

GUIDARE LA TRANSIZIONE

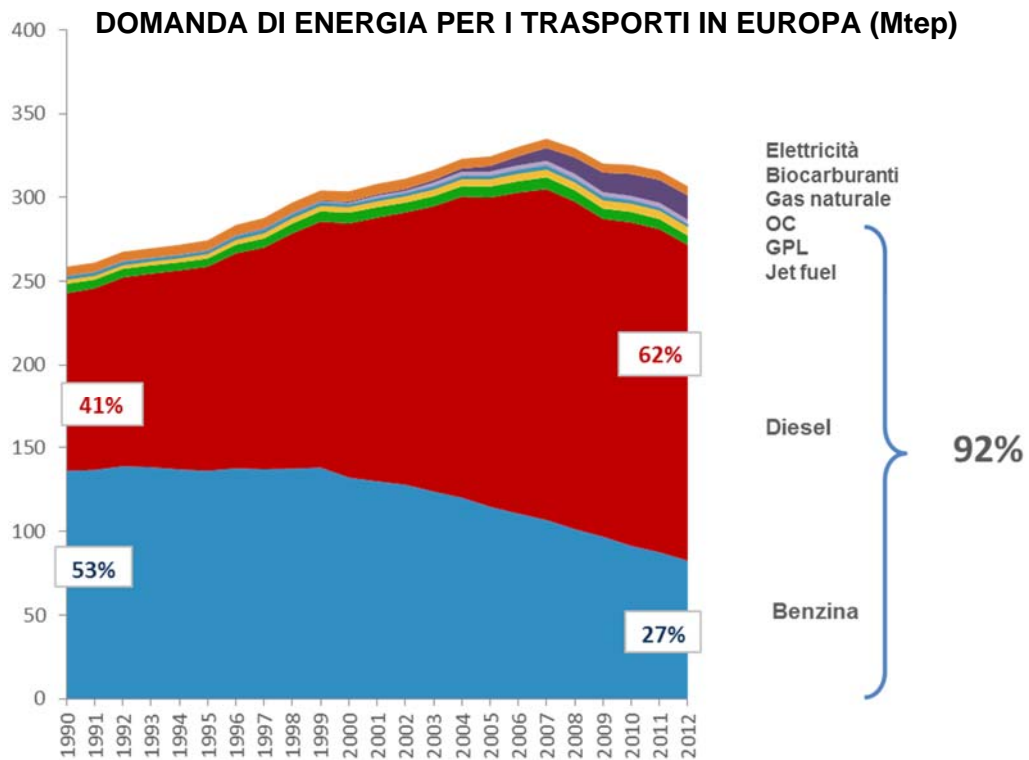
Stati generali sui cambiamenti climatici e la difesa del territorio (Roma, 22 giugno 2015)

Contributo Unione Petrolifera

- Le politiche ambientali oggi sono il *driver* principale nel governo dei possibili futuri scenari energetici il cui obiettivo comune è la riduzione delle emissioni di CO₂ per contenere entro i 2°C l'aumento della temperatura del pianeta.
- Obiettivo sicuramente condivisibile, che tuttavia richiede una attenta valutazione dei costi e dei benefici delle diverse soluzioni tecnologiche a nostra disposizione in modo da garantire una transizione ordinata verso l'auspicata decarbonizzazione dell'economia.
- In tutti gli scenari delineati dall'Agenzia internazionale per l'energia per il 2030 a livello mondiale, anche quelli più virtuosi¹, i combustibili fossili copriranno ancora tra il 69 e il 77% del mix energetico.
- In Europa, che ha già ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni sia per il 2020 che il 2030, il gas naturale è destinato a diventare la prima fonte con un peso del 26-28% (a seconda dello scenario di riferimento), mentre il petrolio è destinato a vedere ridotto sensibilmente il suo peso fino al 23-26% rispetto all'attuale 32%.
- Il petrolio e i prodotti da esso derivati saranno però ancora insostituibili nel settore dei trasporti e della mobilità (aereo, nave, auto) per molti anni ancora, pur tenendo conto del contributo che potrà arrivare dall'efficienza energetica, dai biocarburanti avanzati e da nuove forme di alimentazione (gnl, idrogeno, ibride/elettriche).
- Ciò vale in particolare per l'Europa dove la domanda di energia nei trasporti (auto, aereo, nave) al 2030 sarà soddisfatta dai prodotti petroliferi raffinati in una misura compresa tra il 72 e l'84% del totale (oggi è intorno al 92%).
- Il contenimento delle emissioni globali passa dunque anche per il settore dei trasporti, che contribuisce per il 30% dei rilasci totali, ed è strettamente legato al passaggio ad una mobilità a minore contenuto di carbonio che si può ottenere

¹ **New policies scenario**: scenario che considera gli effetti delle politiche adottate dopo la metà del 2014 e di proposte politiche rilevanti (obiettivi e programmi di supporto alle FER, efficienza energetica, carburanti e veicoli alternativi riforma dei sussidi energetici, ecc.); **450 ppm scenario**: è lo scenario che si basa su cambiamenti energetici radicali per raggiungere l'obiettivo di limitare l'aumento nel lungo termine della temperatura media globale di 2°C rispetto ai livelli preindustriali.

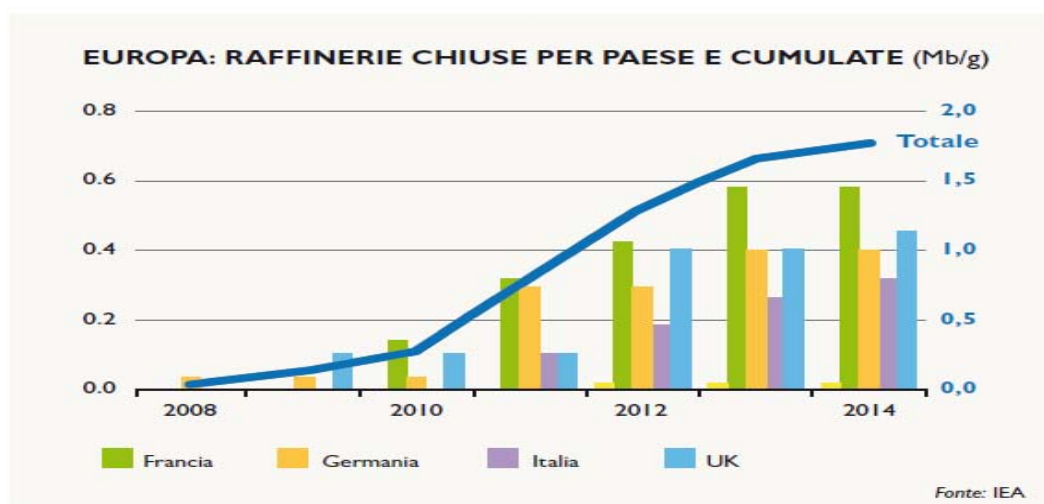
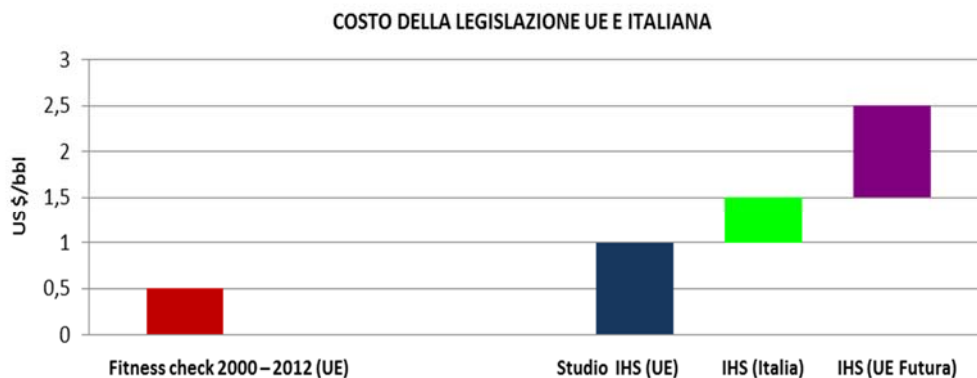
sia intervenendo sul miglioramento dell'efficienza dei motori e dei veicoli, che sulla riduzione del carbonio nei fuel durante i processi produttivi.



Fonte: elaborazioni UP su dati AIE - WEO 2014

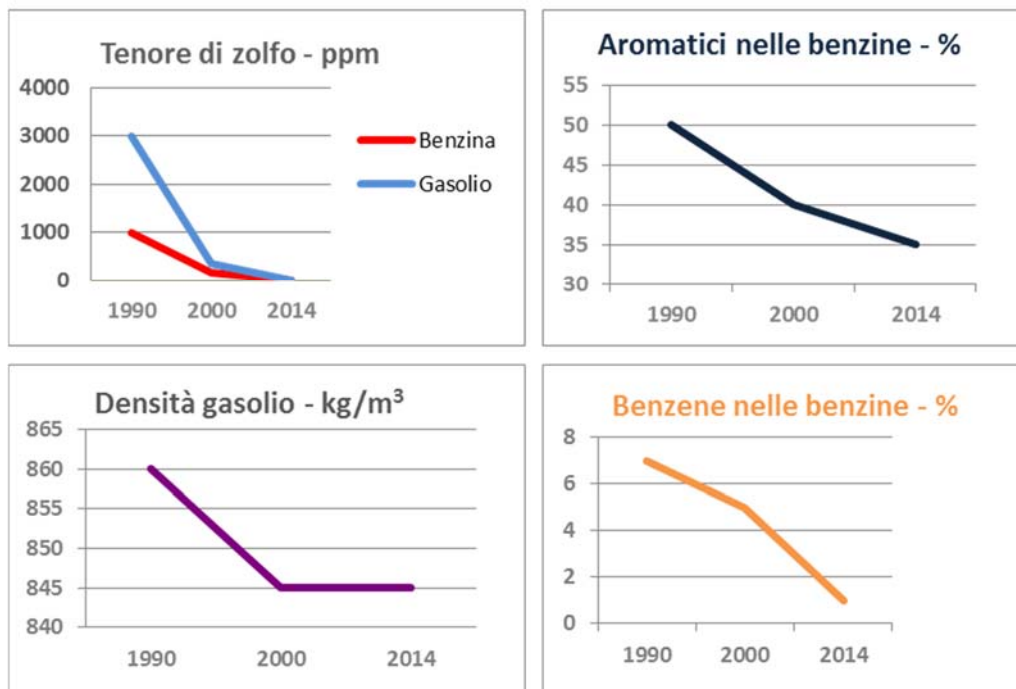


- Per rispondere ai cambiamenti attesi nella domanda, che andrà sempre più verso prodotti leggeri (in particolare gasolio) in vista di una loro sostituzione, avremo bisogno un sistema di raffinazione in grado di soddisfare la domanda di mobilità cittadini e al contempo garantire la qualità ambientale dei prodotti e dei processi, che altrimenti non sarebbe certa, nel rispetto delle regole e degli impegni di “de-carbonizzazione” che già sono stati presi per il 2020 e che dovranno essere definiti per il 2030-2050 a dicembre a Parigi.
- Tale sforzo di riconversione richiede ingenti investimenti in innovazione tecnologica e ricerca.
- L'intero comparto della raffinazione si trova però in una situazione di forte difficoltà, indotta dal calo dei consumi dovuto alla crisi e alla concorrenza “sleale” delle raffinerie extra-Ue - che possono contare su incentivi statali, ridotti oneri ambientali e sociali e un basso costo dell'energia - ma anche dal costo crescente della legislazione comunitaria che in questi ultimi 10 anni ha interessato il settore e che è destinato a crescere.



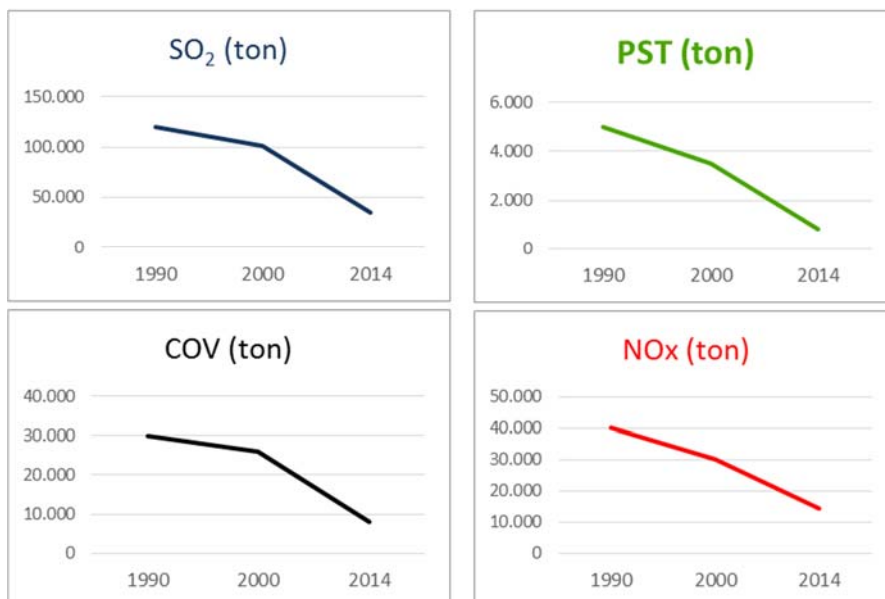
- E' quindi importante che la nuova legislazione europea in fase di discussione non aggravi la situazione esistente e tenga conto dell'esito del cosiddetto "Fitness Check" nella valutazione delle nuove direttive, per perseguire quello cui la stessa Commissione europea sta puntando e cioè una sempre più diffusa «Better Regulation».
- L'industria della raffinazione italiana ha sempre risposto con tempestività, talora con anticipo, alla domanda di continuo miglioramento della qualità dei prodotti e dei processi.
- Dal 1990, anno in cui si cominciò a parlare seriamente di come migliorare la qualità dei prodotti e dei processi con l'avvio del programma europeo "Auto Oil", ad oggi, l'industria petrolifera nazionale si è impegnata concretamente per raffinerie sempre più sostenibili.

QUALITÀ DEI FUELS



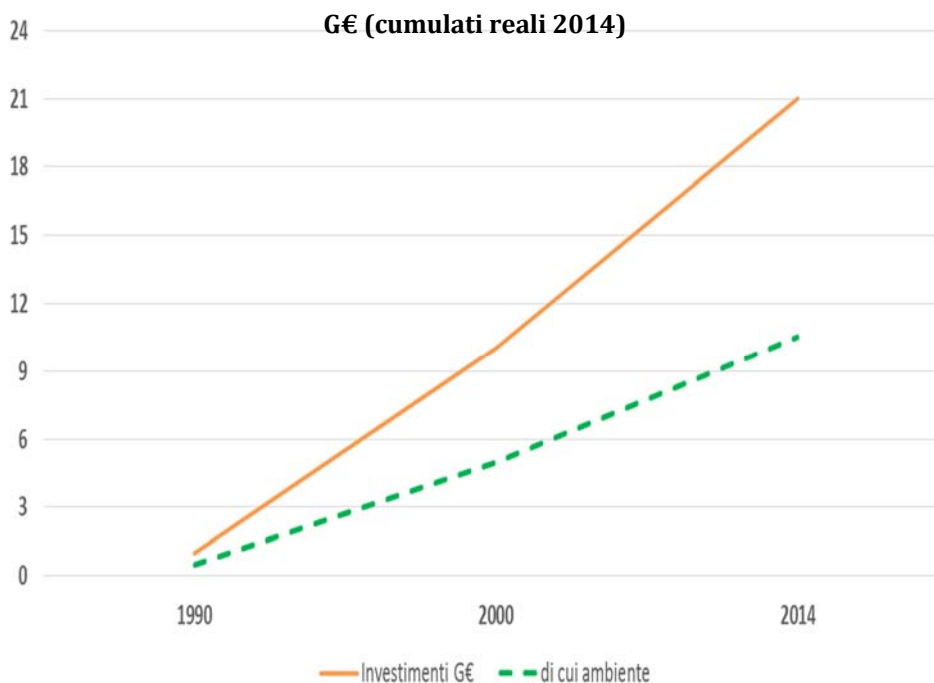
Fonte: elaborazioni UP su dati Ispra

EMISSIONI NEI PROCESSI



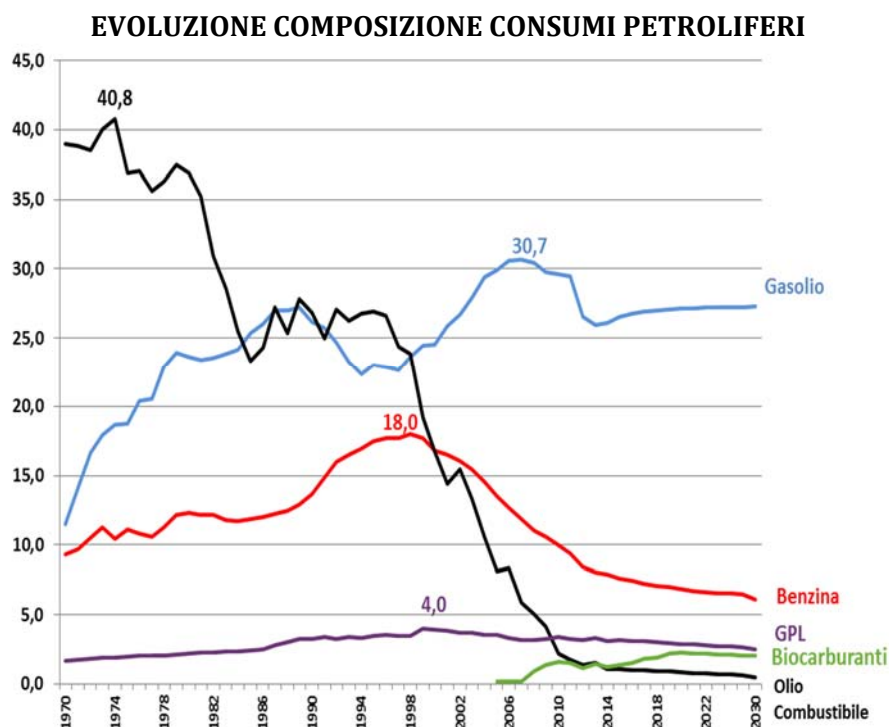
Fonte: elaborazioni UP su dati Ispra

- Per ottenere questi risultati, l'industria petrolifera nazionale ha investito oltre 21 miliardi di euro in ricerca e tecnologia sempre più sofisticata, in grado di minimizzare l'impatto ambientale anno dopo anno.



Fonte: elaborazioni UP su dati Associate

- In prospettiva 2030, la composizione dei consumi italiani cambierà ancora e sarà sempre più orientata verso il gasolio, inoltre dovrà tenere conto del crescente impiego dei biocarburanti avanzati e delle nuove specifiche per i bunkeraggi, il che richiederà adeguamenti e nuovi investimenti.



Fonte: elaborazioni UP su dati Mise

- L'ipotesi che il mercato possa essere soddisfatto anche senza un'industria di raffinazione nazionale deve essere perciò valutata in termini di «impatto ambientale esternalizzato», d'impatto sociale e di perdita di un importante know-how tecnologico e di competenze, esponendo altresì il Paese a seri rischi sul fronte della sicurezza degli approvvigionamenti.
- L'industria petrolifera deve essere messa nelle condizioni di raggiungere questi nuovi obiettivi in un quadro normativo chiaro, con tempi certi, con procedure burocratiche e amministrative trasparenti e con regole armonizzate a livello europeo.
- Il mantenimento di una sana e competitiva industria della raffinazione ai fini della sicurezza degli approvvigionamenti è peraltro un obiettivo della stessa Commissione europea, come ha recentemente sostenuto il Commissario all'energia, Arias Canete, rispondendo ad una interrogazione dell'europarlamentare italiana Elisabetta Gardini.

- Nella risposta si legge testualmente:

“The goal of a resilient Energy Union with an ambitious climate policy at its core is to give EU consumers - households and businesses - secure, sustainable, competitive and affordable energy. Achieving this goal will require a fundamental transformation of Europe's energy system, inter alia, as a sustainable, low-carbon and climate-friendly economy that is designed to last, beyond the merits of the different types of energy sources. In this light, the Commission follows very closely the developments in the EU's refining sector. The Commission's 2014 Communication on the European Energy Security Strategy recognised the importance to maintain competitive refining capacities in Europe in order to avoid overdependence on imported refined petroleum products. EU refining industry has some of the most energy efficient and innovative refineries in the world, and have invested significantly to comply with EU fuel quality, air, climate and other EU legislation; and also to meet the expectations of continued high demand for middle distillates, especially road diesel, at least in the few years to come. Supporting the efforts of the EU's refining industry to be efficient and innovative provide added value and can contribute to meet our strong climate and environmental objectives while at the same time safeguarding the competitiveness of refineries in the EU”.

- L'industria petrolifera intende continuare a dare il suo contributo come ha sempre fatto sinora, evitando la finzione della riduzione delle emissioni mediante la delocalizzazione degli impianti ad alta emissione di gas-serra nei paesi extra-Ue.