

Assemblea 2026

Relazione del Presidente Gianni Murano

10 giugno 2026



Relazione del Presidente

Mai come oggi parlare di energia significa parlare di sicurezza, di economia e di futuro. Gli ultimi anni hanno dimostrato quanto il costo dell'energia incida sulla capacità industriale di un paese o di intere aree geografiche e come questa possa poi gravare sulla stabilità sociale.

La recente crisi di Hormuz si è aggiunta a quella russo-ucraina, aprendo nuovi scenari in un contesto che potremmo definire "policrisi", a cui non eravamo abituati. In questo contesto emergono problematiche nuove e nuovi equilibri, ma anche capacità differenziate nel fornire risposte concrete.

Per noi europei questi scenari pieni di tensioni si inseriscono nel più ampio quadro della transizione energetica, che vede scadenze sempre più vicine che rendono ancora più evidente come alcune scelte strategiche, basate sull'assunto di costi dell'energia stabili e facilità di approvvigionamento, abbiano pesato negativamente sul tessuto industriale europeo.

I dati come sempre ci aiuteranno a capire la realtà.

(slide 1) Se guardiamo ai dati globali, emerge un punto chiave: la domanda di energia sta crescendo e continuerà a farlo nei prossimi decenni. E ciò vale anche per il petrolio e per il gas che resteranno ancora a lungo componenti significative del mix energetico mondiale.

Le stime dell'Agenzia internazionale per l'energia (AIE) indicano che, nel 2050, la domanda totale di energia sarà superiore del 38% rispetto al 2010. E che, a quella data, petrolio e gas rappresenteranno ancora il 45% del mix energetico complessivo rispetto al 50% attuale. In particolare, il petrolio si manterrà su livelli simili a quelli attuali (intorno ai 100 milioni b/g).

Ciò conferma che la transizione energetica non consiste in una sostituzione immediata delle fonti, ma è un processo graduale e articolato in cui le nuove tecnologie si affermano progressivamente, mentre quelle esistenti continuano a garantire il funzionamento dell'economia.

In altre parole, le energie rinnovabili si mostrano addizionali alle fonti energetiche tradizionali, non le sostituiscono automaticamente.

Le energie rinnovabili crescono spinte dalla maggiore domanda di energia elettrica che nel 2025 ha mostrato un aumento più che doppio rispetto alla crescita della domanda energetica complessiva, trainata dall'elettrificazione dei



consumi civili e industriali, dalla diffusione dei veicoli elettrici e dallo sviluppo dei data center.

Allo stesso tempo progrediscono anche gas e petrolio, e perfino il carbone. Il petrolio in particolare, pur rappresentando oggi in percentuale una quota inferiore a quella del 2010, in valore assoluto è cresciuto di circa il 12%.

Le fonti fossili complessivamente continuano quindi a coprire circa l'80% del fabbisogno energetico globale, più o meno come vent'anni fa.

Questo però non contraddice la transizione, ma ne evidenzia la complessità. Implica che per lungo tempo continueranno a convivere sistemi energetici diversi, tecnologie diverse e modelli di produzione e consumo diversi.

(slide 2) Questa complessità diventa ancora più evidente se consideriamo la dimensione geografica.

La crescita della domanda energetica sarà trainata in larga misura dalle economie emergenti, l'Asia continuerà a essere il principale motore, ma anche Africa e Medio Oriente registreranno dinamiche di sviluppo molto rilevanti. L'Europa, al contrario, conferma il trend di riduzione dei consumi anche nel lungo periodo che, di per sé, potrebbe essere un dato positivo solo se frutto di efficienza piuttosto che di un processo di deindustrializzazione, come di fatto è avvenuto negli ultimi anni.

Rispetto al 2000 la Cina ha infatti più che quadruplicato il suo peso nella produzione manifatturiera mondiale, passando dall'8 al 35% attuale, superando di quasi 4 miliardi la produzione di Stati Uniti ed Europa messe insieme.

Il principale competitor a cui ha sottratto capacità produttiva è stata proprio l'Europa, che nel 2001 aveva il primato nella produzione industriale mondiale: da allora il settore manifatturiero europeo ha perso 3 punti percentuali in termini di peso sul Pil, che si traduce in circa 7 milioni di addetti in meno e un ordine di grandezza vicina ai 500 miliardi di euro.

Il 2026 ha poi mostrato come l'energia possa tornare ad essere uno strumento di pressione. Le politiche europee dopo la crisi russa, che ha inciso pesantemente sui costi energetici, ancora una volta hanno sottovalutato le conseguenze di una nuova crisi, per molti versi non certo inaspettata dopo i fatti dell'ottobre 2023, che è poi sfociata nell'attacco all'Iran.

Ed è proprio questo squilibrio tra dimensione globale e approccio europeo che rischia di generare tensioni sempre più forti all'interno della stessa Europa.



(slide 3 e 4) Il sistema produttivo petrolifero è cambiato profondamente. Gli Stati Uniti hanno assunto un ruolo centrale, con una crescita straordinaria della loro produzione. La Russia continua a essere un attore rilevante, ma condizionato dal contesto politico.

Da non sottovalutare è poi il contributo che il Sud America potrà dare. Il Venezuela, che oggi produce intorno a 1 milione b/g, ha cominciato ad esportare verso l'Europa, Italia compresa, e ha enormi margini di crescita. Brasile, Argentina, Colombia, Ecuador e Guyana insieme producono circa 8 milioni b/g, destinati anch'essi ad aumentare.

Dunque, se da un lato vediamo una decisa riduzione della produzione dei Paesi OPEC, dall'altro si assiste ad una crescita del contributo dei Paesi non-OPEC.

(slide 5) Lo stretto di Hormuz è uno snodo essenziale per il traffico petrolifero e non solo. Nel giro di poche settimane sono venuti a mancare volumi significativi: si tratta di circa 16 milioni b/g di petrolio e di 3,8 milioni di prodotti raffinati, pari rispettivamente al 35% e al 20% dei flussi globali di petrolio e prodotti finiti commercializzati via mare.

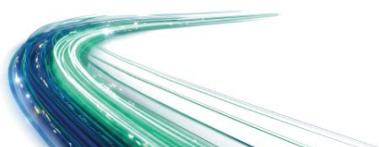
L'Asia è quella che ha risentito in misura maggiore di questa situazione considerato che ne riceveva oltre l'80%, di cui un terzo la sola Cina, mentre in Europa arrivava circa il 6%.

Tutto ciò ha portato ad un cambiamento repentino delle condizioni di mercato. Da una fase di equilibrio, e in alcuni momenti di surplus, si è passati a una situazione di deficit significativo. Non si tratta di un semplice aggiustamento, ma di un vero salto di scala.

Dopo gli ultimi due anni che hanno visto una crescita della domanda in linea con le medie storiche, mentre l'offerta proprio nel 2025 ha rilevato un incremento superiore a 3 milioni b/g (fra i più alti dagli anni '70), nel 2026 il mercato petrolifero si è trovato a dover affrontare un deficit di offerta di ben 6 milioni b/g nel trimestre in corso, decisamente più ampio rispetto ai 3,9 milioni di b/g stimati solo un mese fa.

Questo è il cuore della crisi. A differenza della vicenda russo-ucraina, che ha portato ad un riposizionamento geografico dei flussi energetici, quella attuale ha causato un vero e proprio blocco dell'export dal Medio Oriente e un deficit di offerta in un contesto in cui le possibilità di compensazione sono limitate.

(slide 6, 7 e 8) I prezzi rappresentano la manifestazione più immediata di questi squilibri, ma con dinamiche diverse tra petrolio e prodotti finiti.



All'inizio del 2026 c'erano già stati segni di ripresa delle quotazioni internazionali del Brent (+20% nei primi due mesi, 72 dollari/barile a fine febbraio), ma è dopo l'attacco all'Iran che assistiamo a una vera e propria impennata.

Nella seconda settimana del conflitto si erano già raggiunti i 100 dollari/barile e alla fine di marzo i 114 dollari, con un incremento superiore al 60% rispetto alla vigilia della guerra, con una intensità e rapidità che ha pochissimi altri riscontri, in un contesto di estrema volatilità.

Le tendenze restano decisamente influenzate dalle tensioni geopolitiche e dagli esiti delle trattative sulle possibili conclusioni delle crisi in atto: a fine aprile il Brent ha rilevato un nuovo picco, toccando i 118 dollari/barile, e solo in questi ultimi giorni si è tornati sotto quota 100.

Questo vale a maggior ragione per i prodotti raffinati che hanno risentito in misura ancora più accentuata delle tensioni internazionali.

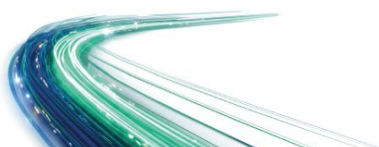
L'offerta si è ridotta drasticamente con il calo della produzione delle raffinerie dell'area del Golfo a cui negli anni abbiamo "delegato" una parte dei nostri approvvigionamenti, ancora di più dopo le sanzioni alla Russia che faceva arrivare in Europa, soprattutto in Nord Europa, circa 20 milioni di tonnellate all'anno di distillati.

Le quotazioni del gasolio hanno toccato picchi superiori a quelli del 2022, con incrementi percentuali a tre cifre rispetto ai valori pre-conflitto. Quelle del jet fuel nel giro di un paio di mesi sono più che raddoppiate. La benzina (+72%), di cui l'Europa è "lunga", è invece rimasta sotto i picchi del 2022 seguendo i rialzi del Brent (+63%).

In pratica, la gerarchia dei prezzi si è capovolta: prima del 2022 la benzina, su base media mensile, quotava più di gasolio e jet fuel; dopo la crisi ucraina le quotazioni si sono inizialmente allineate, ma dal 28 febbraio gasolio e jet fuel hanno nettamente superato quelle della benzina.

(slide 9) Alla base di tutto c'è un dato strutturale: la dipendenza europea dalle importazioni di prodotti finiti, in particolare gasolio e appunto jet fuel, di cui una buona parte prima arrivava dalla Russia e poi da Hormuz.

Il mercato ha comunque reagito alla crisi sia con l'utilizzo delle riserve strategiche, sia aumentando la produzione in altre aree geografiche, ma anche con il ricorso a soluzioni alternative ad Hormuz.



Alternative che quando ci sono il mercato le sa cogliere, al punto che si può ipotizzare che i circa 20 milioni b/g “bloccati” si siano ridotti di oltre il 75%, lasciando un gap intorno ai 5 milioni b/g.

Siamo dunque di fronte ad un cambio di paradigma: da una situazione geopolitica relativamente stabile prima del 2022, si passa ad una fase di crescente incertezza in cui conta di più la flessibilità che l’efficienza, più il controllo delle infrastrutture strategiche che logiche di delocalizzazione miopi, incapaci di considerare le fragilità e gli interessi geopolitici dei vari attori coinvolti.

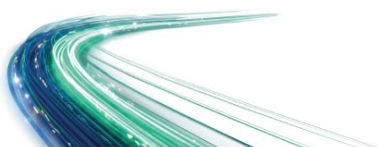
Altro elemento da evidenziare è chi ha guadagnato dalla crisi di Hormuz. Sicuramente la Russia è quella che ne ha beneficiato maggiormente considerato che le sue esportazioni via mare di petrolio sono ai massimi degli ultimi cinque anni, così come gli introiti che sono quasi raddoppiati da inizio 2026. Poi l’Arabia Saudita, che ha visto crescere le sue entrate grazie alla possibilità di esportare parte della sua produzione via oleodotto, bypassando così Hormuz, e infine gli Stati Uniti che però hanno registrato guadagni marginali.

(slide 10 e 11) Parlando di sicurezza energetica non possiamo limitarci solo al tema delle materie prime, ma occorre affrontare tutta la filiera, che include produzione e logistica, raffinazione e distribuzione.

In questo contesto, l’Europa ha perseguito logiche di deindustrializzazione, con una crescente dipendenza sia dalle materie prime sia dai prodotti finiti che la espone ancora di più a dinamiche esterne che non si è in grado di controllare - come dimostra la persistente crisi ucraina in cui la capacità europea di influenzare il processo decisionale delle parti in gioco appare debole se non inesistente.

La capacità di raffinazione europea è diminuita in modo significativo: dal 2009 è stata tagliata del 20% (-157 milioni di tonnellate) con la chiusura di 30 delle 100 raffinerie presenti in Europa. In alcuni Paesi questo si è tradotto in una dipendenza maggiore dall’importazione di prodotti raffinati, come ad esempio in Germania, Francia e Regno Unito che infatti risultano decisamente deficitari. In altri, come l’Italia, la situazione è rimasta più equilibrata, ma comunque inserita in un contesto complessivo che resta fragile.

(slide 12) Tale deficit europeo ha richiesto maggiori e significative quote di importazioni. Se guardiamo poi alla loro distribuzione geografica si può notare come circa la metà dell’import europeo di gasolio e jet fuel arrivi dal Medio Oriente: si tratta complessivamente di quasi 60 milioni di tonnellate di prodotti, ossia più dei consumi petroliferi italiani.



Un contesto che, come evidenziato anche dall'AccelerateEU presentato dalla Commissione europea nell'aprile scorso, necessita di una valutazione attenta sulla capacità di raffinazione europea che appare strategica e che merita di essere inserita in un "Piano europeo sull'energia".

Un "Piano" che metta al centro la decarbonizzazione, senza però dimenticare colpevolmente i prodotti di origine fossile di cui avremo ancora bisogno per i prossimi decenni.

(slide 13 e 14) E questo ci porta al tema dei trasporti. Attualmente la domanda di energia nei trasporti europei si aggira intorno ai 340 milioni di tep che al 2050 si stima sarà inferiore del 15% rispetto ad oggi. Circa il 70% di questa domanda è attualmente assorbito dal trasporto stradale leggero e pesante, mentre aviazione e marina contano per circa il 14% ciascuno.

Si stima che la domanda del settore trasporti comincerà a diminuire dal 2035, ma vedrà comunque i carburanti liquidi soddisfarne ancora quasi l'80%.

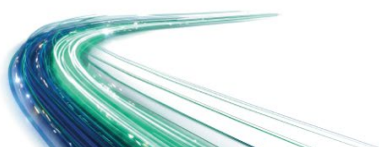
In questo contesto, i combustibili rinnovabili sostenibili, che includono i biocarburanti, rappresentano una leva concreta. Non una soluzione teorica, ma una tecnologia già disponibile che permette da subito di ridurre le emissioni sull'intero parco circolante, non solo sui veicoli nuovi.

Il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi europei necessita di tutte le tecnologie perché altrimenti rischia di diventare più lento, più costoso e difficilmente sostenibile sotto il profilo industriale.

Questo approccio sta emergendo con maggiore chiarezza anche a livello europeo. Il rapporto del relatore Massimiliano Salini sulla revisione del Regolamento CO₂ per i veicoli leggeri rappresenta un passaggio importante perché introduce elementi di maggiore flessibilità e soprattutto rafforza il principio di neutralità tecnologica.

Il riconoscimento dei combustibili rinnovabili sostenibili, definiti "*eligible fuels*", anche attraverso la possibilità di includere nella categoria "a zero emissioni" veicoli alimentati esclusivamente con questi prodotti, segna un cambio di passo necessario verso un approccio più pragmatico e industrialmente sostenibile.

E in questo quadro di transizione torna centrale il ruolo della raffinazione, e la sua evoluzione, che non può più essere considerata un problema da eliminare, ma una parte della soluzione: le raffinerie garantiscono flessibilità, permettono di rispondere più rapidamente alle variazioni della domanda e oggi sono anche piattaforme di trasformazione, grazie allo sviluppo delle bioraffinerie.



In tutto ciò si inserisce poi il tema delle materie prime per la produzione di questi carburanti rinnovabili, che va affrontato con una visione di lungo periodo. Le analisi disponibili indicano che esistono margini di sviluppo significativi, ma è evidente che la crescita della domanda richiederà un rafforzamento delle filiere europee.

Studi recenti della Commissione europea confermano che c'è un potenziale di biomasse sostenibile, ossia non in competizione con il *food*, stimato al 2050 nella forchetta 127-390 milioni di tep, sufficienti a soddisfare la domanda nei vari segmenti del trasporto. A queste si deve aggiungere anche il contributo dei carburanti ottenibili da rifiuti, i cosiddetti waste-to-oil, che può essere stimato a livello europeo in decine di milioni di tep. È evidente però che nessuna singola filiera sarà in grado di coprire oltre il 50% del fabbisogno di carburanti sostenibili e sarà quindi indispensabile un portafoglio di soluzioni complementari.

Infatti, solo un mix diversificato di tecnologie consentirà di utilizzare l'intera gamma di materie prime ammissibili e produrre tutti i carburanti necessari.

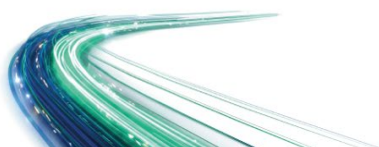
In questo quadro, il settore agricolo può svolgere un ruolo importante, oggi ancora parzialmente limitato da troppi vincoli regolatori. Occorre quindi un approccio strutturale che favorisca lo sviluppo delle filiere, gli investimenti nella logistica e la piena valorizzazione delle risorse disponibili.

Come Unem stiamo lavorando con le rappresentanze del mondo agricolo per evidenziare il potenziale di *feedstock* disponibile in Italia per la produzione di biocarburanti, naturalmente non in competizione con il *food*, e la capacità di attivare e stabilizzare le filiere lungo tutta la catena del valore, dalla produzione dei *feedstock* fino all'impiego finale.

(slide 15) Se ora guardiamo all'Italia, vediamo un sistema che ha dimostrato una buona tenuta nonostante alcune delle dinamiche analizzate in precedenza spesso si siano riflesse con un'intensità ancora maggiore.

Un sistema che, pur in un contesto complesso e in continua evoluzione, ha dimostrato una capacità di adattamento significativa. Una capacità di reagire agli shock, di riorganizzarsi, di costruire progressivamente un equilibrio tra sicurezza degli approvvigionamenti, sostenibilità e continuità operativa.

Nel 2025 la domanda italiana di energia in Italia si è attestata a poco meno di 140 milioni di tep, in calo dell'1,6% rispetto al 2024, nonostante una crescita del Pil dello 0,5%. Una riduzione che non può essere letta solo come un fenomeno congiunturale, ma anche come il risultato di trasformazioni più profonde, legate



all'efficienza energetica, all'evoluzione dei comportamenti e ai cambiamenti strutturali dell'economia.

Se facciamo il confronto con il 2019, vediamo infatti che oggi la domanda è diminuita dell'11%, mentre le emissioni di CO₂ del 15%. La riduzione maggiore delle emissioni si è avuta nel settore dei trasporti (-21%), seguito dalla produzione di energia elettrica (-18%) e dal civile (-17%).

Nel 2025 ad eccezione del gas e delle rinnovabili, la domanda di tutte le altre fonti energetiche hanno rilevato variazioni negative.

Il gas naturale, in particolare, con 63,4 miliardi di metri cubi (+2%) ha fatto registrare il livello più alto degli ultimi tre anni, tornando ad essere la prima fonte di energia con un peso di circa il 37%. Un aumento trainato dal settore termoelettrico dove sono stati consumati 1,2 miliardi di metri cubi in più, compensando così la riduzione della produzione idroelettrica e delle importazioni nette di elettricità. Una domanda coperta per il 5,4% dalla produzione nazionale, cresciuta di circa il 17%, e per il resto dalle importazioni (+3,6%).

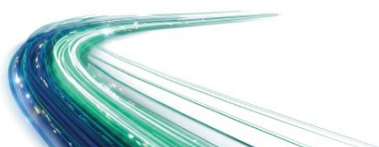
Le fonti rinnovabili registrano un più 1,3% e un peso del 21%, nonostante le riduzioni nella produzione idroelettrica (-21%), che resta comunque la principale fonte rinnovabile italiana, ed eolica (-3,3%), parzialmente compensati dall'aumento del fotovoltaico (+25%).

Nel 2025 è poi proseguito il ridimensionamento dei combustibili solidi (-14%), che ormai pesano per poco più dell'1% sui consumi totali, anche se almeno fino al 2038 le poche centrali termoelettriche ancora alimentate con tale fonte resteranno in *stand by* per motivi di sicurezza.

Quanto al petrolio, il calo è stato di oltre il 5%, ma con un peso sul totale che si conferma superiore al 36%. Resta dominante nel settore dei trasporti dove copre oltre il 92% della domanda.

(slide 16 e 17) Scendendo più nel dettaglio dei soli consumi petroliferi, a determinare il risultato negativo del 2025 è stata principalmente la carica petrolchimica che ha perso 1 milione di tonnellate (-37,9%) in un contesto di crisi strutturale a livello europeo che impone altre riflessioni strategiche su cosa voglia fare l'Europa e su quali siano i settori strategici da preservare.

A pesare anche il calo dei bunkeraggi (-16,6%) che hanno risentito delle modifiche già in atto sulle rotte del trasporto marittimo dal Canale di Suez e dell'entrata del Mediterraneo nell'area SECA dal 1° maggio 2025.



(slide 18) In questo contesto, non va sottovalutato il progresso del 33% dei biocarburanti che crescono non solo per la maggiore quota di obbligo prevista nel 2025, ma anche per il loro crescente utilizzo nel settore navale ed aereo. Un utilizzo destinato ad aumentare nel tempo per arrivare, secondo le nostre stime, ad oltre 10 milioni di tonnellate nel 2040.

Quanto ai primi quattro mesi del 2026, si nota un certo consolidamento di queste tendenze: la benzina rinforza la crescita, il gasolio tutto sommato tiene, il jet fuel segna i suoi massimi storici, la petrolchimica continua a perdere terreno. Di contro, i bunkeraggi hanno recuperato volumi.

(slide 19) Un altro elemento strategico che vale la pena di evidenziare è la diversificazione delle nostre fonti di approvvigionamento.

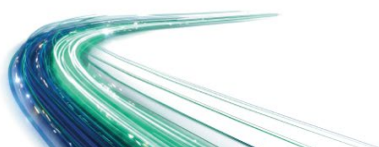
Negli ultimi anni l'Italia ha ampliato in modo significativo il numero dei Paesi fornitori e la varietà delle tipologie di greggio importato. Questo è un aspetto spesso sottovalutato, ma fondamentale. La diversificazione non è soltanto una scelta tecnica ma un fattore decisivo: significa ridurre la dipendenza da singole aree, aumentare la flessibilità del sistema, rafforzare la capacità di risposta agli shock.

Tale flessibilità rischia di essere gravemente compromessa dal 1° gennaio 2027 con l'entrata in vigore del cosiddetto "Regolamento metano" che prevede una serie di obblighi di monitoraggio e verifica sulle emissioni di metano associate alla produzione del greggio da parte dei paesi fornitori extra-UE. Considerato che la maggior parte dei paesi produttori che riforniscono l'Europa e l'Italia non hanno questi sistemi di certificazione è evidente che i volumi di produzione pienamente conformi si ridurrebbero sensibilmente e in alcuni casi si azzererebbero.

Si stima che nei primi anni di applicazione solo il 13% del greggio oggi importato in Europa sarebbe conforme ai nuovi requisiti previsti dal Regolamento, mentre per l'Italia la disponibilità scenderebbe addirittura al 5% dei volumi attuali.

Ad esempio, un paese chiave per l'Italia come la Libia, il nostro principale fornitore (con un peso del 24%), sarebbe totalmente non conforme.

E se guardiamo agli eventi del 2026, possiamo dire che il settore ha saputo reagire con efficacia. Non ci sono state tensioni e tanto meno interruzioni negli arrivi di petrolio che nei primi quattro mesi dell'anno sono cresciuti del 3,4% rispetto allo stesso periodo del 2025 (18,6 milioni di tonnellate), anche se i costi di approvvigionamento sono stati molto più alti, in alcuni casi fino al doppio anche per effetto del forte aumento dei noli.



È interessante notare come in questa fase sia tornato a crescere il peso degli arrivi dal Medio Oriente (+18,6%), in particolare dell'Arabia Saudita i cui volumi sono aumentati di oltre il 60% rispetto allo stesso periodo del 2025, così come degli Stati Uniti che hanno fatto segnare un +34%.

La Libia si conferma il nostro principale fornitore con un peso del 27%, ma con un ruolo sempre maggiore di altri paesi africani, tra cui Algeria, Camerun, Congo, Niger, Nigeria, Senegal e Sud Sudan che insieme hanno rappresentato circa il 14% del totale importato (quasi il doppio degli Stati Uniti).

Stesso discorso vale per il jet fuel che importiamo per circa il 50% del nostro fabbisogno (2,5 milioni di tonnellate), di cui solo il 20% riconducibile direttamente alle rotte che passano dallo stretto di Hormuz. In questo caso, nei primi quattro mesi va infatti registrato un calo delle importazioni di circa il 6% e un aumento significativo della produzione nazionale (+10%) che nei mesi di marzo e aprile ha permesso di coprire quasi il 70% dei consumi nazionali.

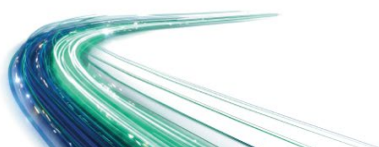
Ma resilienza non significa immunità rispetto a quanto accade intorno a noi, perché la volatilità dei mercati globali si è riflessa lungo tutta la filiera, determinando livelli di prezzo più elevati e una maggiore incertezza.

(slide 20) I prezzi dei carburanti sono così tornati al centro del dibattito pubblico, con le solite accuse di comportamenti scorretti da parte degli operatori. I dati monitorati giornalmente dall'Osservatorio prezzi e dalla Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi istituiti presso il Mimit, a cui va dato merito per la capacità di analisi, dimostrano altro.

In particolare, evidenziano come nella fase di forti aumenti e grande instabilità i prezzi industriali siano aumentati con una intensità inferiore rispetto ai prezzi internazionali e questo significa che il settore ha perseguito una politica dei prezzi attenta e prudente anche a scapito della propria economicità, in linea con le sollecitazioni arrivate dal Governo.

E ciò nonostante le quotazioni internazionali, risultato di dinamiche globali, influenzate da fattori geopolitici, dall'equilibrio tra domanda e offerta, dalle aspettative dei mercati, siano il riferimento di ogni singola transazione a livello nazionale.

Un'analisi degli andamenti dal 28 febbraio, giorno dell'avvio degli attacchi all'Iran, mostra infatti questa maggiore prudenza adottata nelle prime fasi della crisi, soprattutto quando i prezzi internazionali del gasolio (Platts Cif Med) in meno di un mese sono cresciuti di oltre 40 centesimi euro/litro, mentre il prezzo



industriale (al netto delle tasse) di poco più della metà. Diverso il discorso della benzina, che ha subito variazioni molto meno marcate.

Il governo è intervenuto con una riduzione delle accise per contenere l'aumento dei prezzi al dettaglio. Ciò ha consentito di limitare la crescita inflattiva minimizzando l'impatto sulle abitudini di consumo dei cittadini e degli operatori professionali.

In termini economici la riduzione delle accise si stima che nei primi quattro mesi dell'anno sia costata oltre 1 miliardo di euro, cioè come se fossero venuti meno 1,6 miliardi di litri di carburanti.

Tuttavia, il costo di tali misure per il sistema Paese andrebbe valutato alla luce di uno scenario alternativo, caratterizzato da prezzi dei carburanti estremamente elevati che avrebbero alimentato l'inflazione e depresso i consumi, con significativi effetti negativi sia sulle uscite che sulle entrate del bilancio dello Stato.

In questo scenario, al netto dell'inflazione, un ipotetico calo del 10% delle vendite di carburanti avrebbe comportato, per tre mesi, una diminuzione delle entrate, da accise e IVA, con un costo complessivo per l'Erario pari a quello sostenuto per la riduzione delle accise.

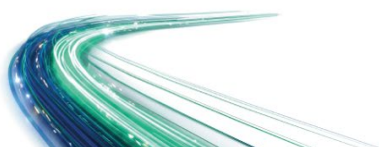
(slide 21) Se poi allarghiamo lo sguardo al quadro complessivo, emerge un'altra e ben più significativa criticità strutturale.

Il differenziale del prezzo del kWh rispetto ad altri Paesi europei è un elemento di debolezza per il sistema economico e industriale italiano. Non è un dato marginale, è un fattore che incide direttamente sulla competitività delle imprese, sulla capacità di attrarre investimenti, sulla sostenibilità stessa della transizione.

Guardando all'andamento degli ultimi quattro anni, ci accorgiamo infatti che il costo italiano del MWh è quasi il doppio di quello francese e spagnolo e maggiore del 30-40% di quello tedesco.

La situazione si è deteriorata dal blocco delle importazioni di gas russo che teneva in qualche modo i prezzi livellati a livello europeo. È evidente che la decisione delle sanzioni ha impatti diversi sulle varie economie, particolarmente rilevanti sull'Italia, di cui non è possibile non tenere conto in un contesto europeo che si pone anche obiettivi comuni sia di politica estera che di transizione e indipendenza energetica.

La transizione non è solo un obiettivo ambientale è anche una trasformazione industriale che può riuscire solo se è sostenibile dal punto di vista economico.



In questo senso, l'Italia parte da una posizione di vantaggio perché ha mantenuto una base industriale solida, ha preservato competenze, ha investito in innovazione.

Le bioraffinerie sono un esempio concreto che dimostra come anche un settore tradizionale possa evolvere, trasformandosi e integrando nuove soluzioni. Non rappresentano solo una prospettiva futura, ma una realtà già operativa, che contribuisce alla riduzione delle emissioni e alla diversificazione delle produzioni.

Dimostra altresì la capacità di valorizzare ciò che è stato costruito e la possibilità di svilupparlo ulteriormente. Riguarda, in definitiva, la possibilità di mantenere e rafforzare una filiera nazionale.

Dobbiamo tornare a ragionare in termini di sistema, costruire un portafoglio di soluzioni, integrato e coerente, in cui ogni tecnologia trovi il proprio spazio in funzione delle caratteristiche specifiche dei diversi settori.

(slide 22) Altro elemento strettamente collegato alla disparità dei costi energetici si manifesta dal confronto delle percorrenze delle auto nelle diverse alimentazioni. Emerge infatti che, nonostante gli attuali prezzi dei carburanti, le opzioni più competitive restino benzina e gasolio che con un rifornimento di 100 euro percorrono tra il 30 e il 40% in più di km rispetto ad un'auto elettrica.

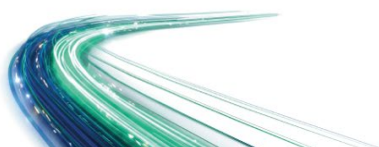
(slide 23) C'è poi un altro elemento spesso sottovalutato, ma altrettanto strategico: la rete di distribuzione dei carburanti.

Se guardiamo alla realtà italiana, parliamo di una infrastruttura capillare, diffusa su tutto il territorio, in grado di garantire continuità di servizio in condizioni molto diverse tra loro, dalle grandi aree urbane alle zone più remote.

Una rete che in questi ultimi anni è stata oggetto di ampio dibattito su quello che dovrà essere il suo futuro, ma che indubbiamente in alcuni casi ha saputo trasformarsi per rispondere alle nuove esigenze dei consumatori, integrando nuove soluzioni e dimostrandosi non un'infrastruttura statica, ma una piattaforma che evolve e che può accompagnare la transizione.

Questo aspetto è particolarmente rilevante in un Paese come l'Italia, caratterizzato da una forte eterogeneità territoriale e da un parco circolante tra i più vecchi d'Europa che richiederà tempo per rinnovarsi completamente.

Forse l'elemento di novità che vale la pena di sottolineare è che in meno di 10 anni la rete indipendente «marchiata» si è andata consolidando, con un aumento significativo del peso degli operatori con un numero di impianti superiore a 100.



Ma appare una rete ancora più parcellizzata, con centinaia di operatori con pochi impianti e un basso erogato che ha dunque bisogno di una profonda ristrutturazione sia in termini di asset che in termini di logica di rifornimenti.

L'atteso Disegno di Legge, che ci auguriamo possa portare chiarezza sugli aspetti contrattuali e sulle possibilità di riconversione, interviene solo marginalmente sulla razionalizzazione della rete che avrà quindi tempi propri sempre più legati all'evoluzione della sola domanda.

(slide 24) Infine, vediamo tutto ciò cosa significa in termini di fattura energetica per il nostro Paese.

Lo scorso anno abbiamo avuto un esborso complessivo di 48,7 miliardi di euro, cioè oltre 7 miliardi in meno rispetto al 2024, ma quest'anno la nostra stima è che potrebbe salire intorno ai 57-58 miliardi, ossia 8-9 in più del 2025, nel caso in cui comunque la crisi iraniana rientrasse.

Quanto a quella petrolifera, si stima un valore di circa 24 miliardi di euro, 4,5 miliardi in più del 2025, con l'ipotesi di quotazioni medie di 90 dollari barile in media annua.

Conclusioni

Gli ultimi anni hanno dimostrato che serve una visione diversa di Europa. Una visione che sia in grado di riconoscere che senza crescita, senza sviluppo industriale e tecnologico l'Europa non sarà in grado di competere con le altre realtà industriali.

Mai come ora le recenti crisi geopolitiche hanno evidenziato che vecchi equilibri e ordini internazionali sono tramontati e che l'Europa deve crescere da sé. C'è bisogno di realismo, ma di un realismo europeo che sappia coniugare un percorso intrapreso di decarbonizzazione con una visione europea di mercato e di scelte strategiche.

Una strategia europea sull'energia deve rappresentare uno dei pilastri della crescita economica e tecnologica. Un mercato unico dell'energia è possibile solo se si riconoscono in maniera inclusiva tutte le componenti che potranno contribuire alla sicurezza energetica del nostro Continente.

In questo quadro, il ruolo del nostro settore e di Unem, che lo rappresenta, è quello di sviluppare piani solidi per investimenti, diversificazione, resilienza energetica inseriti in un contesto regolatorio che sia pragmatico, non persecutorio ed equilibrato. Una nuova visione europea fondata sulla neutralità tecnologica e sulla valorizzazione di tutte le soluzioni disponibili.

