

# Conferenza stampa del Presidente

5 luglio 2022

1

**ENERGIA**  
**UN FUTURO POSSIBILE**

diversificare le fonti, garantire la sicurezza  
energetica, decarbonizzare davvero

Conferenza stampa Assemblea unem 2022

Speech Claudio Spinaci

## Una crisi annunciata

L'Assemblea di quest'anno cade in un momento molto critico per il mondo dell'energia, alle prese con una profonda crisi che non nasce certo oggi e che la guerra russa-ucraina ha solo acuito.

I prezzi delle commodity energetiche hanno raggiunto, già nell'ultima parte del 2021, livelli allarmanti al punto che molti Governi europei, a partire dall'Italia, sono stati costretti a ricorrere a sostanziose misure di sostegno per numerose categorie di consumatori. Alla base di questi repentini aumenti, gli squilibri preesistenti tra la domanda e l'offerta di energia che hanno rivelato tutte le fragilità della politica energetica dell'Europa che si è scoperta incapace di garantire approvvigionamenti sicuri e competitivi.

2

Non si tratta di un problema congiunturale, come molti hanno sostenuto, ma strutturale e dunque richiede risposte di natura non solo emergenziale, ma soprattutto politiche di lungo termine che guardino con più attenzione al tema della sicurezza energetica, colpevolmente trascurata in questi ultimi anni.

Le maggiori tensioni, in una prima fase, hanno riguardato soprattutto il gas naturale il cui prezzo in Europa già a fine 2021, dunque ben prima della crisi Russia-Ucraina, era cresciuto di oltre il 400% rispetto a dicembre 2019, con aumenti più contenuti, ma comunque significativi, per petrolio (+24%) e carbone (+122%).

Slide 1

Con la crisi Ucraina è partita una nuova fase che ha inciso in modo più evidente sul petrolio, il quale ha raggiunto livelli record nonostante le attese per un rallentamento della domanda legato alla guerra ed alla ripresa della pandemia in Cina. Il Brent l'8 marzo ha toccato i 128 dollari/barile contro i 75

Slide 2

medi del secondo semestre 2021 (+70%), ripiegando nelle settimane successive ma oscillando costantemente nella forchetta 105-120 dollari/barile.

C'è stato però un importante effetto cambio sul barile che in euro, per la prima volta nella storia, ha superato quota 100. Non era accaduto neanche nel luglio del 2008 quando il petrolio arrivò a superare i 144 dollari/dollari/barile ma con un cambio euro/dollaro molto più favorevole. Se avessimo oggi il cambio di allora pagheremmo il petrolio in euro il 30% in meno.

Slide 3

E non poteva essere altrimenti, perché la ripresa della domanda, tornata abbastanza rapidamente sui livelli pre-pandemia, si è incontrata con un'offerta carente che sconta i sempre minori investimenti complessivi in E&P, con le major che lo scorso anno hanno ridotto il loro impegno solo parzialmente compensato dalle National Oil Companies (NOC).

Slide 4 e 5

Da tempo gli investimenti upstream per la ricerca e lo sviluppo di idrocarburi sono stati ridotti e si sono concentrati su progetti con ritorni più vicini nel tempo per le incertezze su futuro. Le grandi banche e i fondi finanziari hanno infatti progressivamente inserito gli investimenti nelle fonti tradizionali fra quelli rischiosi e incerti nel lungo periodo, anche per effetto di politiche tese a marginalizzarle, come sta succedendo in Europa con la tassonomia.

3

Stando ai dati dell'Agenzia internazionale per l'energia (Aie), questo forte deficit di offerta, compreso tra i 2,5 e i 3 milioni barili/giorno, era evidente già nel terzo e quarto trimestre del 2021 in quanto i ripetuti annunci dei Paesi aderenti all'Opec Plus di aumentare la produzione, si sono tradotti, solo molto parzialmente, in aumenti concreti.

Slide 6

Discorso analogo vale per i prodotti raffinati: la progressiva contrazione della capacità di raffinazione in Europa e negli USA, per la concorrenza asimmetrica delle raffinerie che operano nei Paesi non-Ocse e per l'assenza di uno scenario di fiducia e

Slide 7

certezza nel medio-lungo periodo, ha determinato una riduzione delle lavorazioni e una sistematica carenza di prodotti finiti sui mercati finali di consumo, spingendo il loro prezzo a livelli mai visti nel passato decennio.

## La raffinazione si conferma centrale

Dopo tanti anni di margini negativi o vicini al *break even*, i margini di raffinazione lordi sono nettamente migliorati negli ultimi due-tre mesi, ma la loro precaria stabilità e soprattutto l'immediata reazione critica di alcuni settori politici, che trascurano le normali logiche di mercato, mette a rischio quegli investimenti strutturali che occorrerebbero per rilanciare l'intero settore e dare all'Europa ed all'Italia la serenità necessaria per affrontare la transizione energetica, potendo contare sulla continuità degli approvvigionamenti, senza interruzioni o crisi improvvise.

In particolare, l'aumento dei margini di raffinazione nel Mediterraneo, attenuato dal forte incremento dei costi del gas e dell'energia elettrica data la natura fortemente energivora/gasivora del settore, nonché dei prezzi della CO<sub>2</sub>, arriva dopo anni di margini negativi derivanti da una crisi strutturale acuitizzata dalla pandemia.

L'attività di raffinazione è stata infatti caratterizzata da flussi di cassa (Ebitda) negativi non solo nel 2020 per oltre 1 miliardo di euro, ma anche di 200 milioni nel 2019 e di altri 600 nel 2021.

Anni in cui, nonostante le numerose richieste di "aiuto", il settore non ha avuto nessun sostegno dai Governi in carica.

Anche in questo caso è mancata la consapevolezza del valore strategico della raffinazione, che sta ora emergendo per la crisi ucraina e la progressiva introduzione delle sanzioni all'esportazione di oil dalla Russia: circostanze in cui la raffinazione, unitamente ad una logistica capillare ed efficiente,

è riuscita a bilanciare l'offerta e la domanda di prodotti, assicurando la continuità dell'approvvigionamento alle migliori condizioni possibili data l'instabilità dei mercati internazionali, acquistando e importando greggio da diverse aree del mondo e di qualità diverse.

Slide 8

Le restrizioni al petrolio russo stanno portando, infatti, ad un nuovo paniere di greggi che potrà contenere, in primis, quelli provenienti dai paesi del Medio Oriente e dal Golfo Persico e altri dal Nord e West Africa per compensare le eventuali differenze di qualità, che saremo in grado di lavorare grazie alla flessibilità del nostro sistema di raffinazione.

Ciò comporterà tuttavia un aumento complessivo del costo del greggio anche legato a problemi logistici, perché lo spostamento su larga scala del greggio russo verso est, attraverso il Canale di Suez, e quello di greggi del Golfo verso Ovest, sempre attraverso il Canale, finirà con il determinare extra costi e tensioni nel breve periodo sui vari mercati regionali.

5

Si parla sempre di petrolio, ma non vanno trascurati gli impatti delle sanzioni sui prodotti finiti considerato che la Russia esportava complessivamente 3 milioni b/g, di cui uno di gasolio, in larga parte in Nord Europa.

Significativa è la situazione della Germania, caratterizzata da una capacità di raffinazione appena bilanciata rispetto ai consumi interni ma con una forte dipendenza dall'estero per l'approvvigionamento di gasolio. Ciò ha determinato prezzi al consumo più elevati che in Italia.

Slide 9 e 10

Certamente le criticità del periodo si stanno riflettendo anche a livello nazionale, a partire dalla fattura energetica che quest'anno dovrebbe ammontare a 90 miliardi di euro, quasi il doppio di quella dello scorso anno e dei picchi del 2011-2012. Ciò è dovuto in larga parte al forte incremento dei costi del gas. Il gas naturale, prima fonte energetica in Italia dal 2016, da settembre dello scorso anno lo è diventata anche in termini di

Slide 11

esborso, superando la fattura petrolifera che storicamente costituiva invece la componente più rilevante.

Quanto alla fattura petrolifera, nel 2022 dovrebbe attestarsi intorno ai 35 miliardi di euro (+77%), molto vicina ai valori correnti 2011-2012.

Slide 12

## Un futuro possibile

Abbiamo visto che occuparsi di energia in emergenza comporta costi altissimi e molte contraddizioni (ritorno al carbone con impianti di venti anni fa). Serve programmazione e una visione chiara e di lungo termine, nonché gradualità e diversificazione delle fonti, cosa che non fanno le politiche europee che sinora hanno seguito logiche squisitamente ideologiche senza avere contezza della loro effettiva praticabilità e delle conseguenze.

La transizione è un processo che richiede tempo e che non avverrà da un giorno all'altro. Ogni transizione energetica sperimentata nel corso dei secoli, è sempre stata il frutto di una convergenza di diversi fattori, economici, tecnologici e logistici, ed ha richiesto decenni per compiersi con il risultato ultimo di aumentare la disponibilità di energia e non di ridurla.

Non si può quindi pensare di marginalizzare tecnologie che oggi assicurano la copertura del fabbisogno energetico e il nostro benessere, ma dobbiamo lavorare perché le stesse vengano mantenute efficienti, competitive e flessibili, favorendo così la loro progressiva transizione per la decarbonizzazione dei processi e dei prodotti.

Di tutto ciò continua a non tenere conto il dibattito (e, cosa ancor più grave, le decisioni delle Istituzioni europee), sul "Fit for 55" che pur proponendo obiettivi condivisibili, ci lega mani e piedi ad un'unica tecnologia, quella elettrica, quando ci sarebbero alternative già disponibili, tra cui i biocarburanti e più in generale i low carbon fuel (LCF), che i recenti voti del Parlamento e del Consiglio europeo sul regolamento CO<sub>2</sub> auto

tagliano praticamente fuori dalla competizione per il trasporto leggero.

Eppure, rispetto ad altre tecnologie, l'impiego di questi prodotti presenta diversi vantaggi che rendono incomprensibile la loro esclusione dagli strumenti indicati dalla UE per conseguire la traiettoria di decarbonizzazione di tutte le modalità di trasporto

Un errore strategico perché se dovessimo rappresentare il futuro della mobilità in modo grafico, non dovrebbe essere una linea retta, definita e univoca che contempla solo una soluzione. È molto più probabile e ragionevole che si configuri come un grafico ad area, nell'ambito del quale vengono prese in considerazione più opzioni, il cui peso potrà variare a seconda degli sviluppi tecnologici, economici e di filiera. Sicurezza energetica e sostenibilità significano anche poter contare su soluzioni che poggiano su catene del valore presenti e/o realizzabili sul territorio nazionale

Ciò emerge chiaramente da uno studio che abbiamo realizzato in collaborazione con il Rie di Bologna, che sarà presentato durante l'assemblea, che fornisce una panoramica aggiornata e contestualizzata dell'evoluzione delle alimentazioni nel settore dei trasporti nazionale e comunitario, con un focus sul trasporto leggero. In pratica, un aggiornamento dello studio presentato nel 2020<sup>1</sup>.

Nell'ambito dello studio è stato elaborato uno Scenario Alternativo ("SA FF55") rispetto a quello adottato da RSE, il quale, sempre in coerenza con gli obiettivi ambientali del "Fit for 55", riguarda un maggior sviluppo dei LCF e una più realistica penetrazione dei veicoli elettrici (3,4 milioni, equamente ripartiti tra BEV e PHEV rispetto agli oltre 7 milioni previsti dallo scenario RSE). Si tratta di uno scenario integrativo e non antitetico a quello di RSE, elaborato al preciso scopo di evidenziare come il cambiamento del settore trasporti possa e

---

<sup>1</sup> "Prospettive del trasporto aereo, marittimo e stradale al 2030 e 2050", Rie 2020

debba essere pianificato tenendo distinti gli strumenti dagli obiettivi: non si tratta quindi di definire quale dei due avrà la maggiore probabilità di accadimento, quanto di dimostrare che il futuro del settore trasporti non dovrebbe essere rappresentato con una linea retta, definita e univoca che contempra un'unica soluzione.

Il confronto tra gli scenari rende evidente come l'uso di LCF, in combinazione con la parziale elettrificazione del parco veicoli nel trasporto leggero su strada, risulti altrettanto efficace ed efficiente nella riduzione delle emissioni rispetto all'elettrificazione spinta del comparto.

Slide 13 e 14

La nostra visione e il nostro contributo alla decarbonizzazione dei trasporti dipendono quindi dalle possibilità di sviluppo dei carburanti a basse emissioni di carbonio (LCF), strettamente legata a una serie di fattori abilitanti che al momento non ci sono, anche se le integrazioni alla proposta di nuovo Regolamento sulla CO<sub>2</sub> auto approvato dal Consiglio Ambiente il 28 giugno scorso, introducono una rivalutazione complessiva al 2026 sulla base della maturità delle diverse tecnologie.

8

È abbastanza evidente che la rivalutazione del 2026 è una “foglia di fico” che non basta a nascondere la volontà di mettere fuori mercato per legge filiere industriali strategiche che oggi assicurano oltre il 90% della domanda di mobilità. Per stimolare gli investimenti per lo sviluppo dei LCF servirebbe invece un clima di fiducia e di certezza di lungo periodo, che manca agli operatori ormai da oltre un decennio.

Il panorama se vogliamo è ancora più preoccupante a livello nazionale con misure che non fanno altro che depauperare il settore come il recente contributo straordinario sui presunti extra profitti. Contributo che non contestiamo in quanto tale, comprendendo che la situazione eccezionale che stiamo vivendo richieda misure straordinarie, ma per il metodo di calcolo adottato che è iniquo e distorsivo per il nostro settore a causa della presenza delle accise. L'aumento delle vendite tra i

due periodi considerati è infatti molto consistente, in quanto il periodo preso a base per il confronto (1° ottobre 2020 – 30 aprile 2021) era caratterizzato da bassi consumi per le forti restrizioni alla mobilità dovute all'emergenza pandemica. Un "effetto volumi" significativamente amplificato dalla presenza delle accise per le aziende che immettono in consumo prodotti petroliferi, per le quali le accise costituiscono base imponibile IVA nelle operazioni attive, ma non rientrano nelle operazioni passive, generando così un elevato saldo tra attivo e passivo che nulla ha a che vedere con presunti extra profitti. Alle aziende viene quindi richiesto un contributo straordinario anche sul valore dell'accisa di ciascun litro incrementale venduto rispetto al periodo base pandemico.

Slide 15

Abbiamo provato a fare una simulazione teorica: in un caso abbiamo tenuti fermi i margini, da dove normalmente originano i profitti, e aumentato i volumi; nell'altro, abbiamo tenuto fermi i volumi e aumentato i margini. Il risultato è che nel primo caso un operatore si troverebbe a pagare tre-quattro volte quello che paga chi ha presumibilmente aumentato i propri profitti. L'iniquità del metodo di calcolo e la distorsione risultano evidenti.

9

## Uno sguardo ai consumi e ai prezzi

Per concludere con qualche altro spunto di attualità, vediamo come stanno andando i consumi petroliferi e l'andamento dei prezzi anche rispetto al resto d'Europa.

Quanto ai consumi totali di energia, la nostra stima per il 2022 è di un incremento inferiore all'1%, anche se nella seconda parte dell'anno potrebbe perdere slancio per una serie di cause legate al probabile rallentamento dell'economia e all'alta inflazione, a prescindere dall'elasticità ai prezzi. È da notare come il maggiore incremento è proprio per il carbone a fronte di un calo sia del gas che delle fonti rinnovabili.

Slide 16

Quanto ai consumi dei prodotti autotrazione, sono tornati sui livelli pre-pandemia anche in anticipo rispetto a quanto avevamo previsto alla fine dello scorso anno, per una ripresa del trasporto privato a scapito di quello pubblico.

Slide 17

Anche in questo caso potrebbe esserci un rallentamento a causa degli alti costi dei carburanti dovuto alla difficile congiuntura internazionale. Da questo punto di vista va detto che le compagnie hanno fatto quanto è stato possibile per contenere gli aumenti e lo dimostra l'andamento dello stacco con l'Europa.

Slide 18