totali del 13% a fronte di un aumento del parco circolante del 17%.

Parallelamente, a partire dal 1990 anche le emissioni di altri inquinanti derivanti dal trasporto leggero, come PM e NO_x, si sono drasticamente ridotte fino sostanzialmente ad azzerarsi.

Il tutto con un parco circolante che per circa la metà, cioè oltre 18 milioni di mezzi, è ante euro 5, e un tasso di motorizzazione che è il più alto in Europa: 694 auto ogni 1.000 abitanti contro una media europea di 563.

Per dare un'idea, se il parco circolante italiano fosse allineato anche solo alla media europea, si otterrebbe una riduzione delle emissioni del 19% e potremmo dire di essere in grado di incontrare senza problemi i target al 2030.

La conclusione che si può trarre da questo breve esercizio è che il processo di decarbonizzazione del trasporto su strada ha fatto passi in avanti significativi e che la strada intrapresa negli ultimi decenni dal nostro settore e dalla filiera dell'automotive era quella giusta.

Infatti, all'efficienza dei motori e alla qualità dei carburanti si è aggiunto il crescente contributo dei biocarburanti che, contrariamente a quanto sostiene la Commissione UE, sono ben in grado di coprire il fabbisogno indicato nel Pniec. Le

Slide 10

nostre stime di penetrazione, comprendendo anche i biogassosi, sono di circa 5 milioni di tonnellate al 2030 che diventano oltre 10 milioni nel 2040.

Sostenere la produzione domestica di carburanti rinnovabili significa stimolare una conversione graduale delle raffinerie, creare valore per l'industria europea con i suoi lavoratori, sviluppare una catena di valore agro-industriale per costruire un futuro energetico sostenibile e indipendente in un contesto geopolitico sempre più imprevedibile. È perciò essenziale evitare la perdita prematura di capacità di raffinazione che continua a crescere prevalentemente in Cina e India (l'85% di quella registrata nel 2024 di 1,3 milioni b/g), a fronte di una ulteriore riduzione in Europa, e promuovere invece una sua riconversione graduale alla produzione di biocarburanti, come il Governo si appresta a fare.

Raffinazione che in Italia nell'ultimo triennio ha comunque continuato ad investire circa un miliardo di euro all'anno per migliorare la sicurezza, adeguamenti ambientali e qualità dei prodotti.

UNEM ha collaborato con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica per la messa a punto di misure di sostegno per le raffinerie nel processo di conversione verso la produzione di biocarburanti. Misure ridisegnate recentemente per favorire una maggiore adesione della realtà produttiva e alla domanda di *biofuels* in tutti i segmenti del trasporto e che dovrebbe uscire a breve.

In questa direzione va anche il timido intervento sulla fiscalità dei carburanti in purezza su cui il Governo è intervenuto lo scorso maggio in occasione del primo *step* per il progressivo riallineamento in cinque anni dell'accisa tra benzina e gasolio.

Per garantire la competitività delle raffinerie e bioraffinerie nazionali, UNEM è intervenuta attivamente in ambito Confindustria per rivedere le logiche di ricalibrazione dei proventi dall'ETS e sostenere con forza l'*energy release*, come

strumento per promuovere la realizzazione di impianti per energia rinnovabile catturando da subito i minori costi dell'energia elettrica prodotta.

Per stimolare la produzione di biocarburanti abbiamo cercato di rafforzare la collaborazione con le Istituzioni, tra cui il GSE, presente oggi in Assemblea con il Presidente Paolo Arrigoni, e le altre filiere interessate, promuovendo iniziative per una maggiore informazione e consapevolezza su tematiche centrali per la tenuta economica e sociale dell'Europa e del nostro Paese. Rilevanti le iniziative con il mondo dell'agricoltura per sostenere le filiere nazionali e favorire opportunità di crescita per entrambi i settori, grazie alla collaborazione sia con Confagricoltura che con Coldiretti, presente in questa Assemblea con il Presidente Ettore Prandini.

Non si può non accennare nella nostra Assemblea alla rete distribuzione carburanti. Una rete che negli ultimi dieci anni non è di certo diminuita, anzi ha visto crescere il numero di operatori con un numero di marchi arrivati a 317.

Confrontando la rete di vendita è evidente come l'Italia, tra i principali Paesi europei, presenta la rete più numerosa in termini di numero di punti vendita che hanno però purtroppo un erogato medio che è meno della metà di quello tedesco e francese. Una rete di vendita quindi vetusta e ridondante che fa fatica a razionalizzarsi, come è successo invece negli altri Paesi europei.

Una rete che sta accogliendo le nuove energie *low carbon* per la mobilità come i biocarburanti in purezza, oggi distribuiti in migliaia di impianti sul territorio nazionale, e i punti di ricarica, oggetto di uno specifico protocollo d'intesa con Motus-E firmato lo scorso febbraio alla presenza del Sottosegretario Massimo Bitonci. In una logica di pluralità e neutralità tecnologica le stazioni di rifornimento carburante possono infatti rappresentare una razionale ubicazione per i punti di

ricarica senza rubare altro spazio o parcheggi, ma utilizzando le infrastrutture energetiche esistenti.

In uno scenario di aumento dell'efficienza dei veicoli e della crescente presenza dell'elettrico, senza interventi significativi per la riduzione degli impianti al 2030 avremo una rete che per un terzo venderà meno di 400 mila litri.

A questi livelli, il rischio di fenomeni di illegalità non può che crescere e proprio in quest'ottica stiamo collaborando con la Guardia di Finanza con l'obiettivo di instaurare efficaci sinergie finalizzate a rafforzare l'azione di contrasto a tutte le forme di evasione, elusione e frode in materia di accise e IVA sui carburanti e sui biocarburanti che possono essere una nuova area di illegalità.

In tale quadro, è atteso a breve il disegno di legge per la riforma della rete carburanti che ci ha visto impegnati per tutto l'anno. Il provvedimento sembra infatti avviato alla fase finale di revisione e dovrebbe contemperare le diverse istanze avanzate dalle categorie coinvolte.

Il nostro auspicio è che possa diventare veramente uno strumento di legalità e di garanzia di un mercato che sia concorrenziale e che richieda a tutti gli operatori degli oltre 300 marchi presenti il rispetto delle medesime regole.

I prezzi sia di benzina che gasolio nel 2024 in media sono stati pari rispettivamente a 1,822 e 1,717 euro/litro (5-6 centesimi in meno rispetto alla media 2023), e in questa prima parte d'anno hanno continuato a riflettere la tendenza ribassista dei mercati internazionali e attualmente sono inferiori di circa 20 centesimi euro/litro rispetto allo scorso anno, con un minore esborso per i consumatori stimato nei primi cinque mesi del 2025 in 1,7 miliardi di euro, ovvero 65 euro per ogni famiglia.

La discesa delle quotazioni si è altresì riflessa nella fattura petrolifera che lo scorso anno è stata pari a 22,2 miliardi di

Slide 12

9

Slide 13

euro (6,6 miliardi in meno del 2023), con una stima 2025 di ulteriore calo di circa 3 miliardi di euro.

Quanto a quella energetica, nel 2024 è stata pari a 51,1 miliardi di euro, 16 miliardi in meno del 2023, e si attende lo stesso importo anche per il 2025 nonostante il calo del petrolio, data la tenuta dei prezzi del gas e dell'energia elettrica su livelli elevati.

Considerazioni finali

A un anno dalle elezioni europee, in un contesto in cui si intravedono segnali di cambiamento seguendo anche le indicazioni del rapporto Draghi sulla competitività, non si evidenziano però passi decisivi in quella direzione.

Manca il coraggio di cambiare, di percorrere strade diverse, di riconoscere un approccio non ideologico, ma basato su fatti e su approcci scientifici a partire dall'analisi dei criteri che valutino le ricadute economiche e sociali, sulle imprese, sulle persone e sui territori dell'attuale quadro regolatorio, senza dimenticare la necessità di rivedere le modalità con cui si calcolano le emissioni, oggi misurate solo allo scarico.

In chiusura voglio anche ringraziare il Governo per il lavoro svolto finora che ha permesso di riaprire una partita che sembrava chiusa a livello europeo.

Crediamo nell'Europa e chiediamo più Europa. Un'Europa però capace di ascoltare, proteggere competenze e lavoro, favorire l'innovazione e la pluralità tecnologica, ma anche capace di correggere la rotta quando è necessario.

Abbiamo quindi segnato una traiettoria chiara: contribuire a una transizione che non esclude, ma integra, in cui l'industria non è un nemico ma un alleato.

Sono questi i temi su cui UNEM continuerà ad assicurare una presenza forte e crescente nel dibattito pubblico anche grazie alle sinergie con le altre filiere con cui, come emerge chiaramente, lavoriamo sempre più a stretto contatto per accompagnare la transizione energetica.

Continueremo a lavorare per preservare e sviluppare quella parte cruciale e significativa della nostra industria e del nostro Paese che vuole decarbonizzare davvero senza deindustrializzare.

Grazie a tutti