

PER UNA STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE EFFICACE E SOSTENIBILE

Contributo Unione Petrolifera

Incontro con Partito Democratico e Gruppi parlamentari

Roma, 7 settembre 2017

L'Unione Petrolifera riunisce le principali aziende petrolifere che operano in Italia nell'ambito della raffinazione del petrolio, della logistica e della distribuzione dei prodotti petroliferi (il cosiddetto downstream petrolifero).

Con 39 aziende associate e 11 soci aggregati rappresenta il settore nelle sedi istituzionali e costituisce il fulcro delle iniziative di analisi e studio del comparto sui temi tecnici, economici e ambientali.

La tutela dell'ambiente, l'attenzione per la sicurezza, l'impegno nella ricerca e nell'innovazione sono i valori fondamentali e irrinunciabili di Unione Petrolifera, al servizio di un comparto industriale moderno e vitale.

I NUMERI DEL COMPARTO

- **11 raffinerie** distribuite sull'intero territorio nazionale
- una **logistica** ed una **distribuzione** con infrastrutture capillarmente diffuse sul territorio, con 20.750 punti vendita, oltre 100 depositi di capacità superiore a 3.000 mc e centinaia di depositi di piccole dimensioni, di cui circa 300 fiscali, nonché oltre 2.700 km di oleodotti
- **21.000 occupati diretti** con elevata scolarizzazione (il 20% è laureato) oltre ad un **indotto di altri 130.000**, con l'ausilio di mano d'opera di alta specializzazione
- un altissimo contributo tecnologico, con oltre **1.000 brevetti registrati**

Sotto il **profilo economico** il settore produce:

100 miliardi di euro di fatturato annuo

40 miliardi di euro tra accise e IVA

13 miliardi di euro dall'esportazione di prodotti raffinati



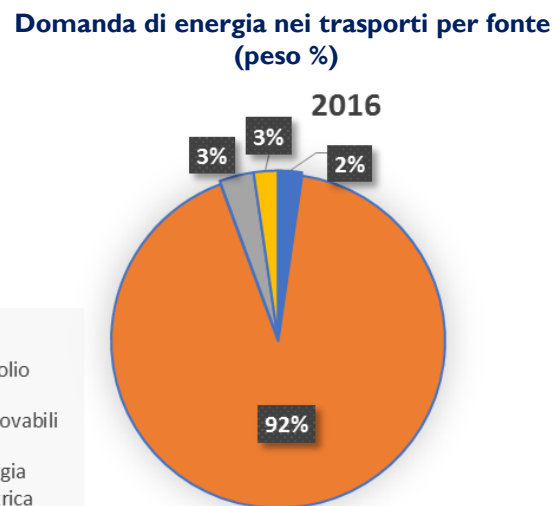
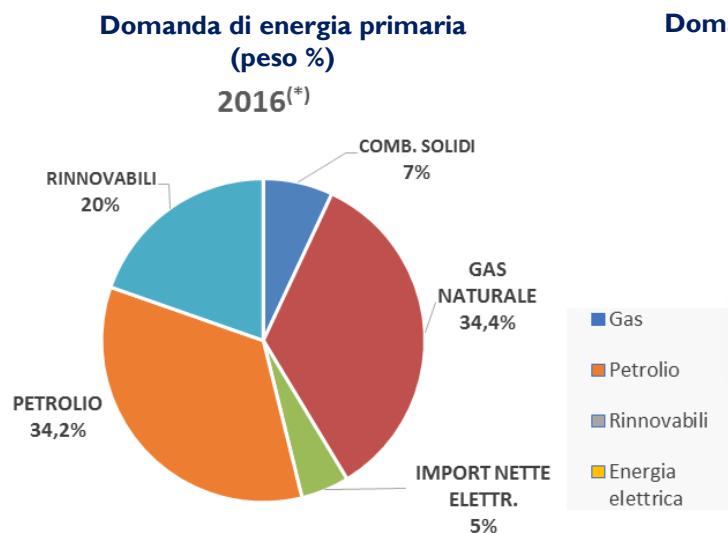
Il downstream petrolifero

- La **transizione energetica è un processo ormai avviato** cui l'Unione Petrolifera intende contribuire da protagonista.
- Alcune **proposte godono di grande visibilità ma sono astratte**, costose e poco praticabili; rischiano di minare la competitività del Paese e rallentare la stessa transizione.
- Governare la transizione significa invece **essere attenti ai costi sociali e alla sostenibilità economica** delle scelte.
- Oggi **sono disponibili soluzioni immediate, concrete ed eque** sul piano economico, sociale e ambientale.

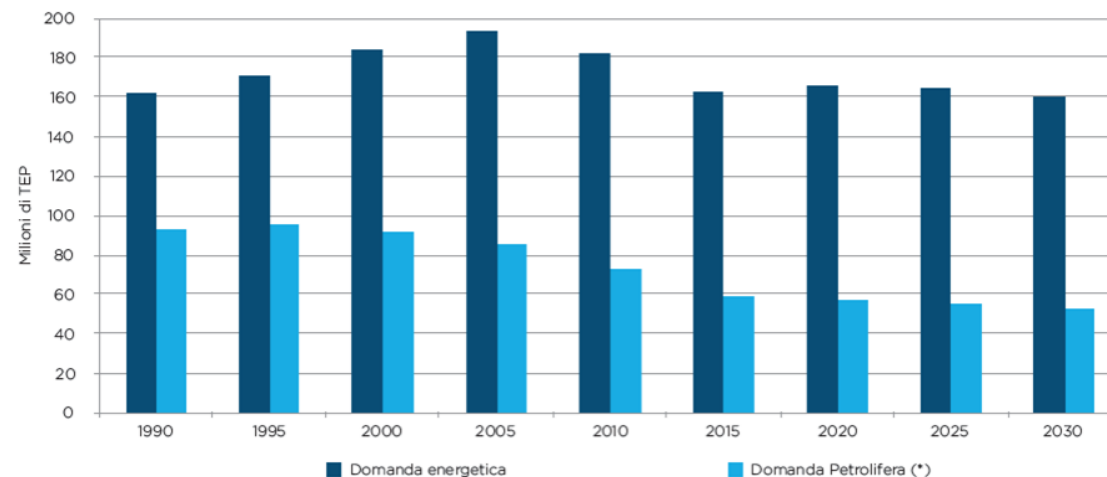
Nel 2016 la domanda di **energia primaria italiana è stata pari a 169 MTep**

Nei **trasporti la domanda è soddisfatta per il 92% dal petrolio**, mentre le altre fonti (energia elettrica, rinnovabili e gas) contribuiscono per il 2-3%.

I prodotti petroliferi soddisfano oggi il:
92% dei consumi del trasporto su strada
99,5% del trasporto aereo,
98,6% del trasporto via mare
2,9% del trasporto su rotaia



Evoluzione domanda energetica e ruolo del petrolio (1990-2030)



Fonte: Stime UP su dati MISE

* (Per la trasformazione dei Kwh in Tep si è utilizzato il coefficiente termoelettrico di ogni anno).

(*) Esclusi i Biocarburanti.

Una **efficace Strategia Energetica Nazionale** non può prescindere da 3 obiettivi:

- 1) la **sicurezza negli approvvigionamenti**
- 2) un **costo competitivo** a livello globale
- 3) il **rispetto gli impegni ambientali**

LA SEN, dovrà delineare un percorso identificando di volta in volta il **FUEL MIX più efficace** ed il contributo che ogni comparto potrà portare al raggiungimento degli obiettivi, tenendo presente l'evoluzione tecnologica.

L'ipotesi di **phase-out dei combustibili fossili ad una data stabilita "per legge"** crea **forte incertezza nel settore** e penalizza le aziende ancora presenti, con il rischio di indebolire gravemente **l'intera filiera industriale**.

Il settore ha bisogno di un **quadro certo per attivare una corretta programmazione degli investimenti** nella **raffinazione** (innalzamento standard ambientali e di sicurezza), nella **logistica** (nuovi combustibili bio, gnl, etc.) e nella **rete di distribuzione** (da adeguare e razionalizzare alle misure previste dalla **DAFI**).



Uno dei temi **rilevanti della SEN**, per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO₂ e di miglioramento della qualità dell'aria, è **la mobilità**.

Le Istituzioni e gli operatori economici dovrebbero garantire la mobilità di merci e persone in modo efficace e in linea con i bisogni di tutta la popolazione, secondo modelli che permettano di **utilizzare al meglio le risorse disponibili** per raggiungere gli obiettivi ambientali fissati a livello europeo.

Tali obiettivi **possono essere raggiunti senza cedere ad allarmismi, utilizzando al meglio le tecnologie già esistenti e mature e con un'analisi costi-benefici rigorosa**.

La riduzione della CO₂ (accordi di Parigi)

L'obiettivo degli accordi di Parigi (COP21) è contrastare i cambiamenti climatici nel lungo termine e richiede interventi a livello globale, con il coinvolgimento dei Governi mondiali.



**Pacchetto Clima Energia UE
Strategia EU «Low Carbon Mobility»**

Il miglioramento della qualità dell'aria nei centri urbani

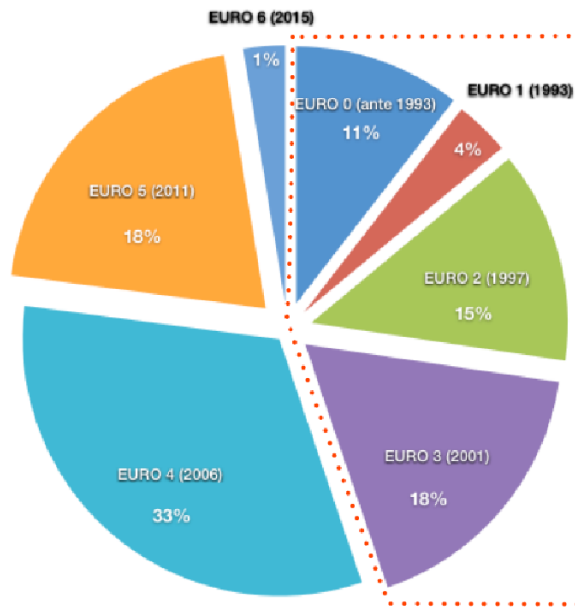
È un problema che va risolto localmente, con soluzioni che siano immediatamente applicabili e vedano il coinvolgimento delle Amministrazioni locali.



**Direttiva Qualità dell'Aria
Procedure di infrazione per i superamenti dei limiti ai
PM e agli NO_x in 12 zone d'Italia**

Con ricambio parco auto al 2030 le emissioni medie di CO₂ -37%

Parco circolante 2015 (33,7 milioni di auto)



45% PARCO AUTO CIRCOLANTE ANTE EURO 4

Riduzioni emissioni medie CO₂ parco circolante (2005-2030)

	anno 2005: 31,6 milioni di vetture		anno 2015: 33,7 milioni di vetture		anno 2030: 33,7 milioni vetture	
	% ripartizione parco	stima emissioni CO ₂	% ripartizione parco	stima emissioni CO ₂	% ripartizione parco	stima emissioni CO ₂
Euro 0	23%		11%		-	
Euro 1	17%		4%		-	
Euro 2	26%	170 g/km	13%	170 g/km	-	
Euro 3	34%		17%		-	
Euro 4	-		32%	140 g/Km	11%	140 g/Km
Euro 5			20%			120 g/Km
Euro 6			3%	120 g/Km	30%	120 g/Km
Post Euro 6			-		59%	94,2 g/Km
		170,0 g/Km		159,2 g/Km		106,9 g/Km
						emissioni medie parco - 37% var. rispetto a 2005

Elaborazione UP su dati ANFIA

Oltre il 45% del parco auto italiano, pari a 17 milioni di unità, è costituito oggi da veicoli ante Euro 4 con emissioni medie pari a 170 g/km.

Le emissioni dei nuovi modelli Euro 6 presentano valori intorno ai 120 gr/km e in prospettiva 2020, grazie agli ulteriori **sviluppi tecnologici, scenderanno a 94,2 g/km.**

Tenendo conto di questa evoluzione, il progressivo ricambio di circa 2 milioni di auto all'anno (valore medio di ricambio del parco auto) con i nuovi modelli Euro 6 (benzina, gasolio, ibride, gas), **farebbe scendere le emissioni medie a 106,9 g/km, cioè una riduzione della CO₂ del 37% rispetto al 2005,** quindi raggiungendo, e addirittura migliorando, gli obiettivi previsti a livello europeo.

- Il **problema della qualità dell'aria non riguarda tutto il territorio nazionale** ma 12 zone specifiche, tra cui alcune grandi città come Roma, Milano e Torino.
- Per i trasporti nei grandi centri urbani il **ricambio del parco auto da solo non è sufficiente** o almeno richiederebbe tempi troppo lunghi rispetto ai problemi specifici.
- Servono **misure efficaci a breve termine**, che siano basate su un approccio multidisciplinare (urbanistico, comportamentale, ambientale, ecc.), **identificando le reali fonti emissive** e non limitando l'analisi al solo trasporto che è una parte del problema.
- Necessario un **approccio maggiormente coordinato tra l'Amministrazione pubblica centrale**, che individua gli strumenti più idonei, e le **Amministrazioni locali**, che scelgono quali adottare in base alle proprie specifiche criticità dettate dalle tipologie di inquinanti presenti a livello locale, dalle fonti emissive (industria, civile, trasporti), dalle condizioni climatiche, dalle caratteristiche del territorio e dalla mobilità urbana.