

Conferenza stampa del Presidente

12 luglio 2021

ASSEMBLEA 2021



Scenario internazionale

L'Assemblea di quest'anno cade in un momento molto delicato per il Paese. La lunga fase di emergenza sanitaria, per quanto non superata del tutto, ha allentato la sua morsa e il diffondersi dei vaccini lascia spazio ad un cauto ottimismo per la ripresa.

Una ripresa che vede nel PNRR, che ha ottenuto il via libera dalla Commissione europea proprio in queste ultime settimane, il principale strumento di intervento.

Le risorse del Piano dovranno essere gestite con molta attenzione valorizzando la reale efficacia dei progetti da finanziare nell'ambito delle diverse "missioni" già individuate. Una di queste è la mobilità sostenibile.

Una "missione" complessa che ha molte implicazioni, sociali, economiche e geopolitiche, che richiede perciò una riflessione seria, basata su elementi scientifici, mentre oggi scontiamo un dibattito per slogan, troppo superficiale rispetto alla posta in gioco.

Nel corso dell'Assemblea, grazie al contributo di importanti ospiti, proveremo a capire a che punto siamo e quali sono i rischi di scelte che a volte appaiono poco razionali e molto ideologiche.

Come ho avuto modo di dire più volte, la sostenibilità va intesa non solo da un punto di vista ambientale, ma anche economico e quindi sociale.

Credo che siamo stati tra i primi, nell'Assemblea del 2016, a parlare della necessità di considerare la sostenibilità a 360 gradi: ambientale sociale ed economica, ossia del bisogno di rendere accettabili e accessibili per i cittadini scelte che altrimenti sembrerebbero calate dall'alto e non sempre rispondenti ai loro reali bisogni.

Oggi questo concetto è entrato definitivamente nel dibattito pubblico, anche se occorre notare che tutti dichiarano la necessità di affrontare le sfide ambientali tenendo conto delle ricadute sulla società delle misure messe in campo, ma pochi sono poi coerenti con questo principio quando formulano concretamente le loro proposte.

Per essere efficaci in questo percorso occorre partire dai fatti!

E i fatti ci dicono che la domanda di energia ha ripreso a crescere in modo significativo e che questa domanda, come rileva l'Agenzia internazionale per l'energia (Aie), è in larga parte coperta dalle fonti fossili che sono ancora dominanti - e lo saranno ancora per diversi decenni in assenza di soluzioni realmente alternative - nel soddisfare i fabbisogni essenziali soprattutto nelle zone più povere del pianeta, dove milioni di persone non ancora hanno accesso ad alcuna forma di energia.

La stima dell'Aie è che la domanda di energia quest'anno cresca del 4,6%, recuperando così, più di quanto perso lo scorso anno (-4%), e che circa il 70% di questo incremento si avrà nei mercati emergenti e nelle economie in via di sviluppo. *SLIDE 1*

Circa l'80% di questa domanda sarà coperta dalle fonti fossili, con il petrolio ancora prima fonte di energia con una quota di oltre il 30%, seguita dal carbone con il 26% e infine dal gas, unica fonte che tornerà già quest'anno oltre i livelli pre-Covid, con il 23%. *SLIDE 2*

Se ci si focalizza sul ruolo delle rinnovabili, oggi intorno al 16%, ci rendiamo conto che non riescono ancora a coprire il solo incremento di domanda atteso.

Per quanto riguarda il petrolio che, ricordiamo, oggi soddisfa oltre il 90% del fabbisogno energetico dei trasporti, dopo la prima ondata della pandemia a inizio 2020 che ha compresso la domanda nel secondo trimestre intorno agli 83 milioni b/g, ossia circa 16 milioni in meno del corrispondente periodo del 2019, questa è ripartita, inizialmente in modo più rapido, e continua a crescere tanto che, stando alle stime dell'Aie, a fine 2021 dovrebbe tornare vicino ai 100 milioni b/g. *SLIDE 3*

Una domanda soddisfatta da un'offerta che presenta alcune incertezze nella sua possibile dinamica futura ma che, va detto, durante la pandemia l'Opec Plus, guidata dall'asse russo-saudita e accompagnata dall'elevata *compliance* degli altri membri dell'Alleanza, ha saputo ricalibrare l'offerta ottenendo il più difficile ribilanciamento che il mercato del petrolio abbia mai visto. *SLIDE 4*

In ciò è stata senz'altro aiutata dalla debolezza degli altri Paesi produttori ed in particolare del crollo della produzione di *shale oil*, che ha incontrato grandi difficoltà durante la crisi pandemica.

Questo è un tema rilevante, tanto più perché la domanda di petrolio in prospettiva continuerà a crescere anche nei prossimi anni per arrivare nel 2026 ad oltre 104 milioni b/g, meno di quanto ci si aspettava prima della pandemia ma comunque 7,6 milioni in più del 2021.

Secondo l'Aie, raffrontando le loro previsioni pre e post Covid, l'effetto stabile della pandemia sui consumi petroliferi e l'accelerazione dei processi di decarbonizzazione sarà di oltre 4 milioni b/g. *SLIDE 5*

La domanda di carburanti per autotrazione sarà la prima a riprendersi, tornando vicina ai livelli pre-Covid alla fine del 2021. Per i carburanti avio, i più colpiti dall'emergenza sanitaria, non si ipotizza un ritorno a livelli pre-Covid prima del 2024.

L'evoluzione dei prezzi del greggio negli ultimi anni riflette la capacità dell'offerta di rispondere alle evoluzioni della domanda più o meno rapidamente. Abbiamo visto come nelle ultime settimane i prezzi siano arrivati a superare i 75 dollari/barile, per poi ritracciare, spinti dalle dinamiche interne all'Opec Plus e quindi dalla possibile evoluzione dell'offerta. *SLIDE 6*

È difficile in questo momento prevedere quale linea prevarrà all'interno del Cartello e quindi quale sarà il prezzo di equilibrio nei prossimi mesi.

A ciò si lega naturalmente il tema degli investimenti in E&P che incidono sull'altro fattore decisivo per la determinazione del prezzo e cioè le aspettative.

Investimenti che hanno subito una forte riduzione (-25% vs 2020) soprattutto da parte delle International Oil Company (IOC) che nel 2020 li hanno tagliati del 30%, privilegiando quelli con ritorni a breve termine. *SLIDE 7*

A guidare questa nuova tendenza, i peggiorati ratio economici-finanziari delle imprese, gli scenari di decarbonizzazione, la pressione di azionisti e investitori e il timore di trovarsi con *asset* inutilizzabili nei prossimi anni. A beneficiarne saranno i Paesi produttori (NOC), in particolare quelli facenti parte dell'Opec Plus, che aumenteranno il loro peso sia nella produzione di petrolio e gas che

nella raffinazione, come vedremo più avanti, e che non a caso hanno ridotto i loro investimenti in E&P in misura minore.

In questo modo l'Occidente continua a ridurre il proprio peso nel controllo sulle attività estrattive e soprattutto sulla raffinazione. Dipendere dai Paesi non-Ocse per l'approvvigionamento di prodotti finiti sarebbe estremamente penalizzante per l'Europa.

Non va infatti sottovalutato il tema della sicurezza degli approvvigionamenti energetici, perché delocalizzando interi settori industriali, come quello della raffinazione, ci esporremo ad enormi rischi dovendo contendere prodotti di alta qualità ad aree in forte sviluppo.

Il baricentro della raffinazione mondiale si sta infatti spostando sempre più verso Oriente dove nei prossimi anni entrerà nuova capacità per 6,2 milioni b/g, di cui un terzo in Cina, mentre in Europa se ne chiuderà 1 milione b/g. *SLIDE 8*

L'Europa con il Green Deal si pone obiettivi ambiziosi e questo, come detto, è positivo. È tuttavia necessaria un'azione maggiormente coordinata a livello internazionale, altrimenti non avremmo effetti positivi sull'ambiente a livello globale, ma solo rischi di deindustrializzazione e forte delocalizzazione, con danni occupazionali e sociali da noi, e un contemporaneo aumento delle emissioni di CO₂ negli altri Continenti.

Perdere la raffinazione e delocalizzare la produzione avrebbe come unico effetto quello di indebolire la nostra posizione competitiva senza reali benefici ambientali. Allora mi domando: piuttosto che acquistare carburanti prodotti in aree geografiche dove i vincoli ambientali sono molto meno rigorosi, non sarebbe più razionale mantenere attivo questo settore che produce secondo stringenti standard emissivi e con un livello qualitativo e di sicurezza tra i migliori al mondo, e promuovere la sua trasformazione sostituendo gradualmente le materie prime fossili con materie prime rinnovabili?

Fermo restando l'obiettivo della riduzione delle emissioni clima-alteranti, di fronte a queste enormi complessità il dibattito in corso in Europa è inchiodato su un unico tema: la completa elettrificazione dei consumi.

Abbiamo visto come oggi a livello mondiale la produzione di energia elettrica derivi solo per circa il 30% dalle fonti rinnovabili, di cui più della metà idroelettrico, e dunque il problema non è come consumare l'energia elettrica rinnovabile e/o decarbonizzata, semmai come produrre più energia da fonti rinnovabili e con processi sempre più decarbonizzati.

L'urgenza di raggiungere gli sfidanti obiettivi ambientali rende necessario avvalersi di tutte le opzioni tecnologiche disponibili, poiché ciò consente di accelerare la decarbonizzazione e dunque di mettere in sicurezza il raggiungimento di target che sarebbero altrimenti assai difficilmente conseguibili.

Le diverse opzioni tecnologiche, alcune in fase di maturazione ed altre di sviluppo, dovrebbero essere in grado di dare il loro contributo sulla base del rapporto costo/efficacia.

Un approccio razionale *technology neutral*, basato comunque su solide analisi di Life Cycle (LCA), porterebbe ad affiancare, senza limitazioni o pregiudizi, ad un equilibrato processo di elettrificazione altre soluzioni a basse o nulle emissioni di carbonio.

Tra queste il nostro settore sta lavorando per lo sviluppo dei low carbon fuels liquidi e gassosi - sia da biomasse che sintetici - per il loro potenziale di utilizzo in tutti i settori e la possibilità di essere utilizzati dalle attuali motorizzazioni, a vantaggio di tutti i cittadini e delle filiere dei costruttori dei mezzi di trasporto.

La vera sfida è quella di riuscire a gestire la transizione verso altre fonti evitando contraccolpi pericolosi: chi considera gli idrocarburi fossili superati e ritiene che non vi sia più la necessità di investire in questo settore, come sembra suggerire il recente rapporto "Net Zero by 2050" dell'Agenzia internazionale per l'energia, non considera il rischio che ciò deflagri in una pesante crisi energetica.

Si tratta di un rischio reale come dimostrano anche i recenti aumenti dei prezzi del greggio, tornati sui massimi da 7 anni, che possono trasformarsi in un serio ostacolo sulla via della ripresa.

Scenario nazionale

Veniamo ora ai dati congiunturali in Italia che ci danno la misura delle difficoltà in cui il settore versa.

Lo scorso anno la domanda di energia è diminuita del 9,3% e il grosso di questo calo è da imputare alla forte contrazione del petrolio. *SLIDE 9*

Per quest'anno la domanda di energia complessivamente dovrebbe crescere del 4%, per attestarsi intorno ai 151 Mtep, chiudendo solo parzialmente il gap con il 2019 (-5,3%).

Quanto ai consumi petroliferi, la previsione è di un recupero più significativo nella seconda parte dell'anno per la ripresa del trasporto stradale, i cui consumi tenderanno a tornare sui livelli pre-Covid in questo trimestre, salvo un gap strutturale legato a un cambio nelle abitudini negli spostamenti legati alle attività lavorative, accelerato dall'esperienza di questi ultimi 18 mesi di pandemia. *SLIDE 10 e 11*

Diverso è l'andamento dei consumi di jet fuel, la cui ripresa appare molto lenta anche a livello nazionale, e che nonostante quest'anno si preveda una crescita del 27% rispetto al 2020, rimarranno ancora inferiori del 53% rispetto al 2019. *SLIDE 12*

A causa di ciò le aziende che operano in ambito aeroportuale con depositi per il rifornimento del jet fuel hanno subito gravi perdite, ma non hanno avuto specifiche misure di sostegno, previste invece per i gestori degli aeroporti e per i prestatori degli altri servizi a terra.

Ciò nonostante, dimostrando la loro affidabilità, hanno continuato ad operare in sicurezza e con continuità, assicurando un servizio strategico, ma senza interventi temo che la situazione non possa essere sostenibile ancora a lungo. Abbiamo messo al corrente di queste criticità le Autorità competenti, siamo in attesa di un loro concreto riscontro.

Analogo discorso vale per la raffinazione, anche se in questo caso la pandemia ha solo acuito una crisi già in atto. *SLIDE 13*

Oggi in Italia ci sono 11 raffinerie e 2 bio-raffinerie, di cui 6 nel Mezzogiorno, con un valore aggiunto per la nostra economia, quindi un incremento del valore dei beni primari, pari a 2,4 miliardi di euro all'anno.

Aziende che assicurano ai propri fornitori oltre 80 miliardi di euro di fatturato, favorendo lo sviluppo di aziende di piccole e medie dimensioni, fortemente specializzate e con una capacità di penetrazione anche nei mercati internazionali.

La raffinazione contribuisce alla bilancia commerciale con un valore delle esportazioni di prodotti petroliferi di oltre 13 miliardi di euro/anno, pari al 96% dell'export di fonti energetiche, data l'ubicazione ideale per le esportazioni dei prodotti finiti su mercati mondiali in rapida crescita, quali l'Africa.

Oggi le lavorazioni nelle nostre raffinerie sono scese di oltre 10 punti al di sotto della media degli anni precedenti, è certamente un dato congiunturale ma preoccupante. *SLIDE 14*

Come già detto in ambito internazionale, piuttosto che chiudere tali impianti produttivi e decentrare, occorre promuovere la loro progressiva trasformazione verso la produzione di low carbon fuels.

Si tratta infatti di aziende fortemente tecnologiche, con risorse umane con un alto patrimonio di competenze, da non disperdere ed impiegare proficuamente nelle nuove tecnologie.

Come più volte evidenziato, per rendere possibile questa trasformazione è necessario intervenire sulle attuali norme e renderle "neutrali" e maggiormente efficaci, a partire dal calcolo integrato delle emissioni di CO₂ delle auto e dei carburanti, per arrivare all'adozione di un "Carbon Border Adjustment Mechanism" (CBAM) che integri e rafforzi gli effetti dell'ETS a livello globale, considerato che l'industria della raffinazione è tra i settori maggiormente esposti alla competitività internazionale ed ha quindi bisogno di misure particolarmente efficaci per garantire una protezione adeguata contro il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. *SLIDE 15*

A livello europeo il dibattito è stato avviato, domani verrà presentato il pacchetto "Fit for 55" e come Associazione, in collaborazione con i

nostri omologhi europei, stiamo portando avanti una serie di iniziative volte a sensibilizzare le istituzioni comunitarie e nazionali sui suddetti temi. Gli interventi sulla legislazione comunitaria in questa fase sono fondamentali per creare le giuste condizioni per lo sviluppo dei low carbon fuels.

Rilevante a tale proposito è l'attività che abbiamo avviato, in collaborazione con Innovhub (Stazioni Sperimentali per l'Industria) e il Politecnico di Milano, per elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione di un impianto dimostrativo per la produzione di e-fuels per poterne valutare al meglio i processi, le caratteristiche chimico-fisiche ed utilizzarli in prove sperimentali su strada.

L'attuale quadro normativo non permette, infatti, di cogliere i benefici che possono derivare da prodotti come i low carbon fuels che comprendono non solo i biocarburanti, già commercializzati da decenni, ma anche nuovi prodotti derivanti da materie prime rinnovabili e dall'economia circolare.

Eppure i vantaggi sarebbero immediati, non essendo necessario un ricambio completo del parco auto che richiederebbe invece decenni, visto che sono prodotti che possono essere utilizzati sulle auto già in circolazione e sfruttare la logistica esistente senza bisogno di particolari investimenti in nuove infrastrutture.

L'ipotesi di prevedere nel pacchetto "Fit for 55" il phase out dei motori a combustione interna, avanzata dal Commissario europeo con delega al Green Deal, Frans Timmermans, in una recente intervista al Financial Times, sarebbe non solo incomprensibile, ma sarebbe soprattutto un grosso errore sia per gli impatti industriali che per il raggiungimento degli obiettivi ambientali.

Sarebbe opportuno invece introdurre un sistema di trading di certificati/crediti tra produttori di carburanti e costruttori di veicoli, per consentire a questi ultimi di valorizzare correttamente nel calcolo delle emissioni dei propri mezzi l'utilizzo di carburanti decarbonizzati.

La creazione di un mercato per questi prodotti, partendo dal trasporto leggero, permetterebbe poi di estendere i benefici ai settori cosiddetti "hard to abate" come il trasporto aereo e marittimo.

È evidente che un processo di tale complessità deve potere contare su una filiera industriale in salute, in grado cioè di generare le risorse necessarie a sopportare gli enormi investimenti previsti, stimati a livello europeo in oltre 600 miliardi di euro.

Compito e responsabilità della politica è dunque garantire una visione strategica senza preclusioni ideologiche che indichi il percorso per l'obiettivo finale del 2050 e che permetta alle diverse filiere industriali di investire, sviluppare a trasformarsi.

Oggi questo non sta accadendo. I veri nodi strutturali del settore, che la pandemia ha acuito e reso ancora più evidenti, non vengono tenuti nella giusta considerazione. Ciò in particolare in Italia dove manca qualsiasi forma di sostegno normativo o economico alla trasformazione, presente invece negli altri Stati Membri dove i Governi stanno guidando gli investimenti per la progressiva trasformazione del settore.

Nel nostro paese l'economicità del settore è inoltre compromessa dalla diffusa illegalità nella distribuzione dei carburanti autotrazione, fenomeno, come detto più volte, degenerativo che colpisce gli operatori "virtuosi". Su questo punto devo riconoscere l'impegno del Governo, delle Agenzie fiscali e delle Forze dell'Ordine che ha consentito negli anni di contrastare il fenomeno nel tentativo di ridimensionarlo. Da qui l'invito a continuare su tale percorso, utilizzando la digitalizzazione come strumento di prevenzione e non solo di repressione.

Il fatto stesso che i prezzi dei nostri carburanti, al netto delle tasse, continuino ad essere inferiori di 3-3,5 centesimi euro/litro rispetto alla media dell'area euro pur con una rete ridondante e con scarsa redditività dovrebbe farci capire che qualcosa continua a non andare.

SLIDE 16

In pratica oggi gli automobilisti italiani pagano un sovrapprezzo di 7-10 centesimi al litro rispetto agli europei interamente dovuto alla componente fiscale.

Per completare con alcuni dati congiunturali: nel 2021 si prevede una fattura petrolifera in crescita di circa 5 miliardi di cui 3,7 dovuti all'aumento del costo del greggio importato e 1,2 alla crescita dei consumi. *SLIDE 17-18*

Analogamente recupera il gettito fiscale delle accise che nel 2021 dovrebbe tornare sopra i 23 miliardi di euro, cioè 2,6 miliardi di euro in più del 2020. *SLIDE 19*

In tale quadro emerge chiaramente che il futuro del settore e del Paese dipenderà dalle scelte che vengono fatte oggi. Scelte razionali e inclusive consentiranno di conseguire gli obiettivi ambientali, garantendo la sicurezza energetica e la competitività del Paese.