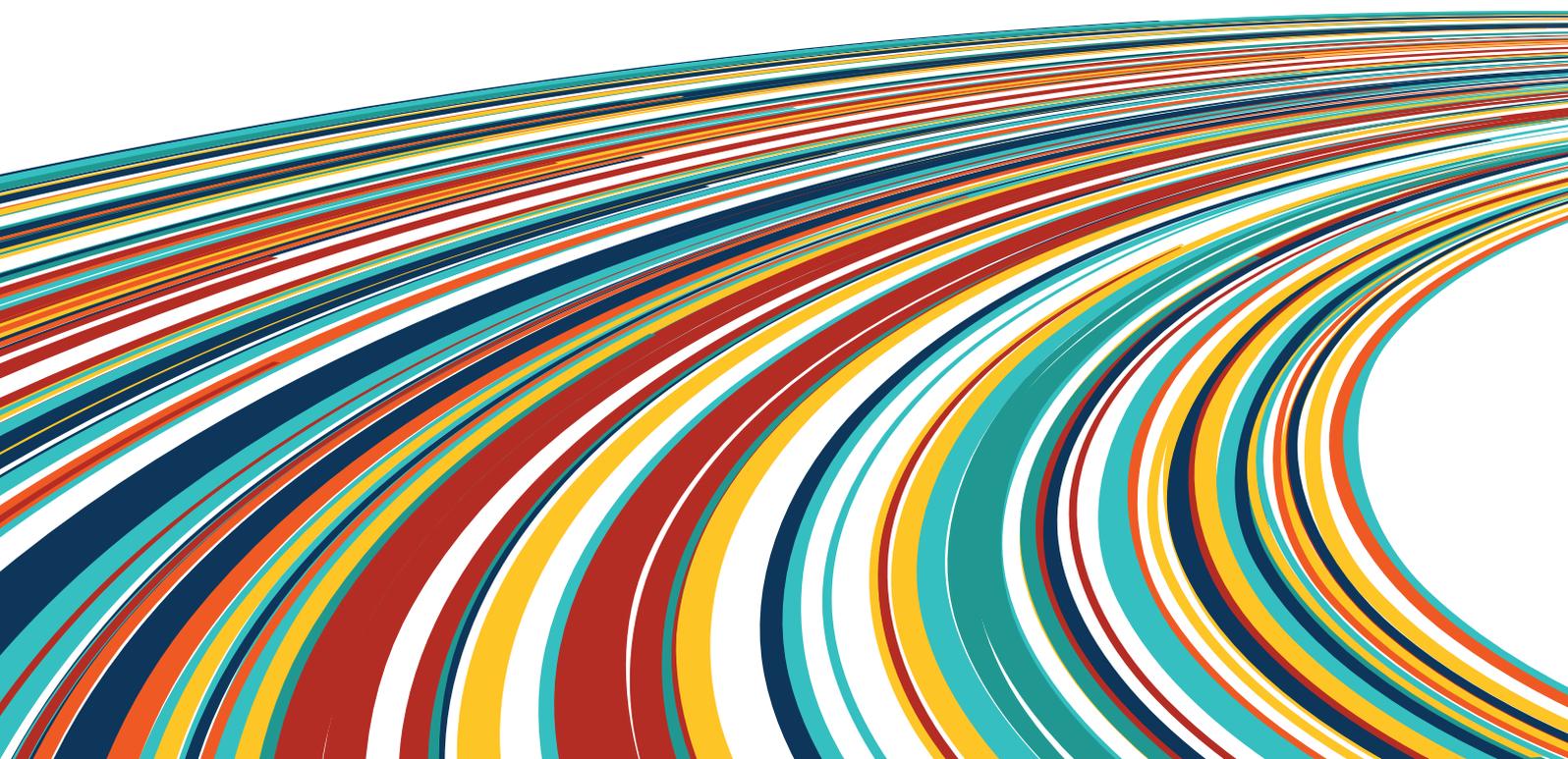
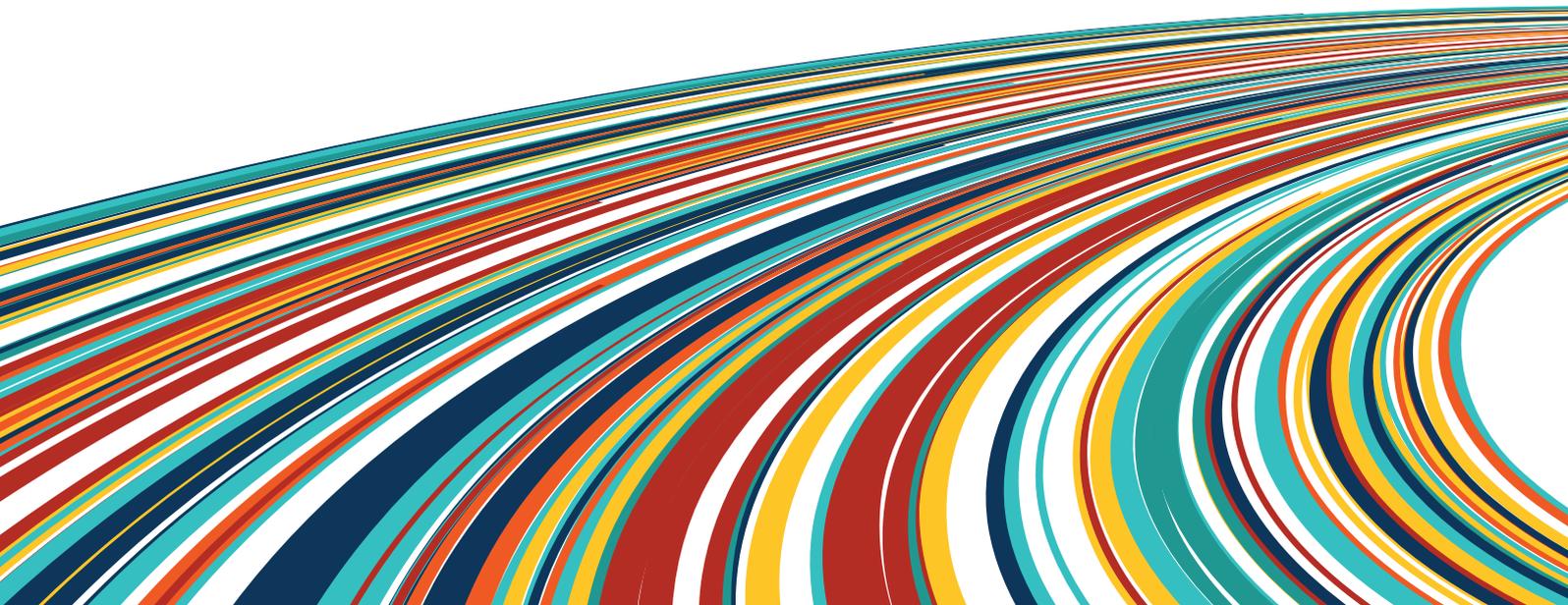


**RELAZIONE ANNUALE**  
**2022**





**RELAZIONE ANNUALE**  
**2022**





# Gli organi sociali

(30 giugno 2022)

## **Presidente**

Claudio SPINACI

## **Vice Presidenti**

Azzam AL MUTAWA

Gianni MURANO

Remo PASQUALI

## **Consiglio Generale**

Azzam AL MUTAWA

Sergio BOVO

Claudio COVINI

Gaetano D'ALELIO

Oleg DUROV

Antonio LAZZARINETTI

Luca LUTEROTTI

Gianni MURANO

Piero NERI

Guido OTTOLENGHI

Marco PANNUNZIO

Remo PASQUALI

Giorgio PROFUMO

Giacomo RISPOLI

Dario SCAFFARDI

Claudio SPINACI

Gian Luigi TRIBOLDI

## **Collegio dei Revisori Contabili**

Giuseppe CEMBROLA

Francesca FRACASSI

Paolo MOSCATO

Emanuele MURIANNI

Antonio PALUMBIERI

## **Probiviri**

Piero BISCARI

Alessandro CARERI

Piero DE SIMONE

Carlo RANESI

## **Direttore Generale**

Marina BARBANTI



# Le aziende associate

(30 giugno 2022)

ALKION TERMINAL VADO LIGURE  
ALMA PETROLI  
ATTILIO CARMAGNANI "AC"  
BP ITALIA  
COSTIERI D'ALELIO  
DECAL  
DEPOSITI COSTIERI DEL TIRRENO  
DISMA  
ECOFUEL  
ENI-GREEN/TRADITIONAL REFINERY  
AND MARKETING  
ENIFUEL  
ESSO ITALIANA  
IES- ITALIANA ENERGIA E SERVIZI  
IPLM  
ISAB  
ITELYUM REGENERATION  
KUWAIT PETROLEUM ITALIA  
KRI  
LA PETROLIFERA ITALO-RUMENA

LUKOIL ITALIA  
NERI DEPOSITI COSTIERI  
NESTE  
NEXTCHEM  
PETRA  
PETRONAS LUBRICANTS ITALY  
PETROVEN  
RAFFINERIA DI GELA  
RAFFINERIA DI MILAZZO  
SARAS  
S.A.R.P.O.M.  
SERAM  
SHELL ITALIA OIL PRODUCTS  
SIGEMI  
SONATRACH  
S.I.O.T.  
SUPERBA  
TAMOIL  
TOSCOPIPETROL  
TOTALENERGIES

## I SOCI AGGREGATI

AMBIENTE  
ARCADIS  
B&A CONSULTANCY  
COSTIERO GAS LIVORNO  
DALLA BERNARDINA F.LLI  
ECOTHERM  
EIRL  
ENI CORPORATE UNIVERSITY  
ENI NEW ENERGY  
ENI PLENITUDE  
ENI POWER  
ENI POWER MANTOVA  
ENI REWIND  
ENI SERVIZI  
ENI TRADE&BIOFUELS  
ERG  
EVONIK ACTIVE OXYGENS

ISOIL IMPIANTI  
JACOBS ITALIA  
MARES  
PETROLTECNICA  
RES DATA  
S.E.F. (ENI POWER FERRARA)  
SERFACTORING  
SERVIZI AEREI  
SIC  
S.M.S.  
STANTEC  
TESECO BONIFICHE  
TRALICE COSTRUZIONI  
TUV AUSTRIA ITALIA  
WOLFTANK DGM  
WOOD GROUP



# Indice

● <b>Il mercato internazionale</b>	<b>9</b>
• Il quadro economico internazionale	9
• La domanda e l'offerta di petrolio	9
• I prezzi del greggio e dei prodotti raffinati	11
• Gli investimenti in E&P	12
• La raffinazione	12
FOCUS: Crisi Russia-Ucraina Sesto pacchetto sanzioni Petrolio e prodotti petroliferi	14
● <b>L'economia italiana e l'energia</b>	<b>15</b>
• Il quadro macroeconomico	15
<i>Misure contenimento del "caro energia" in Italia nel 2021-2022</i>	16
• I consumi di energia	18
<i>Il contributo di gas naturale e GNL</i>	20
FOCUS: Il mercato del gas fra prezzi record e sicurezza degli approvvigionamenti	21
• La fattura energetica e petrolifera	23
• Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili	23
FOCUS: Il "caro energia" nel mercato elettrico	24
● <b>Il petrolio in Italia</b>	<b>27</b>
• La produzione nazionale di idrocarburi	27
<i>Gli effetti del PITESA1</i>	28
• I consumi di prodotti petroliferi	29
• I prezzi dei prodotti petroliferi	31
• Le importazioni e le esportazioni	33
<i>Importazioni nei primi mesi del 2022</i>	34
● <b>Il downstream italiano</b>	<b>35</b>
• La capacità di raffinazione nel 2021	35
• La distribuzione carburanti	36
<i>Dati Anagrafe Carburanti a inizio 2022</i>	37
• Scorte d'obbligo	38
FOCUS: PNRR e il downstream petrolifero	40
• La sicurezza fisica (security) delle strutture petrolifere	42
<i>Ossif il rapporto intersettoriale 2021</i>	44
• Il Progetto "Zero contanti" e il piano "Italia cashless"	46

# Indice

● <b>Aspetti tributari e fiscali</b>	<b>47</b>
• Il gettito fiscale	47
• La revisione del sistema fiscale	49
• Digitalizzazione della filiera e contrasto all'illegalità	49
• Punti vendita non presidiati Telematizzazione del registro di carico e scarico	50
• La nuova struttura giuridica della filiera petrolifera	50
• Depositi fiscali "sotto soglia"	51
• Revisione regime generale delle accise (Direttiva UE 2020/262)	52
• Disposizioni fiscali	52
• Riduzioni fiscalità sui carburanti autotrazione	53
• Sussidi ambientalmente dannosi	54
● <b>I prodotti energetici e l'ambiente</b>	<b>55</b>
• La strategia unem di decarbonizzazione dei trasporti	55
<i>unem Il progetto e-fuels con Innovhub e Politecnico di Milano</i>	56
• Gruppo Strategico Carburanti Alternativi ed Energie per la mobilità	59
• Il pacchetto "Fit for 55" e i nuovi target al 2030	59
• La compensazione dei costi indiretti ETS	60
• L'attuazione della Direttiva Rinnovabili e il quadro normativo sui Biocarburanti	60
• Economia circolare: stato dell'arte dell'attuazione del PNRR	60
• Piani di monitoraggio controllo AIA	61
• La revisione della Direttiva IED	61
• Le attività sulla Logistica	61
• L'attività del Gruppo Strategico Lubrificanti	66
• Il Progetto Riqualficazione Ambientale	66
<i>Gli obiettivi dell'accordo Ispra-unem del 19 ottobre 2020</i>	66
● <b>Salute e sicurezza</b>	<b>67</b>
• La gestione dell'emergenza Covid-19	67
• La normativa nazionale e comunitaria sui luoghi di lavoro	67
• La sicurezza antincendio e la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro	67
FOCUS: Principali Decreti Legge Covid-19 (aprile 2021-aprile 2022)	68
FOCUS: "unem education In-formazione" appuntamenti aprile 2021 - aprile 2022	70
• Downstream petrolifero: performance sicurezza	70



# Il mercato internazionale

## Il quadro economico internazionale

Ad inizio di quest'anno, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ha rivisto al ribasso le stime di crescita del Pil mondiale per il 2022 (dal 4,9 per cento al 4,4 per cento) a causa dell'impenata dei prezzi dell'energia, partita nella seconda parte del 2021, unita ai timori di una ripresa della pandemia e a un rallentamento della domanda attesa.

Stime ulteriormente tagliate al 3,6 per cento ad aprile scorso per l'impatto che il conflitto Russia-Ucraina ha ed avrà sulle attività economiche e sulle catene degli approvvigionamenti. Il tutto in un contesto di inflazione crescente che spinge per politiche monetarie meno accomodanti, e dunque tassi di interesse più alti, i cui effetti tenderanno a scaricarsi principalmente sulle economie in via di sviluppo.

Particolarmente delicata è la situazione per l'Area Euro che più di altre ha risentito degli alti prezzi dell'energia, con tensioni inflazionistiche che possono portare potenzialmente ad uno scenario di stagflazione. Ciò deriva anche dal fatto che

negli ultimi 20 anni l'integrazione dell'Europa con le catene del valore globali è stata più profonda rispetto ad altre aree del mondo<sup>1</sup>.

## La domanda e l'offerta di petrolio

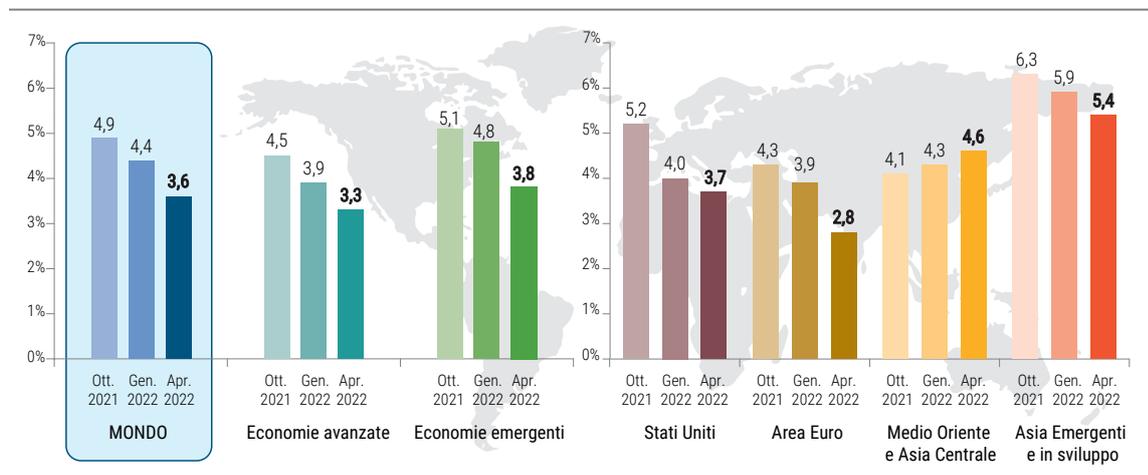
Nel corso del 2021 la **domanda di petrolio** ha progressivamente ripreso vigore per l'allentamento delle restrizioni legate al Covid-19, arrivando a superare la soglia dei 100 milioni barili/giorno nell'ultimo trimestre dell'anno.

DOMANDA DI PETROLIO			TOTALE	
2020	Ocse	42,1	=	91,9 Milioni di b/g
	Non-Ocse	49,8		
Variazione + 6,2 %				
DOMANDA PETROLIFERA			TOTALE	
2021	Ocse	44,8	=	97,6 Milioni di b/g
	Non-Ocse	52,8		

La media annua è stata pari a 97,6 milioni barili/giorno, in progresso di oltre il 6 per cento ri-

<sup>1</sup> In Europa, nel periodo 1999-2019, il commercio in percentuale del Pil è passato dal 31 al 54 per cento, mentre negli Stati Uniti dal 23 al 26 per cento.

## MONDO La crescita economica del 2022 stimata dal FMI



Fonte: FMI, World Economic Outlook, 2021-2022



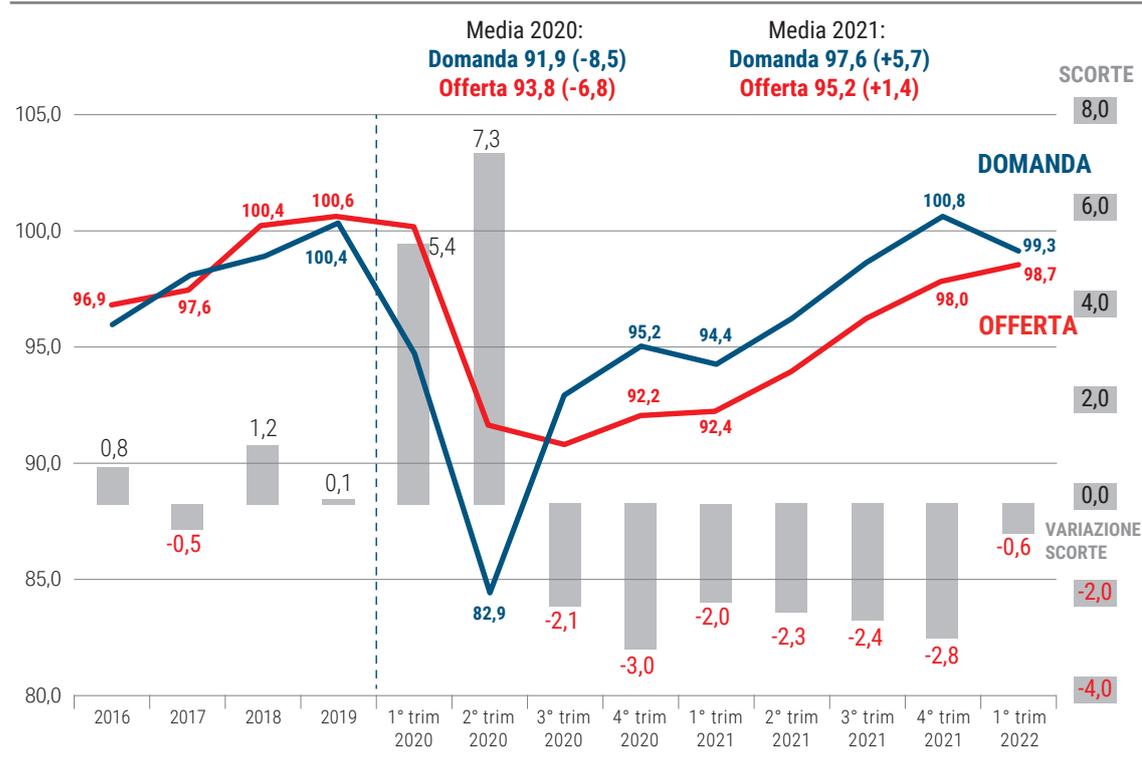
petto al 2020. Nei Paesi non-Ocse la domanda è tornata sui livelli pre-pandemici, mentre in quelli Ocse è risultata ancora inferiore di 3 milioni barili/giorno.

Le attuali incertezze, sia dal punto di vista eco-

nomico che geopolitico, pesano sulle attese per il 2022, che dovrebbe chiudersi in media annua a 99,4, circa 1,2 milioni di barili/giorno inferiori alle stime di febbraio scorso dell'Agenda Internazionale per l'Energia (AIE).

## MONDO Il mercato petrolifero post COVID 19

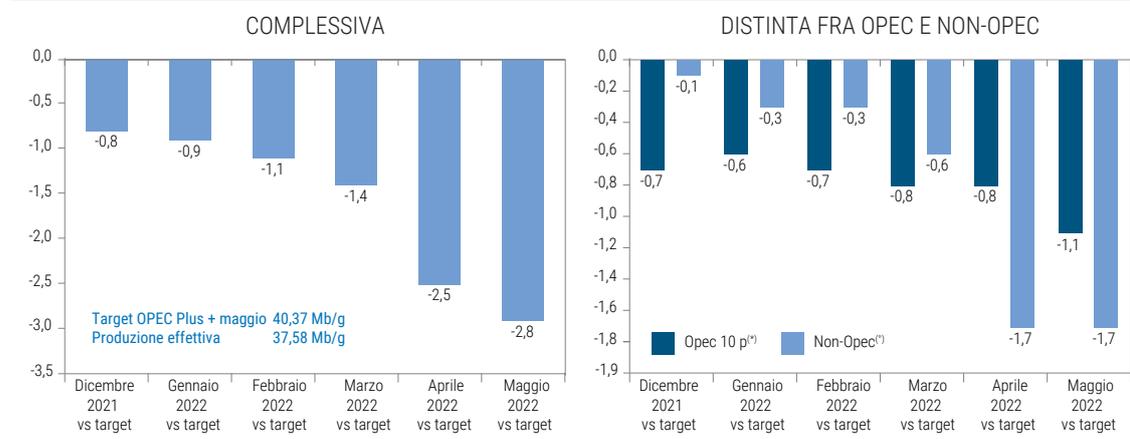
(Milioni di barili/giorno. Dati annuali 2016-2019; trimestrali dal 2020)



Fonte: unem su dati AIE, Oil Market Report

## OPEC PLUS La produzione mancante

(Milioni di barili/giorno di differenza fra il target e quanto effettivamente prodotto)



Dai target di produzione Opec sono esclusi: Iran, Libia e Venezuela. (\*) Il Messico è escluso dai target.

Fonte: unem su dati AIE, Oil Market Report



L'offerta petrolifera complessivamente nel 2021 è stata pari a 95,2 milioni barili/giorno, 1,4 milioni in più rispetto al 2020, fortemente condizionata dalle rigide politiche produttive dell'Opec Plus volte a ridurre il forte surplus generatosi durante la pandemia.

OFFERTA PETROLIFERA			TOTALE
2020	Greggio	89,1	= <b>93,8</b> Milioni di b/g
	Efficienza nei processi	2,1	
	Biocarburanti	2,6	
			Variazione + 1,5 %
OFFERTA PETROLIFERA			TOTALE
2021	Greggio	90,3	= <b>95,2</b> Milioni di b/g
	Efficienza nei processi	2,2	
	Biocarburanti	2,7	

Rigore che è stato allentato solo a partire dall'agosto 2021, con la decisione di aumentare la produzione di 400.000 barili/giorno su base mensile fino ad un totale di 5,8 milioni barili/giorno. Aumento poi portato a 432.000 barili/giorno in occasione della riunione del 31 marzo scorso<sup>1</sup>.

Decisione che, tuttavia, ha incontrato serie difficoltà nell'essere rispettata a causa di problemi operativi in molti dei Paesi aderenti all'accordo, tra cui la Russia, che stanno producendo ben al di sotto della quota assegnata, per un totale sinora stimato in circa **2,8 milioni barili/giorno** in meno rispetto all'obiettivo.

La stima per il 2022 al momento è di una produzione che sarà ancora inferiore di 1,3 milioni barili/giorno rispetto alla situazione pre-pandemica, a causa delle incertezze legate alla situazione attuale che hanno livellato verso il basso i volumi necessari a bilanciare il mercato.

## I prezzi del greggio e dei prodotti raffinati

A partire dalla seconda metà del 2021 le quotazioni internazionali del Brent hanno cominciato a crescere in modo abbastanza evidente, arrivando a superare nella seconda parte dell'anno gli 85 dollari/barile, rispetto ai 54 di inizio anno, e chiudendo in media annua il 2021 a circa 71 dollari/barile rispetto ai circa 42 dell'anno precedente.

Un incremento di oltre il 69 per cento comunque inferiore a quello di molte altre materie prime, a partire dal gas che ha mostrato aumenti superiori al 400 per cento. Nei primi tre mesi 2022 la media ha già superato i 97 dollari/barile. Ancora più evidente è stato l'aumento in euro, a causa del suo progressivo indebolimento in questi mesi nei confronti del dollaro.

Rispetto alla media di 87,6 dollari/barile di gennaio, a maggio con 105,8 dollari/barile le quotazioni hanno rilevato un incremento del 31 per cento. Nello stesso periodo espresse in euro, le quotazioni del Brent sono salite del 40 per cento passando da 75,6 a 105,8 euro/barile.

I 183 milioni di barili delle scorte di emergenza rilasciati dall'AIE nel periodo 1° marzo - 1° aprile di quest'anno, che comprendono anche 49 milioni di barili di prodotti raffinati, principalmente attraverso l'abbassamento degli obblighi di stoccaggio imposti agli operatori, hanno avuto scarsi effetti sulle tensioni nelle quotazioni.

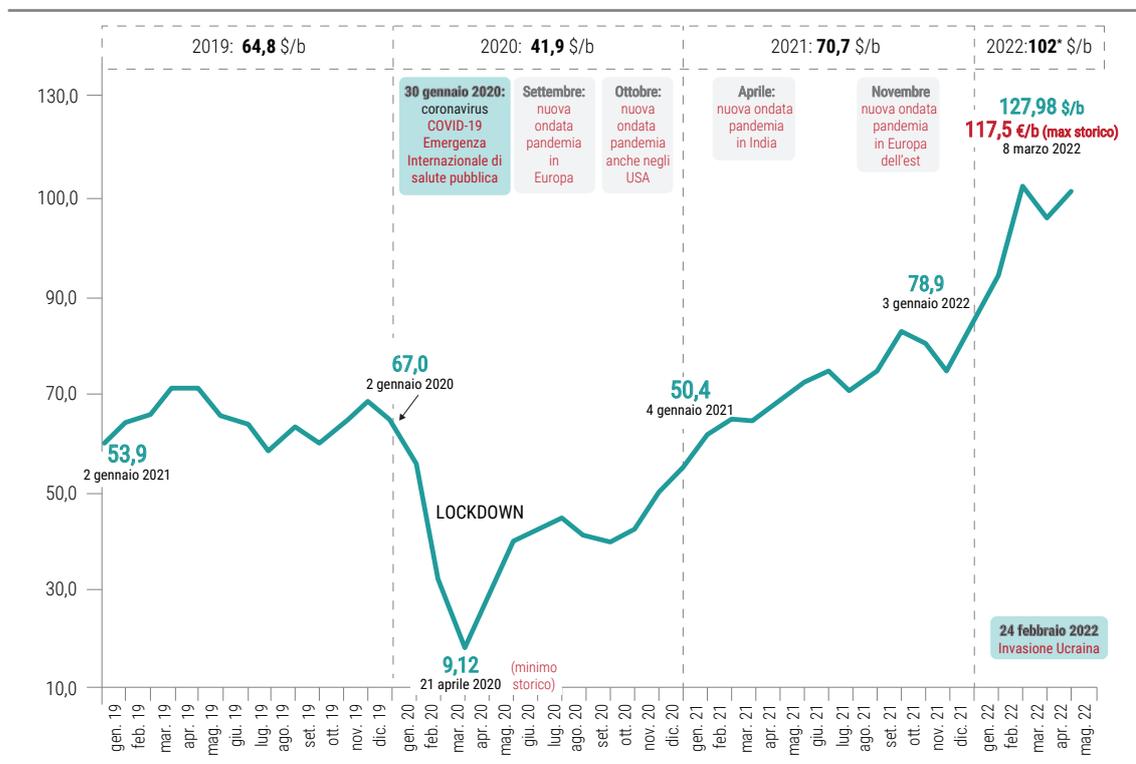
Tensioni destinate a permanere alla luce dell'embargo al petrolio russo di Stati Uniti e Regno Unito, esteso gradualmente anche all'Europa<sup>2</sup>. La Russia nel 2021 ha esportato circa 5 milioni barili/giorno di greggio e circa 3 milioni di prodotti finiti e semilavorati, di cui circa la metà destinati all'Europa, compreso 1 milione barili/giorno di gasolio. Questa dipendenza dai prodotti russi è stata alla base delle forti tensioni che si sono scaricate sui prodotti

<sup>1</sup> Il nuovo target, deciso nella riunione del 2 giugno scorso è stato portato a 648 mila barili/giorno per i mesi di luglio e agosto.

<sup>2</sup> Regolamento (UE) 2022/879 del Consiglio del 3 giugno 2022, che modifica il Regolamento (UE) 833/2014.



## PETROLIO Quotazioni internazionali mensili spot Brent dated (Dollari/barile)



(\*) Media primi 5 mesi 2022.

Fonte: unem su dati US Energy Information Administration

raffinati, in particolare sul gasolio, all'indomani dell'avvio delle ostilità.

La benzina e il gasolio scambiati sui mercati europei (Platts Cif Med), dopo avere chiuso il 2021 in media rispettivamente a 679 e 591 dollari/tonnellata, nei primi quattro mesi del 2022 sono decisamente aumentati: la benzina ha superato i 1.000 dollari/tonnellata, con punte di 1.150 e il gasolio 1.100 dollari/tonnellata, con punte di 1.280.

### Gli investimenti in E&P

La carenza di investimenti in E&P è uno degli aspetti di maggiore preoccupazione, considerate le difficoltà di approvvigionamento emerse in questo ultimo periodo e il declino delle produzioni esistenti. Ad investire di meno sono soprattutto le cosiddette *Majors*. Diverso il discorso per le cosiddette per le National Oil Company

(NOC), che nel 2021 complessivamente hanno aumentato del 10 per cento la loro spesa in E&P.

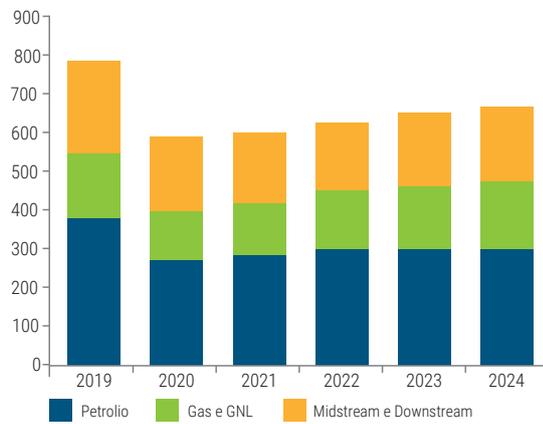
### La raffinazione

A livello mondiale la capacità di raffinazione a fine 2020 è stata pari a 101,8 milioni barili/giorno, in linea con i valori dell'anno precedente. Un settore che più di altri ha prima risentito degli effetti della pandemia, visto il crollo dei consumi, e poi, soprattutto in Europa, dell'impennata dei costi dell'energia, nonché della CO<sub>2</sub>.

L'Europa è l'area con la maggiore capacità di raffinazione a rischio al 2050, secondo l'AIE. Il suo peso a livello mondiale scenderà dall'attuale 16 per cento al 12 per cento nel 2050. La capacità di raffinazione mondiale nel lungo termine tenderà invece a concentrarsi nell'area asiatica, grazie a mercati in crescita e contesto più favorevole.

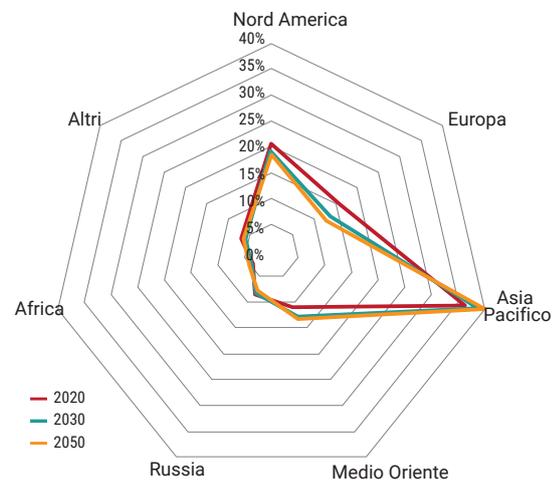


**MONDO** Gli investimenti in oil&gas per mercato  
(Miliardi di dollari)



Fonte: Rystad Energy Service Cube, Rystad Energy research and analysis

**MONDO** Distribuzione capacità di raffinazione  
(Peso %)



Fonte: AIE, World Energy Outlook, 2021

**PETROLIO** Le azioni suggerite dall'AIE per risparmiare fino a 220 milioni di barili di greggio  
(Dollari/barile)

**1** Abbassare il riscaldamento e utilizzare meno l'aria condizionata

**2** Regolare le impostazioni delle caldaie

**3** Lavorare da casa

**4** Usare l'auto in modo più economico

**5** Ridurre la velocità sulle autostrade

**6** La domenica lasciare l'auto a casa nelle grandi città

**7** Camminare o andare in bicicletta per brevi tragitti invece di guidare

**8** Usare i trasporti pubblici

**9** Saltare l'aereo, prendere il treno

Fonte: AIE



## FOCUS

## CRISI RUSSIA-UCRAINA

## Sesto pacchetto sanzioni - Petrolio e prodotti petroliferi

Il 3 giugno 2022 sono stati pubblicati i Regolamenti e le Decisioni comunitarie relative al sesto pacchetto delle sanzioni alla Russia e alla Bielorussia, in relazione all'emergenza ucraina.

In particolare, il **Regolamento 2022/879**, inserendo l'art. 3 *quaterdecies* e *quindecies* nonché modificando l'art. 5 *bis bis* nell'ambito del Regolamento 833/2014, ha introdotto i divieti di:

- acquisto, importazione o trasferimento, direttamente o indirettamente, di petrolio greggio o prodotti petroliferi, elencati nell'allegato XXV, originari della Russia o esportati dalla Russia;
- fornitura, direttamente o indirettamente, assistenza tecnica, servizi di intermediazione, finanziamenti o assistenza finanziaria ovvero altri servizi relativi al divieto di cui al punto precedente.

I suddetti divieti non si applicano:

- a) **fino al 5 dicembre 2022**, alle operazioni *una tantum* per consegna a breve termine concluse ed eseguite prima di tale data o all'esecuzione di contratti di acquisto, importazione o trasferimento di merci del codice NC 2709 00 conclusi prima del 4 giugno 2022 o di contratti accessori necessari per l'esecuzione di tali contratti, a condizione che tali contratti siano stati notificati dallo Stato membro interessato alla Commissione entro il 24 giugno 2022 e le operazioni *una tantum* per consegna a breve termine siano notificate dallo Stato membro

interessato alla Commissione entro 10 giorni dal completamento;

- b) **fino al 5 febbraio 2023**, alle operazioni *una tantum* per consegna a breve termine concluse ed eseguite prima di tale data o all'esecuzione di contratti di acquisto, importazione o trasferimento di merci del codice NC 2710 conclusi prima del 4 giugno 2022 o di contratti accessori necessari per l'esecuzione di tali contratti, a condizione che tali contratti siano stati notificati dallo Stato membro interessato alla Commissione entro il 24 giugno 2022 e le operazioni *una tantum* per consegna a breve termine siano notificate dallo Stato membro interessato alla Commissione entro 10 giorni dal completamento;
- c) all'acquisto, all'importazione o al trasferimento di petrolio greggio trasportato per via marittima e di prodotti petroliferi elencati nell'allegato XXV se tali beni sono originari di un Paese terzo e sono solo caricati in Russia, in partenza dalla Russia o in transito attraverso la Russia, a condizione che tanto l'origine quanto il proprietario di tali beni non siano russi;
- d) al petrolio greggio di cui al codice NC 2709 00 consegnato mediante oleodotto dalla Russia agli Stati membri, fino a quando il Consiglio non decida che si applichino i suddetti divieti.

Il regolamento, fermi restando i termini di avvio dei divieti per le casistiche specificate, è **entrato in vigore il 4 giugno 2022**.



# L'economia italiana e l'energia

## Il quadro macroeconomico

Nel 2021 la ripresa dell'economia italiana è stata superiore alle attese, con un aumento del Pil del 6,6 per cento, tornando sui livelli dell'ultimo trimestre 2019. L'Italia è risultata seconda solo alla Francia (+7 per cento), mentre in Paesi come la Germania (+2,9 per cento) e la Spagna (+5 per cento) la crescita è stata inferiore ai livelli pre-crisi.

Le aspettative economiche per il 2022 sono state riviste al ribasso<sup>1</sup> non tanto per l'evoluzione della pandemia, quanto per il persistere e l'acutizzarsi della crisi ucraina, che ha aggravato le tensioni già in atto sui costi delle materie prime, soprattutto dell'energia, e sugli scambi di prodotti intermedi, indispensabili alle attività produttive.

A trainare la nostra economia:

- **esportazioni di beni:** cresciute del 18,2 per cento, un valore superiore a quello sia

<sup>1</sup> Ad aprile di quest'anno il FMI ha stimato una crescita per il 2022 per il nostro Paese del +2,3 per cento, contro il +3,8 per cento stimato ad ottobre 2021.

dell'area euro (+17,2 per cento) che della Germania (+14,1 per cento) e della Francia (+15,8 per cento);

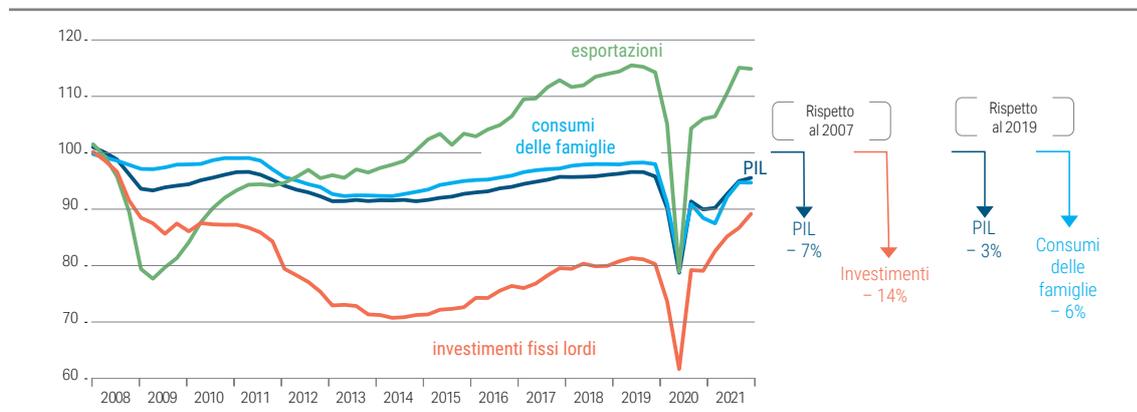
- **investimenti fissi lordi:** aumentati del 17 per cento, anche per le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)<sup>2</sup> a sostegno degli investimenti pubblici e privati;
- **produzione nelle costruzioni:** date le misure introdotte dal Governo con il Superbonus 110 per cento, ha superato i livelli del 2019 già dalla seconda parte del 2020.

La **produzione industriale**, che già dalla scorsa primavera era tornata sui livelli precedenti la pandemia, si è invece indebolita, in particolare

<sup>2</sup> A febbraio 2022 la Commissione europea ha espresso una valutazione positiva sul conseguimento dei 51 traguardi e obiettivi previsti per l'erogazione della prima rata dei fondi del Dispositivo per la ripresa e la resilienza (24,1 miliardi tra sovvenzioni e prestiti, 21 al netto di una quota del prefinanziamento ottenuto nell'agosto 2021), successivamente alla richiesta di pagamento inviata dal Governo a fine 2021.

## ITALIA PIL e principali componenti della domanda(\*)

(Dati trimestrali; indici: 2007=100)



(\*) Valori a prezzi concatenati; dati destagionalizzati e corretti per i giorni lavorativi.

Fonte: Elaborazioni Banca d'Italia su dati Istat



## MISURE CONTENIMENTO DEL "CARO ENERGIA" IN ITALIA NEL 2021-2022



Nel 2021, l'Italia con un solo intervento di oltre 5 miliardi è riuscita a contenere per circa un terzo i rialzi di elettricità e gas per gli utenti del mercato tutelato, pari rispettivamente al 12 e al 10 per cento nella media dell'anno. Tuttavia, all'inizio di quest'anno la crescita dei costi si è intensificata e per la prima metà del 2022, il Governo ha stanziato

### 23,6 miliardi

(pari all'1,36 per cento del PIL) per interventi sul settore energetico di cui:



#### 1,1 miliardi

per primi interventi strutturali per la riconversione energetica



#### 6,7 miliardi

per indennità una-tantum a lavoratori dipendenti e autonomi, professionisti, pensionati e altre categorie di soggetti in difficoltà economica



#### 4,3 miliardi

di crediti d'imposta a beneficio delle imprese



#### oltre 11 miliardi

caro-bollette a famiglie e imprese (di cui 2,7 miliardi per ridurre le accise sui carburanti dal 22 aprile all'8 luglio)

L'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) a fine marzo, in linea con gli interventi del Governo, ha annunciato una riduzione del 10,2 per cento delle tariffe di elettricità e del 10 per cento di quelle del gas sul mercato regolamentato, per il secondo trimestre del 2022, dopo quasi un anno e mezzo di rincari.

Nel 2021 la crescita dei prezzi delle materie prime energetiche (gas ed elettricità) ha spinto molti Paesi dell'Area Euro ad intervenire per mitigare le ricadute su famiglie e imprese.

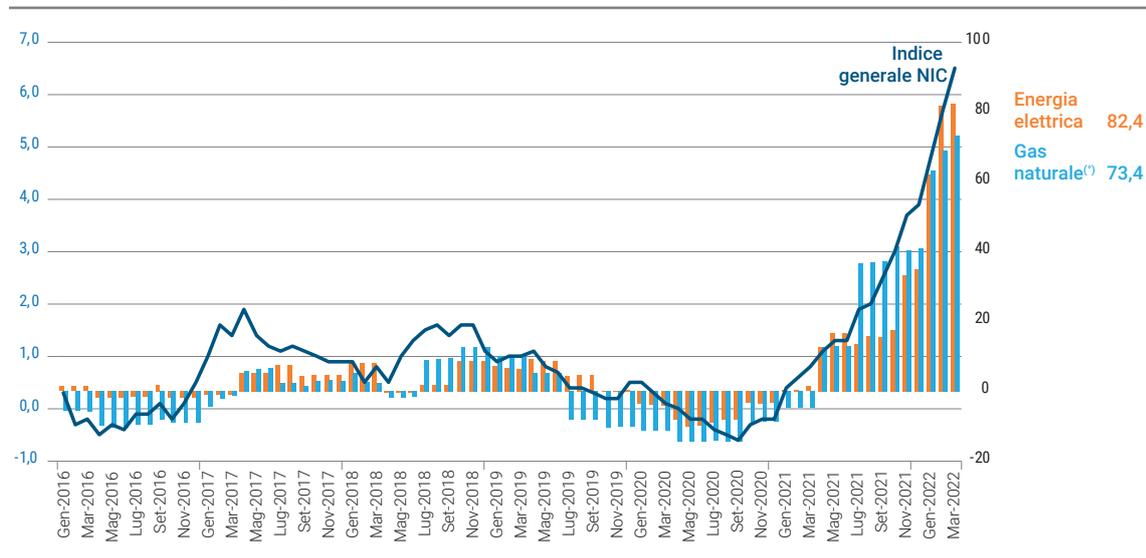
A livello nazionale, tra la fine del 2021 e il 2022 sono state implementate una serie di misure per contenere l'incremento dei prezzi energetici.

In sintesi:

- ✓ annullamento transitorio degli oneri di sistema in bolletta per tutti i clienti;
- ✓ potenziamento del bonus sociale alle famiglie in gravi difficoltà economiche;
- ✓ riduzione dell'IVA al 5 per cento sul gas destinato a usi civili e industriali;
- ✓ introduzione di contributi straordinari sotto forma di credito di imposta a favore delle imprese energivore o a forte consumo di gas naturale;
- ✓ sostegno alla liquidità delle imprese particolarmente gravate dagli aumenti dei prezzi dell'energia;
- ✓ interventi a favore del settore dell'autotrasporto; riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante fino al 2 agosto;
- ✓ erogazione di un bonus carburante dipendenti;
- ✓ contributo sotto forma di credito di imposta per le imprese che hanno subito aumenti nei costi di luce gas superiori al 30 per cento;
- ✓ rateizzazione delle bollette per i consumi energetici fino a 24 mesi al fine di favorire la liquidità delle imprese.



**ITALIA** Indice dei prezzi al consumo per l'Intera Collettività Nazionale (NIC)  
(Variazione % tendenziale)



<sup>\*)</sup> Comprende gas di città.  
Fonte: unem su dati Istat

nell'ultimo trimestre<sup>1</sup>, risentendo del marcato incremento dei prezzi delle materie prime e delle difficoltà di approvvigionamento dei beni intermedi, soprattutto nel settore automobilistico, per la carenza di semiconduttori.

I **consumi delle famiglie**, diminuiti del 10,6 per cento nell'anno della pandemia, hanno rilevato un recupero del 5,2 per cento; il reddito disponibile è aumentato del 3,8 per cento e il potere di acquisto del 2,1 per cento. La propensione al risparmio delle famiglie, scesa al 13,1 per cento dal 15,6 per cento del 2020, resta ancora superiore ai livelli pre-crisi (8 per cento nel 2019), evidentemente influenzata dalle preoccupazioni sulla situazione economica anche in relazione alle tensioni geopolitiche.

Caratteristica comune a molti Paesi europei, è stato il **significativo ed inatteso rialzo dell'inflazione a partire dalla seconda metà del 2021**, spinto dal repentino aumento dei prezzi dell'energia -in particolare gas ed energia elet-

trica- dalle strozzature nelle catene produttive e dall'incremento dei costi dei trasporti internazionali.

L'indice dei **prezzi al consumo** per l'intera collettività (NIC) nel 2021 ha registrato in media annua una crescita dell'1,9 per cento.

Nei primi mesi di quest'anno i prezzi delle materie prime, in ulteriore accelerazione anche in seguito all'invasione dell'Ucraina, hanno trainato l'inflazione: già a marzo ha toccato il **livello più elevato dai primi anni Novanta**, (+6,8 per cento) in conseguenza dei forti aumenti della componente energetica, nonostante gli interventi del Governo su tariffe e accise<sup>2</sup>, e rimanendo su livelli elevati anche nei mesi successivi.

<sup>1</sup> Secondo i dati destagionalizzati dell'Istat, la produzione industriale dell'ultimo trimestre è infatti aumentata solo dello 0,6 per cento rispetto al +1,3 per cento del trimestre precedente.

<sup>2</sup> La Legge di Bilancio per il 2022 ha prorogato le misure previste per il 2021, stanziando 3,8 miliardi; la conseguente attenuazione degli aumenti delle tariffe di gas ed elettricità stabilite dall'ARERA si è tradotta, secondo le stime di Banca d'Italia, in una minore variazione dei prezzi al consumo sui dodici mesi per quasi un punto percentuale nel primo trimestre del 2022. Il Decreto Legge n. 21/2022 (ampliato con il Decreto Legge n. 38/2022) ha inoltre previsto un taglio delle accise sui carburanti nel periodo 23 marzo-8 luglio, che ha inciso per circa 0,2 punti percentuali sull'inflazione del mese di marzo e ridurrebbe di circa mezzo punto quella del secondo trimestre.



Nel 2021 l'**indebitamento netto delle Amministrazioni Pubbliche** è sceso di circa 31 miliardi di euro, passando dal 9,6 al 7,2 per cento del Pil, soprattutto grazie al notevole miglioramento di quest'ultimo.

Il **debito pubblico** si è avvicinato ai 2.678 miliardi di euro (+105,2 milioni di euro) con una incidenza sul Pil pari al 150,8 per cento (in calo di 4,5 punti percentuali al 2020).

Nel primo trimestre di quest'anno il Pil ha rilevato un incremento dello 0,1 per cento<sup>1</sup> rispetto all'ultimo trimestre del 2021, nonostante l'indebolimento della produzione industriale (-0,9 per cento) sul periodo precedente<sup>2</sup>, registrando la prima sostanziale flessione dalla primavera del 2020.

A sostenere la crescita l'aumento delle esportazioni (+3,5 per cento) e degli investimenti (+3,9 per cento), soprattutto nelle costruzioni (+5,7 per cento).

<sup>1</sup> Dati Istat destagionalizzati e corretti per gli effetti del calendario.

<sup>2</sup> Variazione dati destagionalizzati.

## I consumi di energia

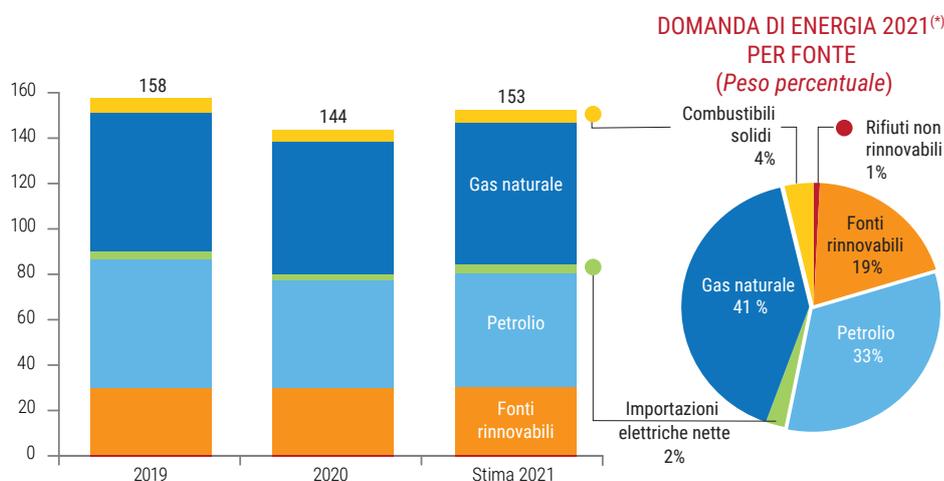
Nel 2021 la domanda italiana di energia è stata pari a 153 Mtep<sup>3</sup>, il 6,2 per cento in più rispetto al 2020, secondo le prime stime.

Tutte le fonti registrano un aumento:

- **gas naturale:** tocca i 62,5 Mtep e segna un incremento di oltre il 7 per cento, tornando sui massimi degli ultimi 10 anni, spinto da fattori climatici e maggiore produzione termoelettrica, conseguente alla produzione elettrica da fonti rinnovabili sostanzialmente piatta, a fronte di una domanda elettrica in recupero (+5,6 per cento). Si conferma come la prima fonte energetica italiana, con un peso sul totale del 41 per cento;
- **petrolio:** con 50,3 Mtep fa registrare un incremento del 6,3 per cento, restando inferiore di 6,4 Mtep rispetto al 2019. Si conferma la seconda fonte di energia con un peso sul totale del 33 per cento;

<sup>3</sup> Mtep – Milioni di tonnellate equivalenti di petrolio.

## ITALIA Domanda di energia per fonti (Milioni di tep)



<sup>(\*)</sup> Stime unem su dati provvisori.

Fonte: Ministero della Transizione Ecologica



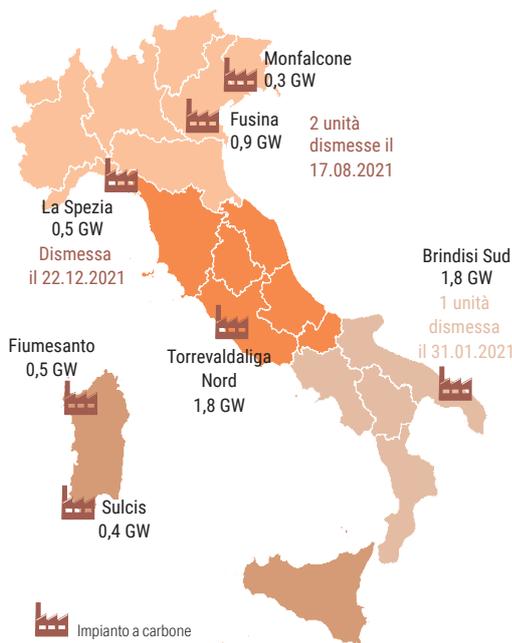
- **fonti rinnovabili:** con 29,8 Mtep crescono dell'1,5 per cento e grazie al maggiore contributo delle termiche, in particolare dei **biocarburanti** (+12 per cento circa), favoriti dalla ripresa della mobilità e dal passaggio del 9 al 10 per cento della quota di miscelazione;
- **combustibili solidi:** tornano a superare i 5,6 Mtep (+9 per cento), con un peso sul totale del 3,6 per cento, in conseguenza del maggiore contributo nella produzione termoelettrica, in particolare nella seconda parte dell'anno, data l'impennata dei prezzi del gas naturale<sup>1</sup>, che hanno reso il carbone particolarmente competitivo in termini di economicità e di diversificazione delle forniture. I consumi sono destinati ad aumentare nel 2022 date le criticità nell'approvvigionamento del gas e la misura che prevede un maggior utilizzo di tale combustibile (Art. 5-bis, comma 2, del Decreto-Legge n. 14/2022 convertito con Legge n. 28/2022);
- **importazioni nette di energia elettrica:** nel complesso sono state pari 3,7 Mtep (+33 per cento).

<sup>1</sup> Nel primo trimestre del 2021 il prezzo del gas al TTF era inferiore ai 20€/MWh, mentre a fine anno la media era attorno ai 100 €/MWh (+400 per cento). Questi incrementi hanno impattato anche i prezzi dell'elettricità: il Prezzo Unico Nazionale (PUN) è aumentato del 300 per cento passando dai 60 €/MWh del primo trimestre a 240€/MWh dell'ultimo.

Secondo le stime<sup>2</sup>, nel primo trimestre del 2022 la domanda energetica ha continuato ad aumentare del 2,5 per cento, favorita anche dalla ripresa delle attività economiche (servizi, costruzioni). Per l'intero 2022 la domanda d'energia potrebbe crescere attorno all'1 per cento rispetto al 2021.

<sup>2</sup> ENEA, Analisi trimestrale del Sistema Energetico Italiano anno 2022, n. 2/2022.

### ITALIA Impianti a carbone attivi e dismessi con relativa potenza



Fonte: Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM) su dati TERNA

### LA FONTE PETROLIFERA RESTA FONDAMENTALE PER IL SETTORE DEI TRASPORTI



Fonte: Stima unem su dati provvisori MiTE

## IL CONTRIBUTO DI GAS NATURALE E GNL

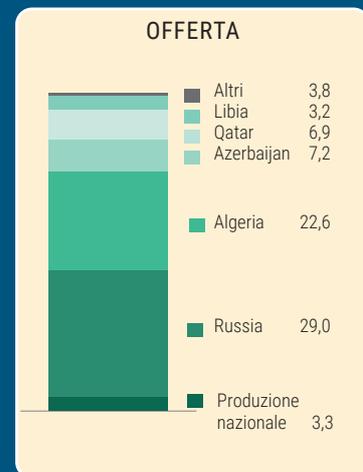
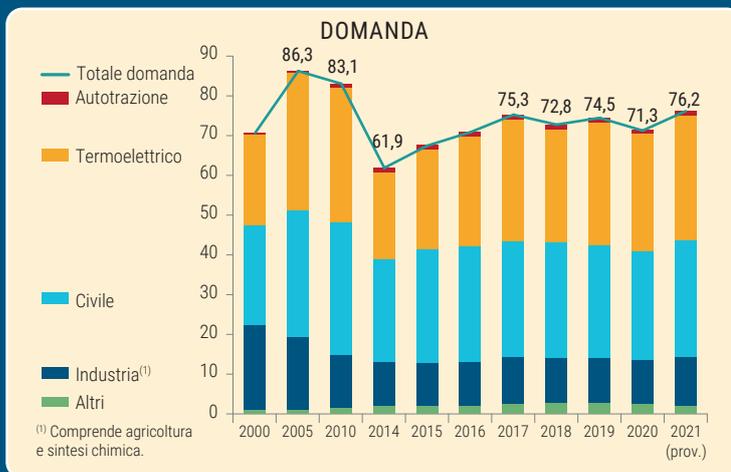
Nel 2021 i consumi di gas naturale secondo i dati provvisori sono stati pari a 76,2 miliardi di metri cubi (+5 miliardi mc, +7,2%), superando i livelli pre-pandemia. A questo aumento hanno contribuito:

- la produzione termoelettrica (+6,6%, +1,9 miliardi mc), data la maggiore richiesta di elettricità, accompagnata da produzione elettrica da FER stabile;
- i consumi industriali (+9,5%, +1 miliardo mc) grazie al forte slancio della produzione industriale (+11,5%);

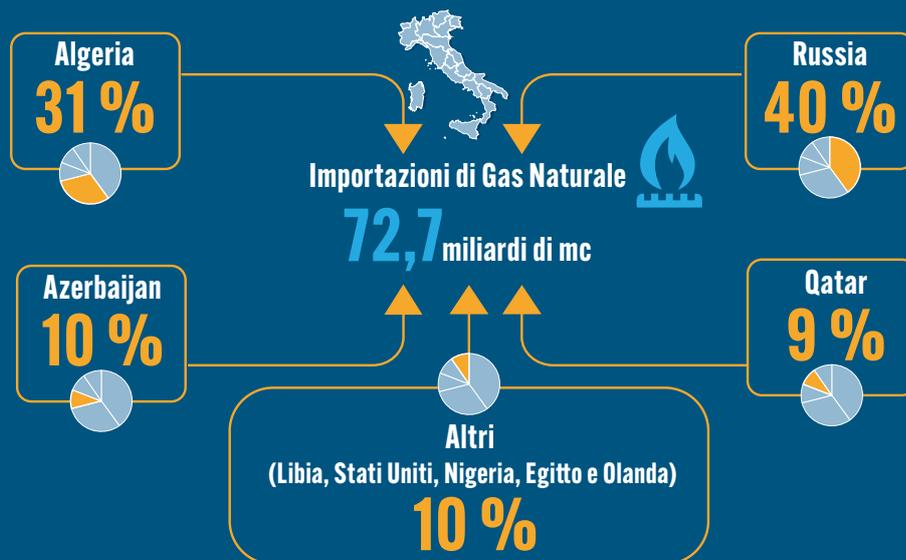
- il settore civile (+7,4%, +2 miliardi mc), sia per effetto dei fattori climatici (il 2021 è stato più freddo), sia per la ripresa dei consumi del terziario.

Il consumo di Gas Naturale Liquefatto (GNL), è invece passato dai 12,6 miliardi di metri cubi del 2020 ai 9,8 del 2021 (-22,5%), ed ha rappresentato circa il 14% del totale delle importazioni.

La domanda di gas italiana complessivamente è stata coperta per il 95% dalle importazioni (+9,5% rispetto al 2020).



### OLTRE IL 90 % DELLE FORNITURE È SODDISFATTO DA 4 PAESI



Nel 2022 con il conflitto russo-ucraino la sicurezza dei suoi approvvigionamenti è stato il primo problema da affrontare per il nostro Paese. Il 27 febbraio 2022 il Mi-

nistero della Transizione Ecologica ha dichiarato lo "stato di preallarme", iniziando così un monitoraggio costante della situazione energetica nazionale.



## FOCUS

### IL MERCATO DEL GAS FRA PREZZI RECORD E SICUREZZA DEGLI APPROVVIGIONAMENTI

Da gennaio 2021 ad aprile 2022, in Italia il prezzo del PSV (Punto di Scambio Virtuale) del gas si è quintuplicato, con ripercussioni particolarmente anche per i prezzi dell'elettricità all'ingrosso, per contenere le quali sono state implementate una serie di misure<sup>1</sup>.

#### A LIVELLO NAZIONALE

Oltre ad interventi mirati sui prezzi, sono state valutate le diverse opzioni per sostituire i quantitativi importati dalla Russia, mantenendo la sicurezza degli approvvigionamenti.

- **Aggiornamento sul piano gas per la sicurezza dell'approvvigionamento nazionale:** attualmente il 36 per cento del fabbisogno energetico italiano totale è prodotto da gas, di cui il 40 per cento proviene dalla Russia. L'analisi dei possibili scenari energetici a livello nazionale nel breve-medio periodo è legata a diversi fattori:
  - a. il riempimento degli stoccaggi in previsione dell'inverno 2022/2023;
  - b. il completamento della campagna di diversificazione dei fornitori di gas naturale e liquefatto;
  - c. l'accelerazione della decarbonizzazione;
  - d. la riduzione dei consumi di gas per la produzione di energia elettrica con lo sviluppo delle rinnovabili.

Tali iniziative sono finalizzate a cercare di

attenuare le conseguenze di un'eventuale interruzione delle forniture di gas dalla Russia.

È stato stimato in sei mesi il tempo necessario per stoccare il 90 per cento dei fabbisogni dell'inverno 2022-2023, un'interruzione immediata dell'export russo, pertanto renderebbe critico il superamento dell'inverno.

In un'ottica di progressiva riduzione della dipendenza dal gas russo, il Governo sta procedendo lungo molteplici direzioni volte a rimpiazzare, entro il 2025, 24 miliardi di metri cubi e parallelamente ridurre i consumi di ulteriori 5 miliardi attraverso:

- incremento delle importazioni via gasdotto di gas algerino, previsti a regime a **9 miliardi di metri cubi** dal 2023 in poi;
- raggiungimento della massima portata del gasdotto TAP<sup>2</sup> pari **circa a 1,5 miliardi** in più all'anno;
- sfruttamento di giacimenti nazionali già esistenti pari circa a **1,4 miliardi in più**;
- incremento dell'importazione di GNL da Qatar, Angola, Nigeria e Mozambico, con nuovi contratti già nel secondo semestre del 2022 per circa un miliardo e mezzo di metri cubi in più, che arrivano a **circa 13 nel 2025**;
- realizzazione di 9 infrastrutture nazio-

<sup>1</sup> Vedi anche a pag. 16 e 24

<sup>2</sup> TAP – Trans Adriatic Pipeline.

## FOCUS

nali di rigassificazione galleggianti<sup>1</sup> e parallela massimizzazione dei terminali GNL già a disposizione (Panigaglia, Livorno, Rovigo), che, normalmente, vengono usati al 60 per cento, con circa **5 o 6 miliardi in più di metri cubi** di produzione;

- interventi di semplificazione o accelerazione per le rinnovabili, con oltre 8 GW l'anno<sup>2</sup>, e questo equivale, a regime, a un risparmio di 2,5 miliardi di metri cubi all'anno;
- **sviluppo di biometano, synthetic fuel e carburanti puliti, che consentirebbe un potenziale di risparmio di 2,5 miliardi di metri cubi entro il 2026, a partire dal 2022;**
- nel breve termine incremento temporaneo della produzione elettrica da carbone: il maggiore utilizzo delle centrali a carbone attive (non vengono riaperte quelle chiuse) è previsto al massimo per due anni;
- misure per contingentare la domanda<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Per sostituire le quantità di gas allo stato gassoso che verrebbero a mancare dalla Russia, le tempistiche di realizzazione sono fondamentali: il primo rigassificatore galleggiante dovrebbe entrare in funzione entro l'inizio del 2023; e il secondo dovrebbe entro la fine del 2023, all'inizio del 2024 al massimo.

<sup>2</sup> Lo sviluppo delle fonti rinnovabili si stima consentirà la riduzione della domanda complessiva di gas di circa un miliardo di metri cubi, ogni 10 TW installati.

<sup>3</sup> Tali misure potrebbero riguardare la riduzione delle temperature di riscaldamento, del raffrescamento, la flessibilità sui consumi di gas – ad esempio, l'interrompibilità nel settore industriale per brevi periodi settimanali o in caso di picchi - e nel settore termoelettrico, per esempio la riduzione di carico in modo controllato; inoltre, misure di contenimento dei consumi nell'illuminazione e nei servizi. Si stimano circa 2 miliardi di metri cubi l'anno di risparmio, riducendo la temperatura di un grado centigrado nel riscaldamento residenziale pubblico e privato o, equivalentemente, nell'innalzamento del condizionamento.

e sollecitare l'efficientamento energetico.

### A LIVELLO INTERNAZIONALE

Il Governo italiano ha proposto alla Commissione europea di introdurre:

1. **un sistema di price cap temporaneo a livello europeo temporaneo sulle transazioni di gas naturale all'ingrosso**, cioè di determinare un tetto sufficientemente alto rispetto ai valori precedenti al conflitto, in modo da continuare a essere attrattivi per produttori ed esportatori, e di introdurre al contempo un meccanismo per compensare gli importatori dai potenziali scostamenti tra i prezzi di contratto e il *price cap*, in particolare per il GNL -più costoso- per il quale stanno ipotizzando anche di utilizzare contratti "per differenza" - e, in caso di carenza di volumi, criteri di compensazione sviluppati *ad hoc*. In tal modo, a fronte di fluttuazioni imprevedibili e ingovernabili, il *price cap* costituirebbe una garanzia per tutelare cittadini e imprese;
2. **un disaccoppiamento dei prezzi di vendita dell'energia prodotta da tecnologie rinnovabili elettriche, rispetto a quelli del parco termoelettrico, mediante opportuna revisione delle regole di market design**: a fronte della grande diffusione delle rinnovabili e della riduzione dei loro costi di produzione, appare ingiustificato ancorare il prezzo per MWh di energie elettrica rinnovabile al prezzo del gas.



## La fattura energetica e petrolifera

Rimbalzo dei consumi e aumento delle quote, in particolare del gas, a partire dalla seconda parte del 2021 hanno quasi **raddoppiato la fattura energetica** (costituita dal saldo fra l'esborso per le importazioni e le entrate derivanti dalle esportazioni), che nel 2020 aveva toccato il minimo storico degli ultimi 20 anni.

Nel complesso nel 2021 è aumentata di oltre 23 miliardi di euro, attestandosi a 46,5 miliardi, contro i 23,4 del 2020 (+99 per cento). Il rafforzamento dell'euro sul dollaro (+3 per cento), ha solo parzialmente attenuato gli aumenti delle quotazioni delle varie fonti.

Il peso sul Pil ha raggiunto il 2,6 per cento, rispetto all'1,4 per cento del 2020, e al 4 per cento del 2012, anno con l'incidenza più elevata dell'ultimo decennio<sup>1</sup>.

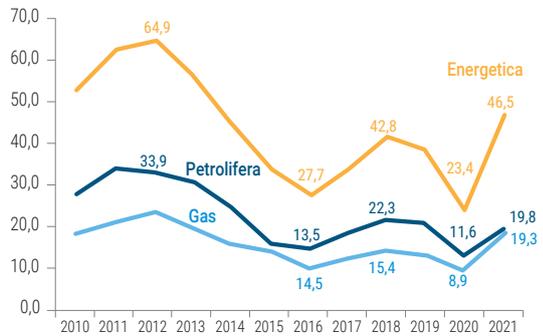
Oltre la metà di questo maggiore esborso deriva dalla spesa per gli approvvigionamenti netti dall'estero di gas, cresciuta di 10,4 miliardi di euro (+118 per cento), e per le importazioni elettriche, aumentate di 3,4 miliardi di euro (+265 per cento).

La **fattura petrolifera** nel 2021 è stata pari a 19,8 miliardi di euro, in progresso di 8,2 miliardi rispetto al 2020 (+70 per cento), spinta dalla ripresa dei consumi interni (+10,1 per cento), delle importazioni di greggio (+13,2 per cento) e di prodotti (+1,4 per cento), nonché dal rialzo delle quotazioni del greggio (+65 per cento). Il costo medio annuo del greggio **è stato pari a 447,6 euro/tonnellata contro i 278,5 del 2020 (+60,7 per cento), quale risultante di un maggiore costo all'origine (+65,3 per cento)**, solo minimamente attenuato dal rafforzamento dell'euro rispetto al dollaro (+3,1 per cento).

Il peso sul Pil della fattura petrolifera nel 2021 è stato dell'1,1 per cento, rispetto allo 0,7 per cento del 2020.

<sup>1</sup> Negli anni '90 la media era dell'1,4 per cento, mentre l'incidenza più alta è stata rilevata nel periodo 1980-85 pari al 5,2 per cento.

## ITALIA Fattura energetica e petrolifera (Miliardi di euro)



Fonte: unem su dati ISTAT

La **produzione nazionale** di greggio e gas naturale nel 2021 ha contribuito a ridurre la fattura energetica di 2,9 miliardi, dei quali 2 dovuti al petrolio nazionale.

## Il mercato elettrico e lo sviluppo delle rinnovabili

La ripresa delle attività produttive nel 2021 ha rilanciato i consumi elettrici, soprattutto industriali e dei servizi, frenati dalla pandemia. Dopo il calo di 18,4 TWh (-5,8 per cento) del 2020, **la richiesta di energia elettrica su rete lo scorso anno ha ripreso quasi 17 TWh (+5,6 per cento)**, attestandosi a 318,1 TWh, inferiori solo di 1,5 TWh rispetto a quelli del 2019 (319,6 TWh).

La richiesta su rete stata è stata soddisfatta per **l'87 per cento da produzione nazionale**, di cui il 41 per cento da FER e il 59 per cento da produzione termoelettrica.

La restante quota del fabbisogno (13 per cento) è stata coperta dalle **importazioni nette dall'estero**, pari a 42,8 TWh, risultate in forte crescita (33 per cento, +10,6 TWh), che hanno **coperto oltre il 62 per cento dell'incremento dei 17 TWh della maggiore richiesta su rete**.

La produzione **termoelettrica** è risultata in aumento di circa 7 TWh (+3,8 per cento), con un maggiore contributo sia del gas naturale (circa il 6 per cento) che dei combustibili soli-

## FOCUS

### IL “CARO ENERGIA” NEL MERCATO ELETTRICO

Nel corso del 2021 e in questa prima parte del 2022 i prezzi delle *commodity* energetiche hanno risentito di forti spinte rialziste, che si sono riflesse sui prezzi all'ingrosso e al dettaglio del gas e dell'energia elettrica, che continuano a registrare valori record.

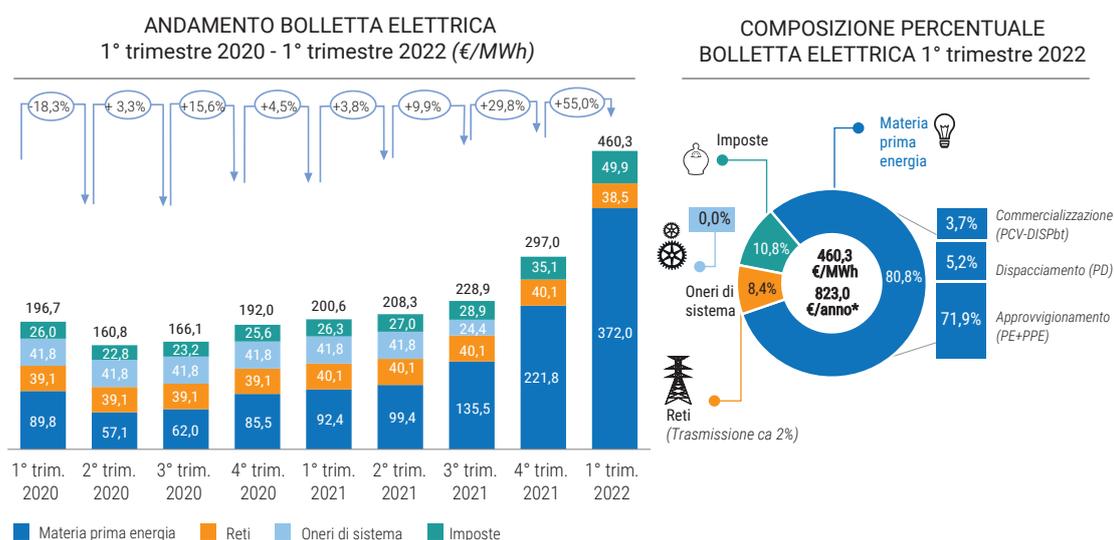
In Italia il prezzo dell'energia elettrica all'ingrosso a dicembre 2021 ha raggiunto la media mensile più elevata da quando la borsa italiana è stata costituita, superando 280 €/MWh, con un +450 per cento rispetto al valore di gennaio 2021, e nei primi due mesi dell'anno 2022

il PUN medio è risultato pari a 218 €/MWh, con un +270 per cento rispetto al valore dello stesso periodo del 2021.

In base ai mercati *forward* del GME del 1° marzo scorso, il PUN medio previsto per il 2022 è pari a 227 €/MWh, in aumento dell'81 per cento rispetto al PUN 2021 (125 €/MWh).

Trend in forte incremento dell'elettricità e del gas sono evidenti in tutti i Paesi europei, anche se l'impatto sulle bollette è diversificato in base al mix di generazione e al tipo di contratto di

**ITALIA** Incremento del costo della materia prima nella tariffa elettrica



(\*) Il PUN per il secondo trimestre 2022 negli ultimi giorni ha avuto una quotazione su base *forward* compresa tra i 340 e i 470 €/MWh. A questi valori è verosimile ipotizzare un ulteriore aumento dei prezzi al dettaglio per famiglie e imprese.

Fonte: TERNA, "Decreto-Legge n. 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali", Audizione Commissioni Ambiente e Attività Produttive Camera dei deputati, 10 marzo 2022



## FOCUS

approvvigionamento di ciascun Paese.

Negli ultimi mesi è **aumentato il differenziale di prezzo italiano con gli altri Paesi**: rispetto al mercato tedesco è passato da circa 8 €/MWh del primo trimestre 2021 a circa 64 €/MWh dello stesso periodo del 2022<sup>1</sup> con gravi danni per la competitività del nostro settore manifatturiero.

In Italia il prezzo del gas traina quello dell'elettricità, fissato dal costo di produzione dei cicli combinati a gas<sup>2</sup>.

Pur essendo aumentato anche il prezzo della CO<sub>2</sub> (raddoppiato rispetto al 2019-2020 e triplicato rispetto al 2018), è proprio il costo della materia prima gas che ha inciso per oltre l'80 per cento sull'aumento dell'elettricità<sup>3</sup>.

Gli oneri generali di sistema, fra cui quelli per l'incentivazione delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica, non risultano invece responsabili degli incrementi di prezzo dell'energia elettrica in quanto, a seguito delle politiche tariffarie definite dall'Autorità e delle azioni varate dal Governo, tali oneri si sono anzi ridotti nel corso degli ultimi due anni e sono destinati a scendere ancora nel breve termine<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Dal 1° gennaio al 9 marzo.

<sup>2</sup> Essendo la tecnologia prevalente nella determinazione del prezzo orario marginale del Mercato del Giorno Prima (MGP) in oltre il 70 per cento delle ore.

<sup>3</sup> GSE Audizione al Senato del 20 ottobre 2021.

<sup>4</sup> Gli oneri di incentivazione delle FER sono in riduzione sia per la fuoriuscita degli impianti più vecchi associata all'entrata dei nuovi impianti con livelli di incentivazione più bassi; sia perché la componente incentivante della maggior parte dei meccanismi è determinata per differenza fra tariffe base e prezzo dell'energia elettrica, quest'ultimo in forte ascesa rispetto agli scorsi anni.

di (+10 per cento), questi ultimi favoriti dall'impennata dei prezzi del gas<sup>1</sup>.

Nel 2021 le **Fonti Energetiche Rinnovabili (FER)** complessivamente hanno segnato, secondo le prime stime, un incremento dell'**1,5 per cento e con 29,8 Mtep hanno soddisfatto il 19 per cento della domanda energetica** del nostro Paese (superavano il 20 per cento nel 2020).

La riduzione del loro peso è stata conseguente al forte rimbalzo dei consumi energetici, in assenza di un analogo incremento della loro **produzione**, in particolare quella **elettrica**, pari a circa 117,0 TWh, che è rimasta sostanzialmente invariata rispetto al 2020.

Le riduzioni **dell'idroelettrica** (-2,6 TWh, -5,4 per cento) e della **geotermoelettrica** (-2,1 per cento) sono state sostanzialmente compensate dalla crescita delle altre fonti. Quella **eolica** è aumentata di 2 TWh (+10,8 per cento verso 2020), seguita da quella **fotovoltaica** (FV) (+0,5 TWh, +2,1 per cento) e dalle **biomasse** (+0,9 per cento).

I **biocarburanti** nel settore dei trasporti si stimano invece in consistente recupero, sia per l'aumento della quota d'obbligo dal 9 al 10 per cento, sia per la ripresa dei consumi di carburanti.

Per quanto riguarda la componente ASOS<sup>2</sup> a carico dei consumatori elettrici, da cui sono tratte le **risorse per l'incentivazione delle FER**, secondo il GSE<sup>3</sup> nel 2021 si è attestata sui 10,3 miliardi di euro, in calo rispetto agli 11,9 miliardi del 2020<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Stime unem su dati Terna ed Enea.

<sup>2</sup> Dal 1° gennaio 2018 è la componente della spesa per oneri di sistema destinata a coprire gli oneri generali relativi al sostegno delle energie da fonti rinnovabili e alla cogenerazione CIP 6/92. Fino al 2017 era identificata come "componente A3", che, ad eccezione di una parte minima relativa ai rifiuti non biodegradabili (ARIM, "Rimanenti oneri generali"), vi è confluita da tale data.

<sup>3</sup> GSE - Gestore dei Servizi Energetici.

<sup>4</sup> GSE, Audizione alla Camera dei Deputati del 15 marzo 2021.

Per il 2022 il fabbisogno economico è stimato a circa 7,4 miliardi di euro, in calo di 2,9 miliardi rispetto al 2021, risentendo delle dinamiche di uscita dei meccanismi di incentivazione esistenti e dall'incremento del prezzo dell'elettricità all'ingrosso.

Al 2030, in base agli obiettivi del pacchetto Fit for 55, **le FER nel settore elettrico dovrebbero coprire circa il 65-70 per cento dei consumi, rispetto all'attuale 34-38 per cento, superando anche il target del 55 per cento** inizialmente previsto dal PNIEC per il 2030. Ciò implicherebbe l'installazione di almeno **70 nuovi GW di capacità rinnovabile**, di cui circa 60 GW tra solare fotovoltaico, eolico *on* e *off-shore*.

In base alle stime di Terna<sup>1</sup>, tali impianti produrrebbero **fino a 100 TWh di energia elettrica, sostituendo una quantità equivalente di**

**produzione termoelettrica a gas.** Mancano ad oggi quantificazioni puntuali sui costi associati a tale sostituzione.

Ciò comporterebbe una **riduzione dei consumi gas di circa 15-20 miliardi di metri cubi**, a seconda del rendimento di conversione, più che dimezzando i consumi di gas per generazione termoelettrica (ad oggi sui 30 miliardi di metri cubi).

Per il raggiungimento degli obiettivi previsti per le FER sono state nuovamente richieste **procedure autorizzative semplificate ed accelerate**, sia per la nuova generazione rinnovabile ed il *repowering* degli impianti esistenti, sia per gli altri interventi infrastrutturali connessi (accumulo elettrico-pompaggi e batterie- e infrastrutture di rete), per i quali sono già stati definiti fra l'altro consistenti investimenti.

<sup>1</sup> TERNA, Pacchetto "Pronti per il 55 per cento" ("Fit for 55%"), Audizione presso le Commissioni Riunite VIII, IX e X della Camera dei deputati, 8 marzo 2022.



# Il petrolio in Italia

## La produzione nazionale di idrocarburi

Nel 2021 la produzione nazionale di idrocarburi è stata pari a 7,7 Mtep, in calo del 14 per cento rispetto al 2020, con una significativa riduzione della produzione dei due siti localizzati in Basilicata, dove si produce l'83 per cento del greggio totale nazionale e il 34 per cento del gas.

In consistente flessione la produzione di gas naturale, scesa ad appena 3,5 miliardi di metri cubi (-20,7 per cento) e anche quella di greggio, pari a 4,8 milioni di tonnellate (-10,3 per cento).

Attualmente, la produzione nazionale di greggio rappresenta circa il 10 per cento del totale dei consumi, mentre quella di gas il 4,2 per cento.

A fine 2021 sono risultati attivi 662 pozzi eroganti, di cui 432 a terra e 230 in mare. In particolare, dai pozzi *offshore* sono stati estratti circa 1,9 miliardi di metri cubi di gas naturale, pari al 53 per cento della produzione nazionale, e 431 mila tonnellate di greggio, pari al 9 per cento.

### I PRINCIPALI GIACIMENTI ITALIANI

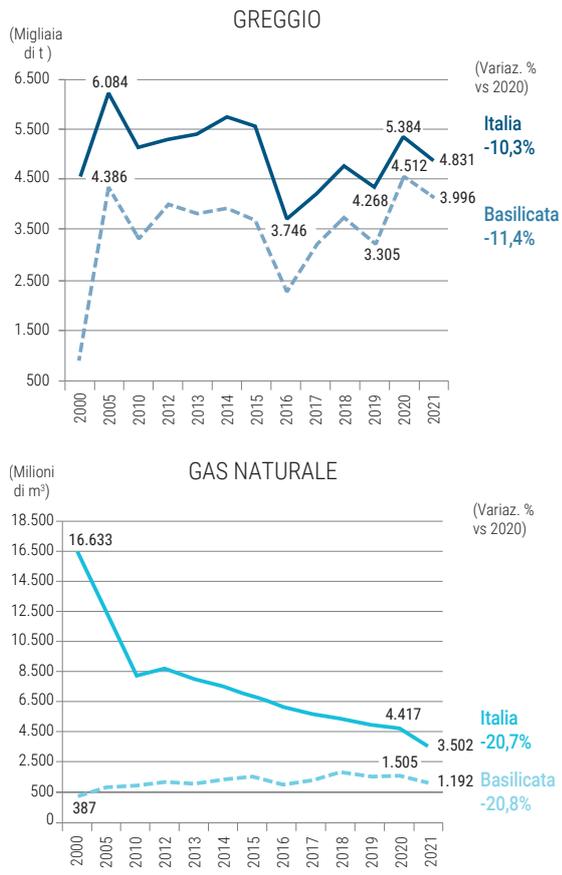
Per la produzione di greggio **Tempa Rossa** è uno dei più importanti progetti industriali del nostro Paese<sup>1</sup>, nonché uno dei maggiori campi *onshore* d'Europa. È entrato in produzione nella prima metà del dicembre 2019 e nel 2020, a regime, ha determinato un incremento di oltre il 36 per cento alla produzione di greggio in Basilicata.

L'altro importante giacimento, sempre in Basilicata, è quello della **Val d'Agri**<sup>2</sup>: nello scorso anno ha subito un fermo di circa 50 giorni per interventi di manutenzione ordinaria e stra-

<sup>1</sup> Il progetto Tempa Rossa è stato sviluppato dalla *joint-venture* formata da Total (l'operatore, che detiene il 50 per cento), Shell (25 per cento) e Mitsui (25 per cento), entro la concessione denominata "Gorgoglione"

<sup>2</sup> Val d'Agri è gestita dalla *joint-venture* Eni 60 per cento e Shell 40 per cento.

## ITALIA Produzione nazionale di idrocarburi



Fonte: Ministero della Transizione Ecologica, Direzione generale infrastrutture e sicurezza

ordinaria, con investimenti di circa 140 milioni di euro. Tali operazioni ne hanno comportato il blocco della produzione.

Per la produzione di gas due campi *offshore* **Argo** e **Cassiopea** in Sicilia dovrebbero entrare in funzione nella prima metà del 2024, con investimenti di circa 700 milioni di euro, e una produzione attesa superiore a un miliardo di metri cubi, 7 volte l'attuale produzione siciliana e il 30 per cento dei suoi consumi di gas.

La **Regione Sicilia** di recente ha dato il via libera alla realizzazione, all'interno dell'area della raffineria di Gela, dell'infrastruttura necessaria al trattamento di gas proveniente dai due campi.



## GLI EFFETTI DEL PiTESAI

**ITALIA** Effetto del PiTESAI sulle attività di Esplorazione e Produzione di Oil & Gas

Titoli Minerari <sup>(*)</sup>		Attuali	Permangono	Permangono ma soggetti a vincoli	Soggetti ad analisi costi-benefici	Soggetti a verifica	Revocati
1.	Istanze di permesso di ricerca	25	1				
2.	Permessi di ricerca	20	2				
3.	Istanze di concessione	3	2				
4.	Concessioni attive <sup>(*)</sup>	123	21	37	37	10	37



TOTALE TITOLI  
**171**

IN AREA

IDONEA  
**38**

NON IDONEA  
**133**

(\*) Titoli esaminati si riferiscono alle sole Società associate. Si ipotizza l'applicazione anche alle attività in terraferma in Sicilia.

(\*) Sono escluse le concessioni rinunciate, scadute e in fase di *decommissioning* (>30).

Fonte: Assorisorse

L'attività mineraria nazionale è disciplinata dal **Piano della Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee – PiTESAI**, che individua le aree idonee alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di giacimenti di idrocarburi<sup>1</sup>.

In realtà il PiTESAI introduce **ulteriori vincoli all'attività estrattiva, già in forte calo** nell'ultimo ventennio<sup>2</sup>, riducendo di circa 2/3 le aree idonee e frammentando i permessi (titoli minerari) sia a terra che a mare.

<sup>1</sup> Decreto 28 dicembre 2021 di approvazione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee, Gazzetta Ufficiale n. 35 dell'11 febbraio 2022.

<sup>2</sup> L'attuale produzione di gas è di quasi dell'80 per cento più bassa rispetto alla produzione del 2000 (16,6 miliardi di metri cubi).

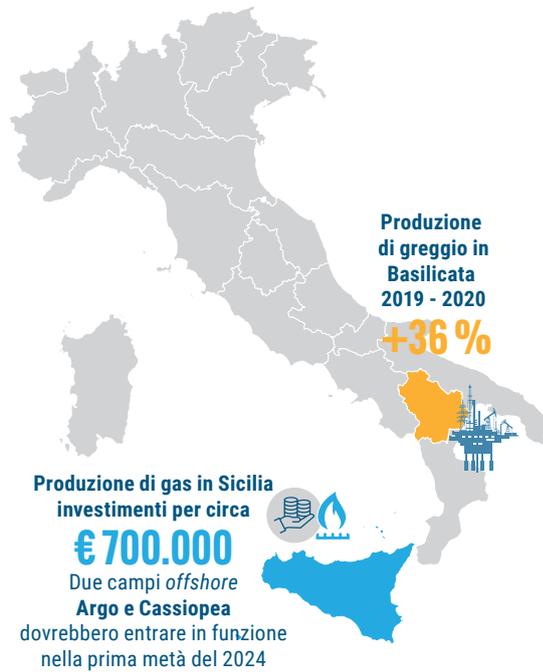
Secondo l'analisi di Assorisorse<sup>3</sup>, dal punto di vista esplorativo, si registra la **revoca di 42 titoli su 45 (tra istanze e permessi di ricerca)** e di fatto l'azzeramento delle attività future.

In riferimento alle **123 concessioni minerarie**, di cui 108 relative al gas, **oltre il 70 per cento ricade in aree definite come "non idonee"**, limitando fortemente le prospettive di produzione per effetto delle incertezze sulla possibilità di effettuare nuovi investimenti. Di queste concessioni, **20 saranno revocate e 45 saranno soggette a verifica** per stabilire il prosieguo o meno delle attività.

<sup>3</sup> Assorisorse, "PiTESAI: l'effetto sui titoli attuali nel contesto dell'emergenza gas", aprile 2022.



## ITALIA I principali giacimenti italiani



## I consumi di prodotti petroliferi

Nel 2021 i consumi di prodotti petroliferi sono stati pari a **55,4 milioni/tonnellate (+5,1 milioni, +10,1 per cento)**<sup>1</sup>, recuperando circa la metà di quanto perso nel 2020 per effetto della pandemia, ma ancora inferiori del 7,9 per cento rispetto ai valori precedenti (superati solo negli ultimi due mesi dell'anno).

Il progressivo allentamento delle restrizioni alla mobilità dopo la terza ondata pandemica ed il ritorno alla normalità da inizio giugno 2021 hanno portato ad una decisa crescita dei carburanti stradali, sebbene non tornando ai valori pre-pandemici. In particolare:

- le **benzine**, pari a circa 7,1 milioni di tonnellate, hanno rilevato un incremento di circa 1,3 milioni di tonnellate (+21,9 per cento), restando inferiori del 3,9 per cento rispetto al 2019;

<sup>1</sup> Secondo i dati provvisori, la variazione dei dati ufficiali misurata in Mtep (tonnellate equivalenti petrolio) è invece del +6,3 per cento, considerando anche il diverso potere calorifico di ciascun prodotto.

- il **gasolio** autotrazione, pari a 23,1 milioni di tonnellate, è risultato in aumento di 3,2 milioni (+16 per cento). Anche tale prodotto non ha recuperato totalmente i valori ante pandemia (-700 mila tonnellate, -2,8 per cento).

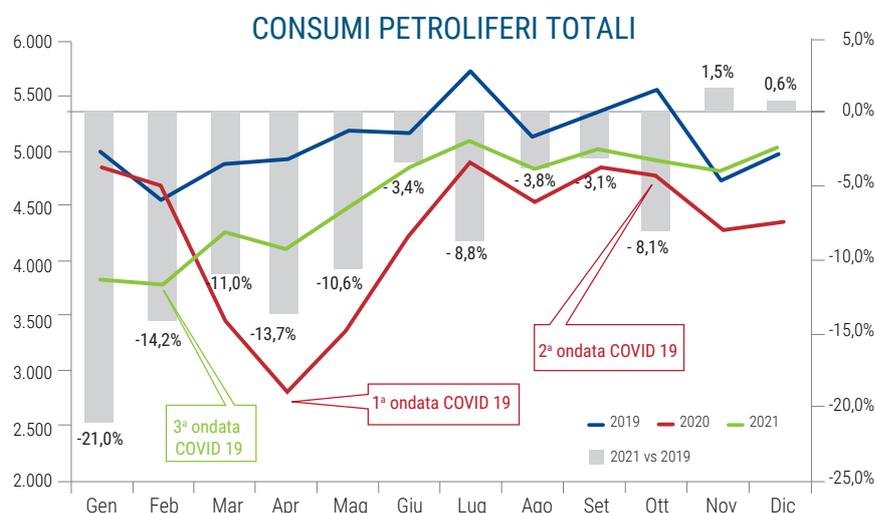
In crescita anche i carburanti per aerei, che nel 2021 hanno tuttavia continuato a risentire pesantemente della mancanza dei voli di lungo raggio. Il **carboturbo**, poco sopra i 2,1 milioni di tonnellate, ha rilevato un incremento di sole 350 mila tonnellate (+19,5 per cento). Con oltre 2,7 milioni di tonnellate in meno rispetto al 2019 è rimasto infatti il prodotto più colpito dalle restrizioni nazionali ed internazionali contro il Covid-19.

Dinamiche positive sono registrate anche dagli altri prodotti fra i quali:

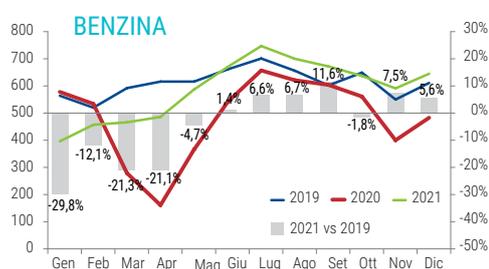
- il **fabbisogno petrolchimico**, pari a circa 4,4 milioni di tonnellate (+398 mila tonnellate, +10 per cento);
- i **bitumi** pari a 1,9 milioni di tonnellate (+229 mila tonnellate, +13,9 per cento);
- il **GPL** pari a 3,1 milioni di tonnellate (+6,1 per cento, +180 mila tonnellate circa), grazie anche al settore autotrazione, in incremento del 7,6 per cento (+99 mila tonnellate);
- **olio combustibile** (+164 mila tonnellate, +26,5 per cento) e **lubrificanti** (+32 mila tonnellate, circa +8,6 per cento).

In leggero calo invece i **bunkeraggi**, pari a 2,9 milioni di tonnellate (-42 mila tonnellate, - 1,4 per cento).

Nei primi 4 mesi del 2022 i consumi di prodotti petroliferi hanno rilevato un incremento del 13,5 per cento rispetto al primo quadrimestre del 2021, ancora caratterizzato da restrizioni alla mobilità. Tuttavia essi continuano a restare ancora inferiori del 3,7 per cento rispetto allo stesso periodo ante-Covid del 2019.

**ITALIA** I consumi petroliferi complessivi  
 (Andamenti mensili in migliaia di tonnellate e variazione % 2021 rispetto allo stesso mese del 2019)


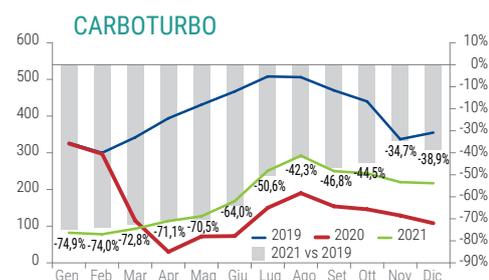
TOTALE CONSUMI	2019	2020	2021
<b>VOLUMI TOTALI Mton</b>	<b>60,2</b>	<b>50,3</b>	<b>55,4</b>
<b>Variazione (%)</b>	<b>-16,4%</b>	<b>10,1%</b>	<b>-7,9%</b>
<b>Delta (Mton)</b>	<b>-9,9</b>	<b>5,1</b>	<b>-4,8</b>



BENZINA TOTALE	2019	2020	2021
<b>Volumi totali '000ton</b>	<b>7.388</b>	<b>5.785</b>	<b>7.054</b>
<b>Variazione (%)</b>	<b>-21,2%</b>	<b>21,9%</b>	<b>-3,9%</b>
<b>Delta (kton)</b>	<b>-1.553</b>	<b>1.269</b>	<b>-284</b>



GASOLIO TOTALE	2019	2020	2021
<b>Volumi totali '000ton</b>	<b>23.797</b>	<b>19.930</b>	<b>23.130</b>
<b>Variazione (%)</b>	<b>-16,2%</b>	<b>16,1%</b>	<b>-2,8%</b>
<b>Delta (kton)</b>	<b>-3.867</b>	<b>3.200</b>	<b>-667</b>



CARBOTURBO TOTALE	2019	2020	2021
<b>Volumi totali '000ton</b>	<b>4.877</b>	<b>1.789</b>	<b>2.137</b>
<b>Variazione (%)</b>	<b>-63,3%</b>	<b>19,5%</b>	<b>-56,2%</b>
<b>Delta ('000 ton)</b>	<b>-3.088</b>	<b>384</b>	<b>-2.740</b>

Fonte: unem su dati Ministero della Transizione Ecologica



**ITALIA** La domanda di prodotti petroliferi  
(Milioni di tonnellate)

	2000	2010	2019	2020	2021	Variazione % <sup>(1)</sup>		Variazione
						2021 vs 2020	2021 vs 2019	in Mton
								2021 vs 2019
GPL	3,9	3,4	3,3	2,9	3,1	6,1%	-5,5%	-0,18
Benzina con piombo	4,6	–	–	–	–	–	–	–
Benzina senza piombo	12,2	10,0	7,3	5,8	7,1	21,9%	–	–
<b>TOTALE BENZINA</b>	<b>16,8</b>	<b>10,0</b>	<b>7,3</b>	<b>5,8</b>	<b>7,1</b>	<b>21,9%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-0,28</b>
CARBOTURBO	3,6	3,9	4,9	1,8	2,1	19,5%	-56,2%	-2,74
Gasolio autotrazione	18,3	25,3	23,8	19,9	23,1	16,1%	-2,8%	-0,67
Gasolio riscaldamento	3,6	1,9	0,9	0,8	0,8	-5,3%	-14,9%	-0,14
Gasolio agricolo	2,2	2,0	2,1	2,1	2,1	-1,7%	-0,9%	-0,02
Gasolio altri usi	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	13,7%	-9,2%	-0,02
<b>TOTALE GASOLI</b>	<b>24,5</b>	<b>29,6</b>	<b>27,1</b>	<b>23,1</b>	<b>26,2</b>	<b>13,6%</b>	<b>-3,1%</b>	<b>-0,84</b>
Olio combustibile termoelettrica	13,7	1,0	0,2	0,2	0,4	109,9%	109,9%	–
Olio combustibile altri usi	3,0	1,2	0,6	0,4	0,5	5,1%	-17,8%	–
<b>TOTALE OLIO COMBUSTIBILE</b>	<b>16,7</b>	<b>2,2</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>34,2%</b>	<b>11,7%</b>	<b>0,09</b>
– di cui O.C. Btz fluido	10,7	1,4	0,5	0,4	0,6	40,5%	29,7%	–
BITUME	2,4	2,0	1,6	1,6	1,9	13,0%	15,6%	0,25
LUBRIFICANTI	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	9,2%	-1,8%	–
Altri prodotti <sup>(2)</sup>	5,9	3,2	1,9	1,4	1,6	14,9%	-12,0%	–
PETROLCHIMICA (CARICA NETTA)	7,0	5,8	3,7	4,0	4,4	10,0%	17,5%	0,65
BUNKERAGGI	2,8	3,5	3,1	3,0	2,9	-1,4%	-7,3%	-0,23
<b>TOTALE IMMISSIONI AL CONSUMO</b>	<b>84,2</b>	<b>64,0</b>	<b>54,1</b>	<b>44,6</b>	<b>50,5</b>	<b>13,4%</b>	<b>-6,5%</b>	<b>-3,52</b>
Consumi/perdite di raffineria	9,1	9,4	5,8	5,4	4,6	-14,6%	-20,8%	-1,22
Riduzione (aumento) scorte	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	-25,0%	-14,0%	–
<b>TOTALE CONSUMI</b>	<b>93,5</b>	<b>73,7</b>	<b>60,2</b>	<b>50,3</b>	<b>55,4</b>	<b>10,1%</b>	<b>-7,9%</b>	<b>-4,78</b>

<sup>(1)</sup> Calcolate sulle migliaia di tonnellate.

<sup>(2)</sup> Comprende Coke di Petrolio, Petrolio e altri.

Fonte: Elaborazioni unem su dati Ministero della Transizione Ecologica

## I prezzi dei prodotti petroliferi

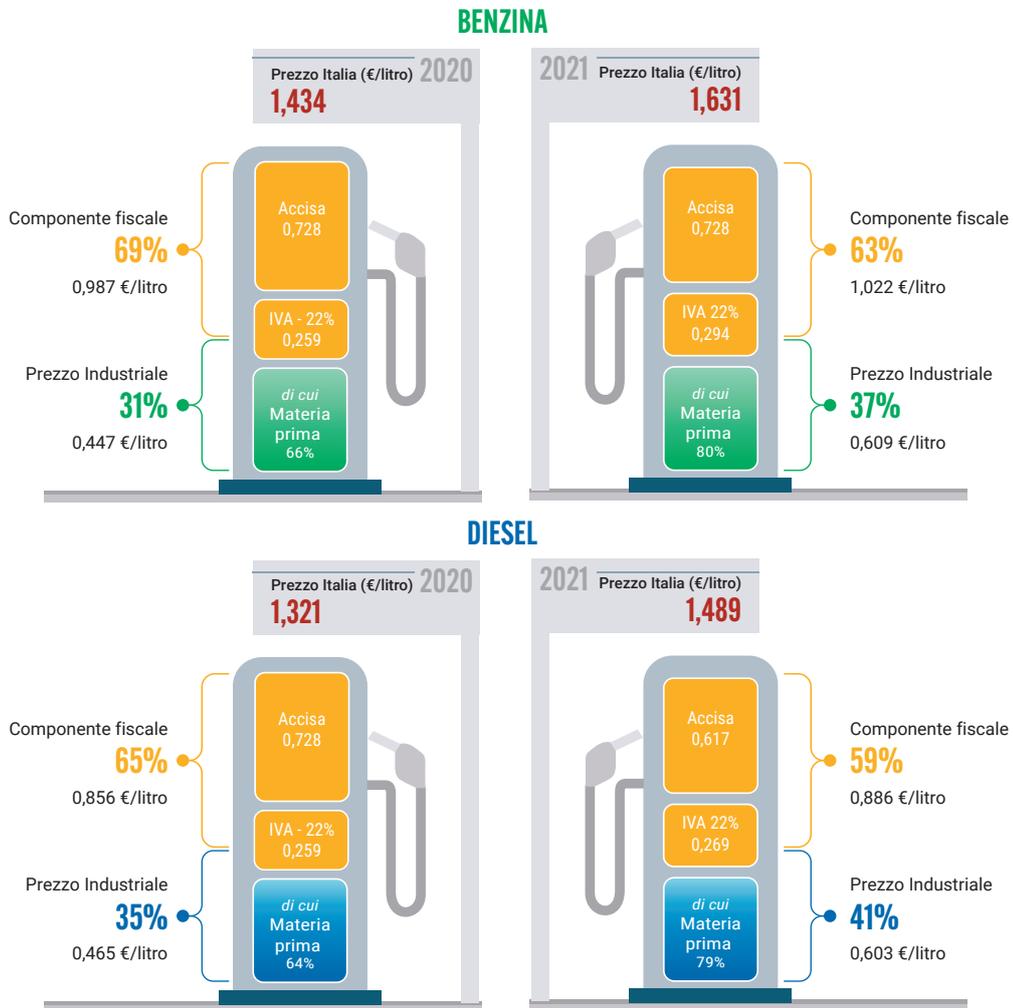
Il rimbalzo delle quotazioni internazionali per il forte recupero della domanda si è riflesso sui prezzi dei prodotti petroliferi, che nel 2021 sono risultati superiori al 2019.

Le **quotazioni internazionali dei prodotti**, espresse in dollari, hanno rilevato consistenti incrementi rispetto all'anno precedente, caratterizzato dalla pandemia: le benzine mediamente di circa 74 per cento (+288 dollari/

tonnellata), mentre il gasolio auto del 58 per cento (circa 218 dollari a tonnellata), rispetto al 2020.

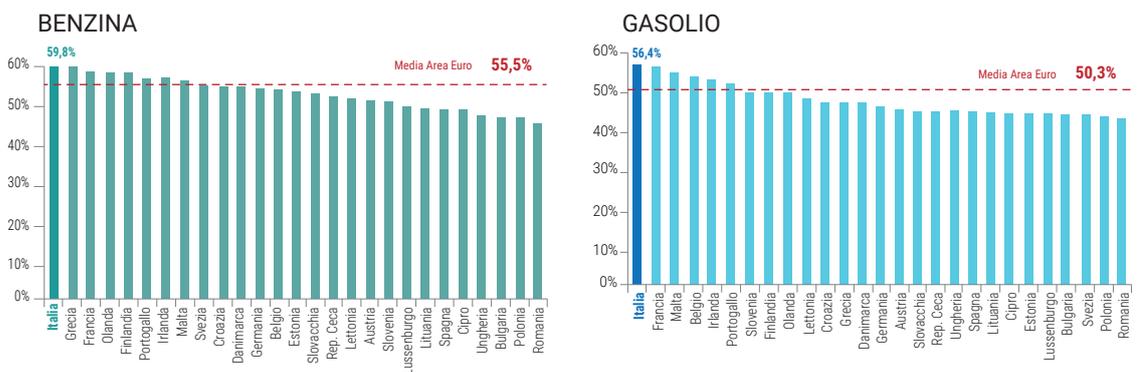
I **prezzi industriali nazionali** (prezzi al consumo al netto della componente fiscale) di tutti i principali prodotti, espressi come valori medi dell'anno 2021, hanno registrato, con andamenti in linea con le quotazioni internazionali e con i valori rilevati nella media dei Paesi dell'Unione europea, le seguenti variazioni percentuali rispetto all'anno precedente:

**ITALIA** Prezzi carburanti e loro componenti  
(Media annua 2020-2021. Euro/litro)



Fonte: Elaborazioni unem su dati Ministero della Transizione Ecologica

**AREA EURO** Incidenza fiscale sul prezzo al consumo dei carburanti  
(Peso percentuale della componente fiscale sul prezzo di ogni litro a dicembre 2021)



Fonte: Elaborazioni unem su dati Commissione Europea, Direzione Energia



**benzina senza piombo +36,1 per cento**  
**gasolio autotrazione +29,7 per cento**  
**gasolio riscaldamento +18,3 per cento**  
**olio combustibile Btz +40,1 per cento**

I **prezzi medi al consumo** (comprensivi quindi della componente fiscale) hanno seguito dinamiche simili, con la **benzina** che ha chiuso l'anno a un valore medio di **1,631 euro/litro** e il **gasolio auto** di **1,489 euro/litro**.

Complessivamente imposte e accise hanno rappresentato mediamente nell'anno il 62,7 per cento del prezzo finale della benzina e il 59,5 per cento del prezzo finale del gasolio.

In conseguenza della forte crescita delle quotazioni internazionali e quindi dei prezzi industriali, è aumentata anche l'entità dell'IVA, rispetto al valore del 2020.

La **componente fiscale** sulla benzina è quindi salita da 0,987 euro/litro a 1,022, quella sul gasolio auto è passata da 0,856 a 0,886 euro/litro, entrambe con una variazione del +3,5 per cento.

## Le importazioni e le esportazioni

Le importazioni italiane di **greggio** sono state pari a 57 milioni di tonnellate (+6,7 milioni di tonnellate, +13,2 per cento rispetto al 2020). Rispetto al picco del 2007, quando sfioravano gli 86 milioni, si tratta di circa 29 milioni in meno. Anche nel 2021 non si sono registrate importazioni di petrolio per conto di committenti esteri.

L'**Azerbaijan** si è confermato il nostro primo fornitore con un peso del 23 per cento, seguito dalla **Libia** (18,4 per cento) che ha triplicato i suoi volumi e dall'**Iraq** (14,4 per cento).

La prima area di provenienza è stata quella dell'ex-Urss che ha garantito nel complesso oltre il 35 per cento delle importazioni, pari a poco più di 20 milioni di tonnellate. Seconda diventa l'Africa con un peso di circa il 31 per cento, mentre scende al 24 per cento il Medio Oriente.

Rispetto agli anni '70, quando oltre l'80 per cento del petrolio importato in Italia arrivava dai 5 principali Paesi Opec ed era riconducibile a 25-

## ITALIA I prezzi medi dei principali prodotti petroliferi

		Al consumo			Componente fiscale			Al netto della componente fiscale		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Benzina senza piombo	euro/litro	1,574	1,434	1,631	1,012	0,987	1,023	0,562	0,447	0,609
Gasolio auto	euro/litro	1,479	1,321	1,489	0,884	0,856	0,886	0,595	0,465	0,603
GPL auto	euro/litro	0,632	0,606	0,707	0,261	0,257	0,275	0,371	0,349	0,432
Gasolio riscaldamento	euro/litro	1,303	1,165	1,288	0,638	0,613	0,636	0,665	0,552	0,652
Olio comb. denso Btz	euro/kg	0,531	0,435	0,596	0,080	0,071	0,086	0,451	0,364	0,510

Fonte: unem su dati Ministero della Transizione Ecologica.

## ITALIA L'approvvigionamento petrolifero (Milioni di tonnellate)

	1990	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021
Importazioni di greggio	74,7	83,7	89,3	78,6	62,5	66,3	62,1	63,1	50,4	57,0
- di cui conto proprio	63,1	77,1	85,3	72,2	62,5	66,3	62,1	63,1	50,4	57,0
- di cui conto committente estero	11,6	6,6	4,0	6,4	-	-	-	-	-	-
Importazione di semilavorati	12,1	6,6	5,9	6,9	6,1	3,7	3,2	2,5	2,7	2,3
Importazioni di prodotti finiti <sup>(1)</sup>	23,5	22,3	14,0	12,7	13,0	16,0	17,0	15,9	13,8	14,0

<sup>(1)</sup> Dall'anno 1999 e fino al 2004 comprendono le importazioni di Combustibili a Basso Costo (emulsioni di greggi pesanti ad alto tenore di zolfo) e Coke di Petrolio.

Fonte: Elaborazioni unem su dati Ministero della Transizione Ecologica e Istat

30 qualità diverse, **nel 2021 abbiamo importato 73 qualità di greggi da 22 Paesi diversi.**

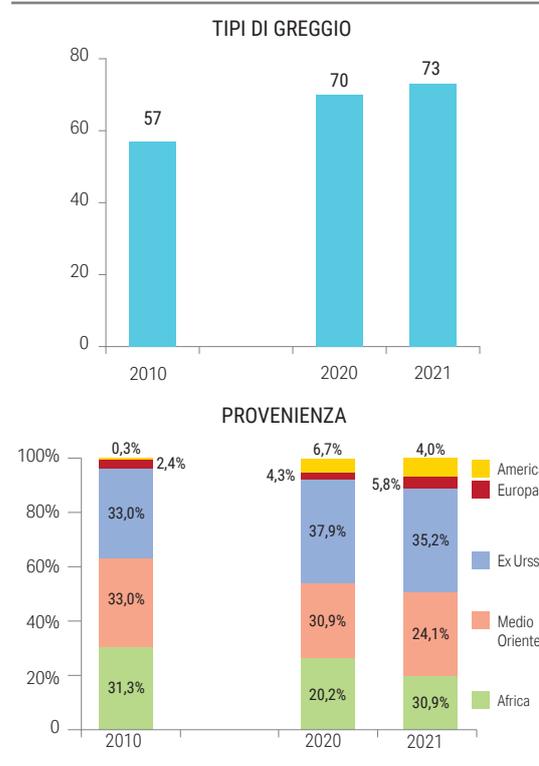
Ciò deriva dagli investimenti nel sistema di raffinazione nazionale per aumentare la sua flessibilità, che ha consentito di **diversificare l'approvvigionamento non solo geograficamente, ma anche in termini qualitativi.**

In Libia, ad esempio, in passato c'erano solo 3-4 greggi di riferimento (Es Sider, Bu Attifel, Brega), mentre dagli anni 2000 in poi se ne sono aggiunti tanti altri (El Sharara, Al Jorf, Mezla, Mellitah, ecc.).

In crescita anche le **importazioni** di prodotti petroliferi finiti, che nel 2021 sono state pari a 14 milioni di tonnellate (+1,3 per cento), mentre le importazioni di semilavorati (pari a 2,33 milioni di tonnellate) sono risultate in calo del 13,8 per cento.

Le **esportazioni** di greggio, semilavorati e prodotti finiti, pari a circa 27,5 milioni/tonnellate, sono aumentate di 3,6 milioni/tonnellate (+15 per cento).

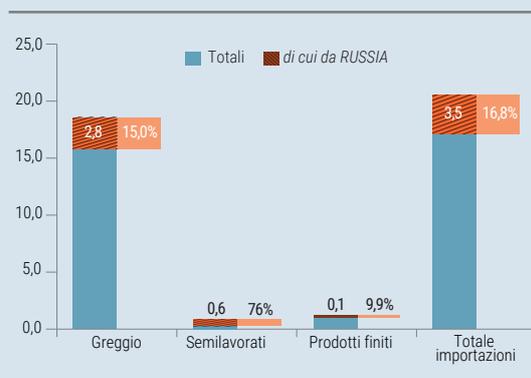
**ITALIA** Tipi e provenienza dei greggi importati



Fonte: Unione Energie per la Mobilità

Nei primi quattro mesi di quest'anno le provenienze dalla Russia si sono attestate intorno al 15 per cento del totale importato (con circa 2,8 milioni di tonnellate) come greggio; del 76 per cento come semilavorati e del 9,9 per cento come prodotti finiti. In particolare, gli arrivi di prodotti finiti dalla Russia sono stati poco più di 130 mila tonnellate, di cui per il 52 per cento olio combustibile e per il 48 per cento gasoli.

**ITALIA** Importazioni di greggio, semilavorati e prodotti totali dei quali volumi e peso dalla Russia (Milioni di tonnellate e peso percentuale)



# Il downstream italiano

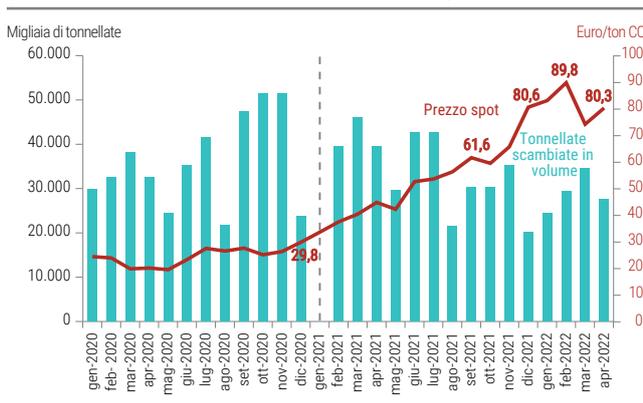
## La capacità di raffinazione nel 2021

Il 2021 è stato un altro anno difficile per la raffinazione che ha recuperato solo la metà dei volumi persi con la pandemia, in un contesto di **sovracapacità**, di **alto costo dell'energia e della CO<sub>2</sub>**, passata dai 24 euro/tonnellata del 2020 fino a circa 81 a dicembre 2021, toccando poi quotazioni record a febbraio 2022, in media a 89,8 euro/tonnellata. **Fattori che hanno amplificato la concorrenza asimmetrica con le raffinerie extra-europee aggravando la crisi sistemica in atto.**

Altro elemento di criticità è **l'aumento del costo del greggio e dei noli** delle navi che sta mettendo a dura prova il sistema, **saturando le linee di credito.**

Complessivamente, nel 2021 la capacità di raffinazione è rimasta invariata a 87,3 milioni di tonnellate, a fronte di lavorazioni per circa 64 milioni di tonnellate (+7,9 per cento) e un tasso

**EUROPA** Evoluzione prezzi CO<sub>2</sub>  
(Prezzo medio spot e tonnellate scambiate)

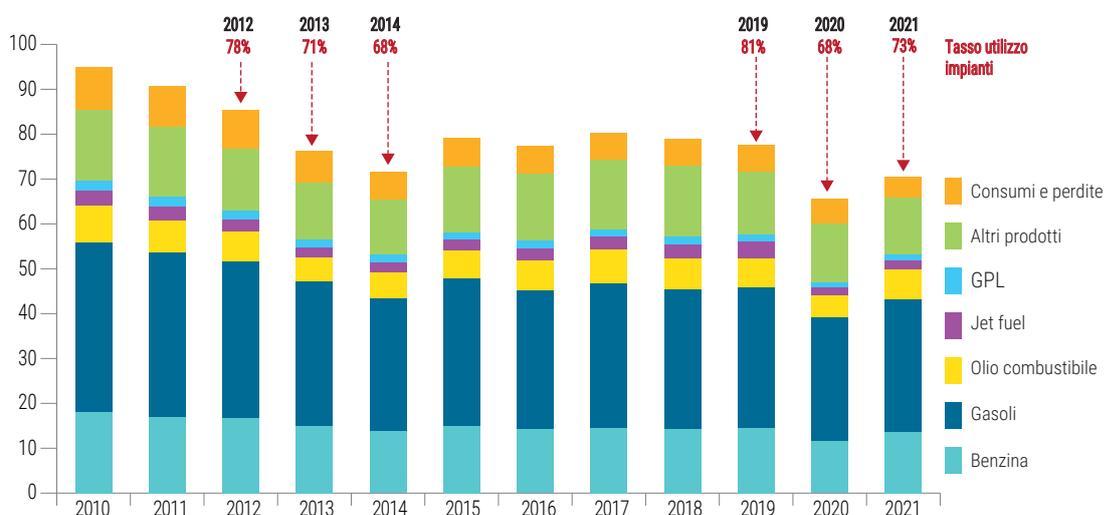


Fonte: EEX, European Energy Exchange

di utilizzo degli impianti risalito al 73 per cento, ma ancora inferiore di 8 punti percentuali rispetto al 2019.

Le lavorazioni di greggio, con 60,9 milioni di tonnellate che rappresentano circa il 96 per

**ITALIA** Evoluzione della produzione delle raffinerie  
(Milioni di tonnellate)



Fonte: Unione Energie per la Mobilità



cento del totale, hanno registrato un incremento del 10,4 per cento, mentre quelle dei semilavorati esteri sono scese del 28,3 per cento.

La **capacità di desolfurazione del sistema di raffinazione**, cioè la capacità di produrre carburanti con le specifiche sul tenore di zolfo richieste, è sui 38,8 milioni di tonnellate, più bassa del 21 per cento rispetto al picco di 49,2 del 2011, prima del ridimensionamento degli assetti impiantistici.

In Europa nel 2021 i margini per le lavorazioni *cracking*, sia per il Brent che per l'Ural, sono tornati a 2,8 dollari al barile rispetto ai minimi di poco più di un dollaro al barile del 2020, rimanendo tuttavia di oltre il 40 per cento inferiori ai livelli del 2019 (rispettivamente pari a 5 e 4,7 dollari al barile).

Dato il perdurare della gravità della situazione economico-finanziaria, **in Italia gli investimenti complessivi del settore petrolifero** effettuati nel 2021 sono stati ulteriormente ridimensionati, ammontando a 950 milioni di euro rispetto al miliardo e 400 milioni del 2019. In particolare, quelli per la raffinazione sono scesi a meno di 700 milioni di euro. Di essi, oltre la metà sono stati destinati all'ammmodernamento degli impianti, al mantenimento degli standard di sicurezza ed affidabilità, all'adeguamento alla normativa IMO sui

bunker, nonché al miglioramento dell'efficienza energetica e ambientale.

La "Legge di Bilancio 2021"<sup>1</sup> ha introdotto una disposizione finalizzata alla promozione dello sviluppo industriale e occupazione nelle regioni del Mezzogiorno nell'ambito del settore della **raffinazione e della bioraffinazione**. Una misura che avrebbe dovuto essere attuata, entro marzo 2021, dal Ministero della Transizione Ecologica con la stipula di specifici accordi con i settori interessati per la promozione di investimenti in ottica transizione energetica e sviluppo sostenibile. Accordi che, ad oggi, non sono stati ancora stipulati nonostante una specifica richiesta da parte del Parlamento<sup>2</sup>.

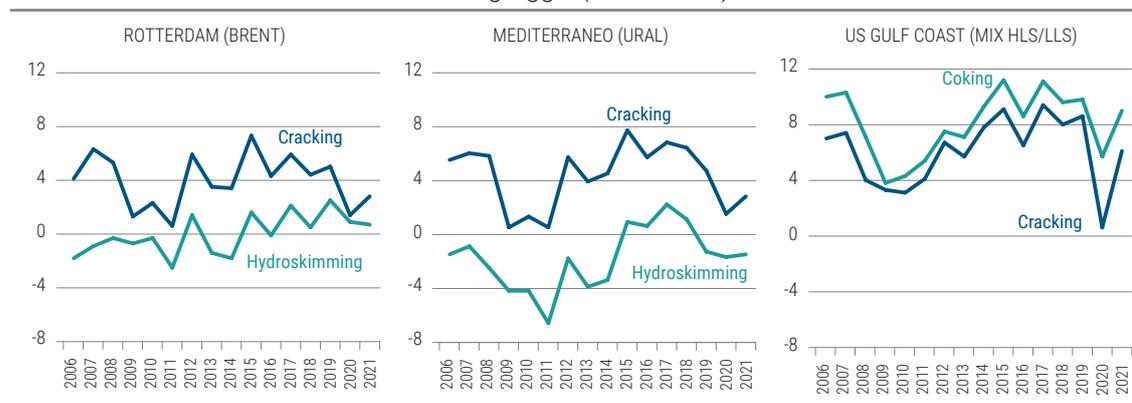
### La distribuzione carburanti

Lo stato di crisi del settore della distribuzione dei carburanti determinato da criticità strutturali che interessano sia la rete ordinaria sia, in misura più accentuata, quella autostradale, si è aggravato con l'emergenza pandemica da Covid-19 e le conseguenti misure restrittive della mobilità adottate anche nel corso del 2021.

<sup>1</sup> Legge n. 178/2020 pubblicata su Gazzetta Ufficiale n. 322 del 30 dicembre 2020, Suppl. Ordinario n. 46.

<sup>2</sup> Mozione 1-00588 del febbraio 2022.

### NORD EUROPA/MEDITERRANEO/AREA DEL GOLFO (USA) Il margine incrementale derivante dalla lavorazione di un barile di greggio (Dollari/barile)



Fonte: AIE, 2021



## DATI ANAGRAFE CARBURANTI A INIZIO 2022



**Nota metodologica di spiegazioni delle differenze:** I dati rilevati dall'Anagrafe comprendono anche i punti vendita in sospensiva e gli impianti monoprodotto GPL e/o metano. Nelle proprie stime sul totale della rete carburanti unem invece non contempla né i monoprodotto né gli impianti in sospensiva (non eroganti).

<sup>(1)</sup> Stime provvisorie unem.

### RETE ORDINARIA

È sempre più urgente un intervento normativo, sollecitato a più riprese da unem insieme alle Associazioni dei gestori e degli altri titolari, per avviare un reale processo di razionalizzazione e ammodernamento della rete, nell'ottica dello sviluppo di "punti vendita energie per la mobilità". La rete italiana è ancora caratterizzata da un numero elevato di distributori, spesso antieconomici, con erogati particolarmente bassi e servizi/attività integrative poco diffuse.

Occorre trasformare i più efficienti per offrire servizi oil e non-oil all'utenza, con particolare attenzione alla diffusione dei prodotti low e free carbon. Senza trascurare il problema, sempre attuale, dei fenomeni di illegalità con cui il settore sta combattendo da anni in stretto rapporto con le Istituzioni.

A giugno del 2022, su iniziativa del Ministro della Transizione Ecologica, è stato avviato un

tavolo tecnico di confronto sulla ristrutturazione della rete con le Associazioni del settore e con gli altri Dicasteri competenti (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Ministero dello Sviluppo Economico e Ministero dell'Economia e delle Finanze).

### RETE AUTOSTRADALE

La situazione delle aree oil sulla rete autostradale si è andata ulteriormente aggravando con erogati medi che negli ultimi dieci anni si sono ridotti di oltre il 50 per cento. È necessario un intervento rapido e realmente incisivo per ridurre il numero aree di servizio, oggi caratterizzate non solo da erogati medi molto bassi, ma anche da rigide condizioni operative che, unitamente ai maggiori oneri della gestione rispetto alla rete ordinaria, rendono ormai insostenibile la sopravvivenza stessa del comparto.

Nei mesi scorsi il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, insieme al Ministe-

**ITALIA** Impianti di distribuzione carburante iscritti all'Anagrafe Carburanti<sup>(1)</sup> suddivisi per Regione (Gennaio 2022)

Impianti per Regione <sup>(1)</sup>	Stradali	Autostradali
Valle d'Aosta	83	5
Piemonte	1.760	74
Liguria	540	35
Lombardia	2.856	54
Trentino Alto Adige	355	25
Friuli Venezia Giulia	476	12
Veneto	1.859	35
Emilia Romagna	1.785	41
Toscana	1.538	31
Umbria	430	4
Marche	758	13
Lazio	2.179	40
Molise	156	4
Abruzzo	593	20
Campania	1.930	40
Puglia	1.396	21
Basilicata	247	4
Calabria	795	21
Sicilia	1.838	27
Sardegna	613	–
<b>TOTALE CAMPIONE</b>	<b>22.187</b>	<b>506</b>

<sup>(1)</sup> Comprensivi di impianti in sospensiva e di impianti monoprodotto GPL /metano. Negli impianti autostradali sono ricompresi anche gli impianti sulle tangenziali.

Fonte: Anagrafe carburanti

ro della Transizione Ecologica, ha avviato un tavolo di confronto con le Associazioni rappresentative della distribuzione dei carburanti e delle attività di ristoro per aggiornare il Decreto Interministeriale del 7 agosto 2015, contenente il **"Piano di razionalizzazione della rete autostradale"**, scaduto nel 2020, stimolati anche dall'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) che aveva avviato, a fine maggio del 2021, un'ampia Consultazione per individuare gli elementi centrali nella **definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui dovranno attenersi i concessionari autostradali**. Il termine di emanazione del regolamento dell'ART, dopo alcuni necessari rinvii, è stato fissato al 28 ottobre 2022.

In relazione alla crisi pandemica, il settore è stato interessato da due interventi specifici:

- **Legge n. 156/2021:** proroga delle concessioni relative ai servizi di distribuzione di carbo-lubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale in corso all'11 settembre 2021;
- **Decreto Direttoriale 9 marzo 2021 attuativo del Decreto Ministeriale 14 dicembre 2020:** riconoscimento alle microimprese e alle piccole e alle medie imprese, nel limite complessivo di 4 milioni di euro per l'anno 2020, di un contributo commisurato ai contributi previdenziali e assistenziali, con esclusione dei premi per l'assicurazione obbligatoria.

## Scorte d'obbligo

La disciplina nazionale delle **scorte d'obbligo** è stata interessata da una serie di interventi normativi:

### SEMPLIFICAZIONE

**Legge n. 108/2021 e Decreto Ministeriale 11 gennaio 2022:** nell'ambito dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sono state introdotte semplificazioni nel sistema di tenuta delle scorte di sicurezza petrolifere, con particolare riguardo:

- alla possibilità di modificare, con un decreto annuale, l'elenco dei prodotti costituenti le scorte specifiche;
- alla facoltà dell'Organismo Centrale di Stoccaggio Italiano (OCSIT) di chiedere ai soggetti obbligati una garanzia a copertura del mancato versamento del contributo annuale;
- alla delega a OCSIT per il rilascio delle autorizzazioni alla tenuta delle scorte all'estero e per l'estero;
- alla stipula da parte di OCSIT di opzioni contrattuali di acquisto di prodotti (ticket) per la detenzione di scorte petrolifere.



## DESTOCCAGGIO

A seguito della crisi russa-ucraina, l'Agenzia Internazionale dell'Energia ha adottato nel 2022 due iniziative volte a **liberare complessivamente 180 milioni di barili di petrolio dalle scorte strategiche**, per fornire una risposta alle turbolenze delle quotazioni internazionali dei prezzi.

L'Italia ha aderito alle iniziative anche oltre la quota di sua competenza, riducendo transitoriamente l'entità delle scorte libere a carico degli operatori con due successivi provvedimenti:

- **Decreto Ministeriale 15 marzo 2022:** destoccaggio di 277,3 mila tonnellate di greggio equivalente di scorte libere a carico degli operatori (-4,24 per cento) a partire dal 18 marzo 2022 fino al 1° ottobre 2022, interessando quindi anche il nuovo anno scorte 2022-2023;
- **Decreto Ministeriale 20 aprile 2022:** destoccaggio di 678,4 mila tonnellate di greggio equivalente di scorte libere a carico degli operatori (ulteriore -10,33 per cento) dal 18 aprile 2022 fino al 1° novembre 2022; impegno al destoccaggio di 6.714 tonnellate di gasolio detenute da Ocsit. Anche in questo caso è interessato anche il nuovo anno scorte.

## AUTOTRASPORTO

Il settore dell'autotrasporto è stato interessato da misure di sostegno, non solo economico, ma anche normativo, per contrastare la situazione di crisi legata all'aumento dei costi dell'energia. In particolare, a seguito di un Protocollo d'intesa sottoscritto il 17 marzo 2022 dal Governo e dalle Associazioni degli autotrasportatori, con il **Decreto-Legge n. 21/2022**, convertito dalla Legge n. 51/2022, viene riformata la normativa per:

- rafforzare il contratto in forma scritta tra committente e vettore, prevedendo quale elemento essenziale il rispetto della clausola di adeguamento del costo del gasolio;
- prevedere, per i contratti in forma verbale, l'utilizzo dei valori indicativi di riferimento

pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Sotto il profilo economico:

- con il **Decreto Ministeriale 12 aprile 2022** sono stati previsti incentivi per il rinnovo del parco veicolare a favore delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi;
- con il **Decreto-Legge n. 50/2022 (art. 3)** è stato introdotto un nuovo credito di imposta per gli autotrasportatori che usufruivano del credito di imposta sull'accisa (mezzi >7,5 tonnellate e classe euro V o superiori). Il nuovo credito è nella misura del 28 per cento, al netto della sola IVA, per le spese sostenute nel primo trimestre 2022 per l'acquisto del gasolio, visti gli aumenti di prezzo eccezionali.

## AEROPORTI

Le imprese del settore aeroportuale, più di altre, hanno risentito degli effetti della pandemia per il crollo di consumi che stentano ancora a riprendersi. Nonostante ciò, il servizio è sempre stato garantito con gli alti standard operativi e tecnologici che lo contraddistinguono.

Unica misura di sostegno specifica è stata il *"Fondo per il sostegno per il settore aeroportuale"*, previsto dalla **Legge di Bilancio 2021** e attuato dal **Decreto Interministeriale del 25 novembre 2021**. Il Fondo contiene 800 milioni di euro, così ripartiti:

- 735 milioni di euro a favore dei gestori aeroportuali;
- 65 milioni di euro a favore dei prestatori di servizi aeroportuali che, al 1° gennaio 2021, erano in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'ENAC.

Da tali misure sono stati quindi esclusi i titolari di depositi di stoccaggio di jet fuels nei singoli aeroporti, benché siano stati palesemente danneggiati dalla crisi pandemica con un calo ingente dei consumi, rispetto al 2019, pari al 66 per cento nel 2020 e al 57 per cento nel 2021<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Variazioni riferite al comparto civile.

## FOCUS

## PNRR E IL DOWNSTREAM PETROLIFERO

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato dal Parlamento italiano ad aprile del 2021 e dall'Unione europea a luglio 2021, prevede un consistente sostegno finanziario per riforme e investimenti, allo scopo di attenuare l'impatto sociale ed economico della pandemia e di rendere l'economia più sostenibile, resiliente e meglio preparata per le sfide poste dalle transizioni verde e digitale.



### ITALIA Le risorse del PNRR (Miliardi di euro)

Fondo	Entità
Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (RRF)	191,5
<i>di cui: in sovvenzioni</i>	69,9
<i>in prestito</i>	122,6
Fondo complementare	30,6
React-EU	13,0
<b>Totale PNRR</b>	<b>235,1</b>

#### LE RISORSE DEL PNRR:

Il PNRR sarà attuato con un orizzonte temporale fino al 2026 ed è articolato in **Riforme e Missioni**.

Per quanto concerne il nostro settore, il PNRR ha purtroppo un impatto trascurabile essendo concentrato solo su alcune tecnologie per la decarbonizzazione.

A livello di **Riforme**, si registrano:

**Semplificazione e razionalizzazione delle normative in materia ambientale:** obiettivo è la semplificazione dei procedimenti in materia ambientale e, in particolare, delle disposizioni concernenti la valutazione di impatto ambientale ("VIA"). Le norme vigenti prevedono procedure di durata troppo lunga e ostacolano la realizzazione di infrastrutture e di altri interventi sul territorio. La riforma è stata introdotta, in particolare, con la Legge n. 108/2021.

**Riforma fiscale:** obiettivo è dare risposta alle debolezze strutturali del Paese attraverso una riforma intesa come parte integrante della ripresa che si intende innescare, anche grazie alle risorse europee. Al momento, è all'esame del Parlamento il Disegno di Legge delega al Governo.

**Promozione della concorrenza:** obiettivo è l'emanazione annuale di una "Legge concorrenza", attualmente all'esame della Camera dei Deputati, dopo la prima approvazione al Senato. Il testo prevede interventi di liberalizzazione delle concessioni portuali.

In merito alle **Missioni**, si registrano:

#### 1 Rivoluzione verde e transizione ecologica

È volta a realizzare la transizione verde ed ecologica della società e dell'economia per rendere il sistema sostenibile e garantire la sua competitività. Comprende interventi per l'agricoltura sostenibile e per migliorare la capacità di gestione dei rifiuti; programmi di investimento e ricerca per le fonti di energia rinnovabili; investimenti per



## FOCUS

lo sviluppo delle principali filiere industriali della transizione ecologica e la mobilità sostenibile. Prevede inoltre azioni per l'efficientamento del patrimonio immobiliare pubblico e privato; iniziative per il contrasto al dissesto idrogeologico, per salvaguardare e promuovere la biodiversità del territorio, e per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento e la gestione sostenibile ed efficiente delle risorse idriche.

### 2 Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Si pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria na-

zionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno. Potenzia i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale in relazione al sistema degli aeroporti. Promuove l'ottimizzazione e la digitalizzazione del traffico aereo. Punta a garantire l'interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) per la rete dei porti.

Nella sostanza, il settore del downstream petrolifero è interessato dalle Missioni e, quindi, dal sostegno agli investimenti, solo parzialmente e nell'ambito dei seguenti temi:

#### MISSIONE 2 Rivoluzione Verde e Transizione ecologica

Componente ed entità fondi (miliardi di euro)	Temi di interesse
 <p>Economia circolare e agricoltura sostenibile <b>6,97</b></p>	Riciclo dei rifiuti, come il riciclo meccanico e chimico delle plastiche
 <p>Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile <b>25,36</b></p>	Sviluppo del biometano, infrastrutture di distribuzione di energia elettrica, utilizzo (con misure di stimolo alla produzione e al consumo) dell'idrogeno verde in settori come la raffinazione del petrolio, creazione di 40 stazioni di rifornimento di idrogeno per il trasporto stradale, sviluppo di 7.500 punti di ricarica elettrica rapida in autostrada e 13.755 nei centri urbani oltre a 100 stazioni di ricarica sperimentali con tecnologie per lo stoccaggio dell'energia ("accelerare la transizione del modello tradizionale di stazioni di rifornimento basate su carburante verso punti di rifornimento per veicoli elettrici")

#### MISSIONE 3 Infrastrutture per la mobilità sostenibile

Componente ed entità fondi (miliardi di euro)	Temi di interesse
 <p>Intermodalità e logistica integrata <b>3,16</b></p>	Sviluppo del sistema portuale (compresa l'attuazione del regolamento per l'aggiudicazione competitiva delle concessioni delle aree portuali), innovazione digitale dei sistemi aeroportuali per la riduzione del consumo di carburante

## La sicurezza fisica (*security*) delle strutture petrolifere

Nel 2021 non è stato registrato nessun furto o tentato furto agli oleodotti, a conferma della validità delle misure e iniziative messe sinora in campo.

In questo ambito, vanno inseriti i due corsi di aggiornamento per le Forze di Polizia tenuti nel corso del 2021 presso le prefetture di Trieste (aprile) e Novara (giugno) con il coinvolgimento dei gestori di oleodotti che transitano nel loro territorio.

Il fenomeno resta tuttavia costantemente monitorato grazie al portale SAO (Segnalazione attacchi oleodotti), realizzato da unem, che consente un *alert* georeferenziato in caso di attacchi per i proprietari delle infrastrutture.

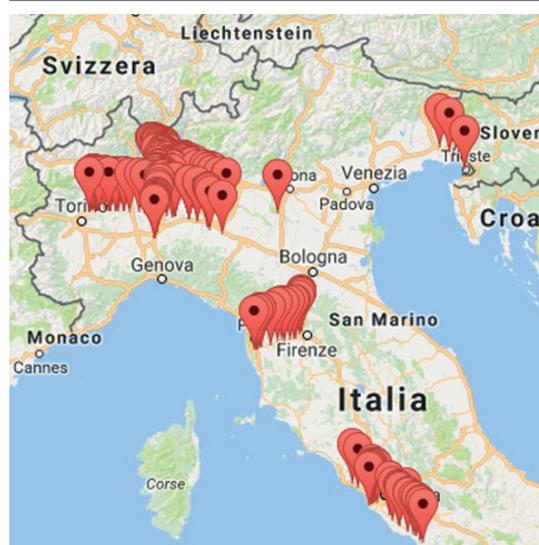
## IN CALO RAPINE E FURTI AI DISTRIBUTORI DI CARBURANTI

Sono state assunte nuove iniziative di collaborazione tra unem e il Servizio Analisi Criminale

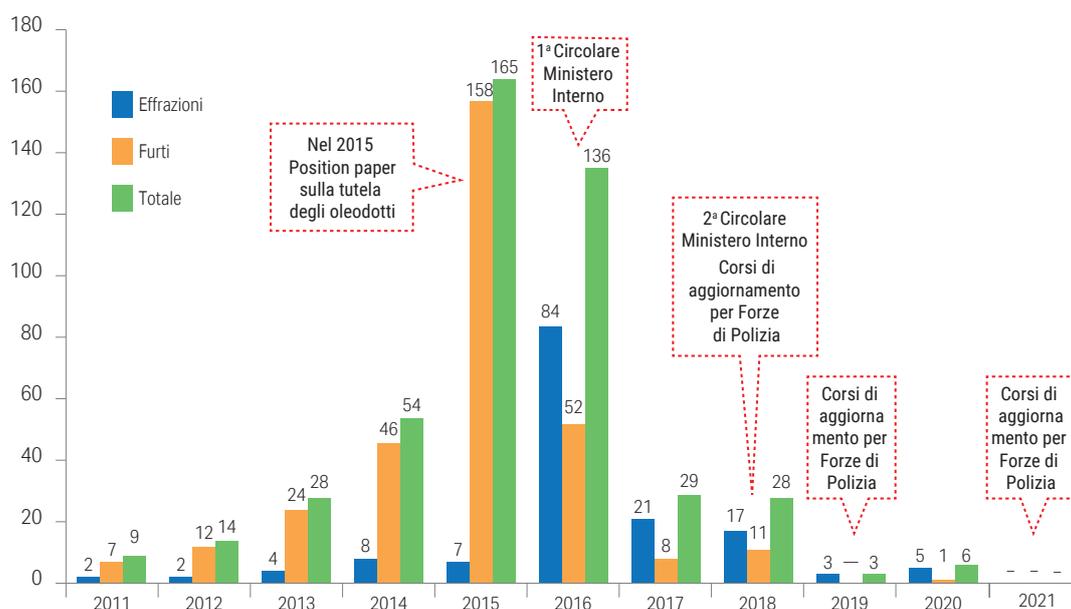


Effrazione di un oleodotto

Portale SAO mappa eventi 2011-2021



## ITALIA Attacchi agli oleodotti serie storica 2011-2021



Fonte: Portale unem SAO - Segnalazione Attacchi Oleodotti



della Direzione Centrale della Polizia Criminale, Dip. Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno, in materia di **reati predatori (rapine e furti di contanti dagli accettatori di banconote) ai danni del personale e degli impianti di distribuzione carburanti**, in attuazione del progetto lanciato nel 2019 da unem, denominato **"Punti vendita sicuri"**.

Tra queste, l'attivazione di uno scambio diretto di dati trimestrali con un più puntuale lavoro di monitoraggio per fornire tempestivamente le linee di indirizzo operative di prevenzione e contrasto a livello territoriale alle Forze di Polizia coinvolte (Arma dei carabinieri, Polizia di Stato e Guardia di Finanza).

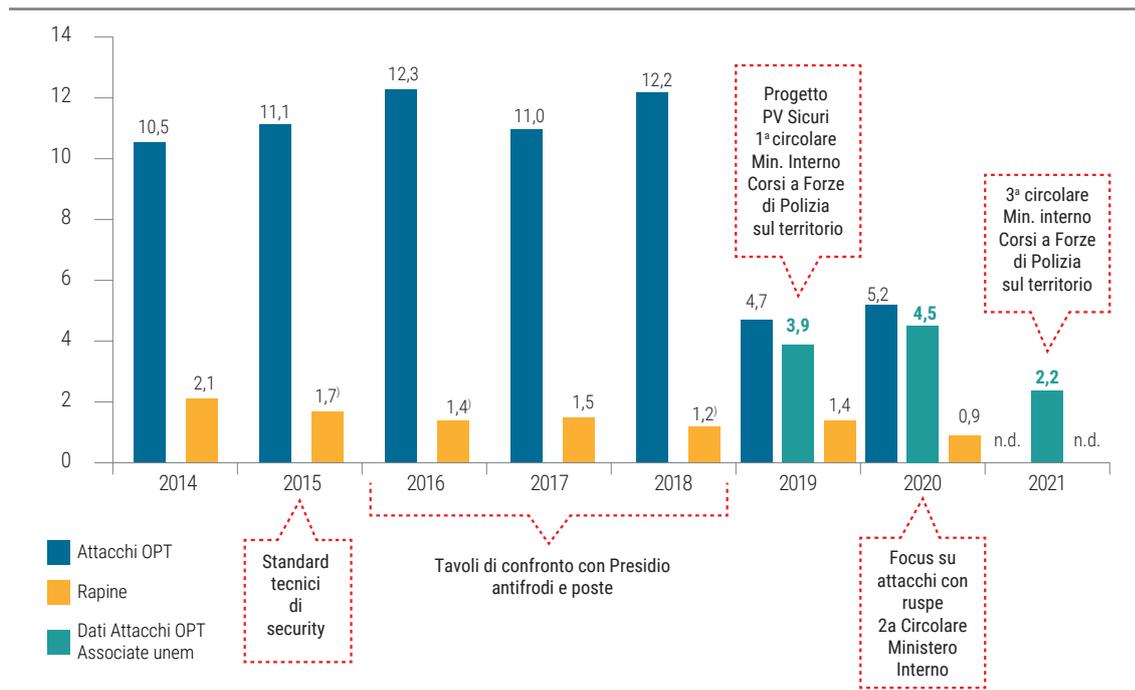
In calo i **furti agli accettatori** di banconote, in linea con i furti ad ATM bancari e postali.

Furti agli accettatori di banconote  
(Indice di rischio 2021)



Indice di rischio (IR): attacchi ogni 100 impianti.  
Fonte: unem su dati Associate

**ITALIA** Evoluzione di rapine e furti agli accettatori di banconote nei punti vendita delle Associate unem e delle relative azioni di contrasto  
Indice di rischio (attacchi ogni 100 impianti)



Fonte: Rapporto OSSIF e unem su dati Associate



## OSSIF IL RAPPORTO INTERSETTORIALE 2021

Il Rapporto Intersettoriale 2021 sulla Criminalità Predatoria è realizzato da OSSIF, dal Servizio Analisi Criminale del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno e dai settori esposti alla criminalità predatoria tra cui unem.

Evidenza come nel 2020 sia proseguito il calo delle

**RAPINE** – 17,6%

**FURTI** – 54,0%

rispetto al 2019.



**Rapine denunciate nel 2020 pari a 20.000**

**Pubblica via** 55,4%

**Esercizi commerciali** 15,2%

**Abitazione** 7,9%



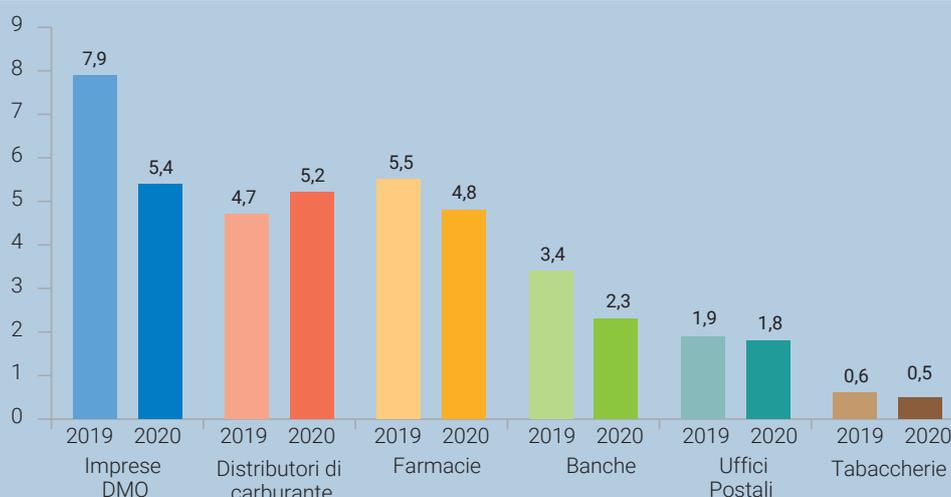
**Furti denunciati nel 2020 pari a 721.680**

**Abitazione** 15,2%

**Auto in sosta** 11,7%

**Autovetture** 10,5%

**ITALIA** Furti ogni 100 punti vendita operativi per categoria, 2019-2020



Fonte: Elaborazioni su dati SAC-DCPC Ministero dell'Interno, OSSIF, Federazione Italiana Tabaccai, unem, Italiana Petroli, Poste Italiane, Federfarma, Federdistribuzione



## MISURE DI PREVENZIONE E CONTRASTO



**ITALIA** Indice di rischio<sup>(1)</sup> attacchi ad ATM e OPT fra il 2011 e il 2020



<sup>(1)</sup> Calcolato come n°attacchi ATM-OPT/100 esercizi.

Fonte: Rapporto OSSIF



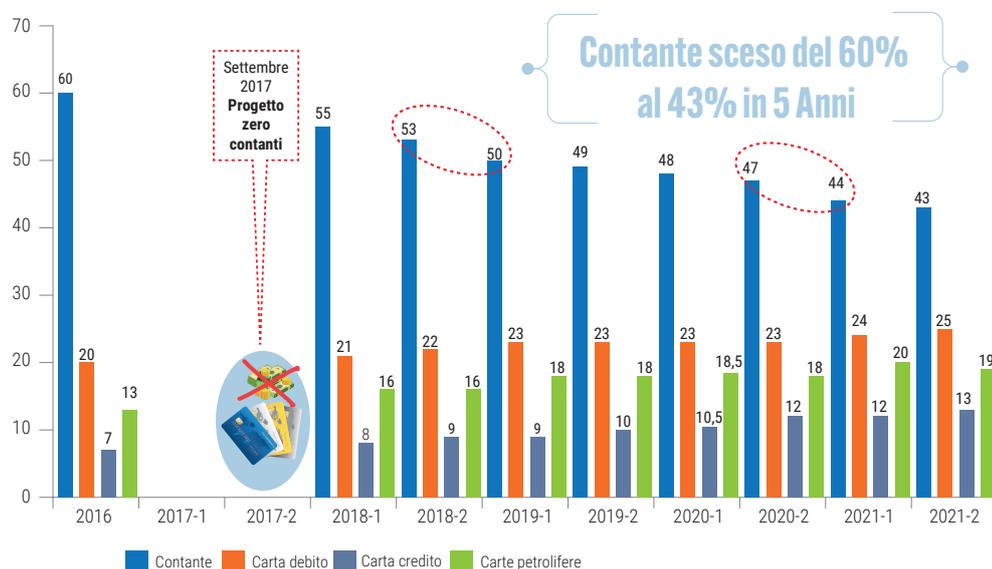
## Il Progetto “Zero contanti” e il Piano “Italia cashless”

Nel 2021 i pagamenti in contanti sulla rete carburanti hanno confermato la progressiva riduzione degli ultimi anni, attestandosi al 43 per cento rispetto a 48 per cento del 2020. Nel solo primo trimestre 2021 l'introduzione

del *cashback* di Stato ha accelerato la velocità media di discesa.

Negli ultimi 5 anni circa 7 miliardi di incassi sulla rete si sono trasformati in pagamenti tracciati, contribuendo a ridurre i fenomeni di illegalità e il rischio potenziale di rapine e furti.

**RETE** Riduzione del contante sulla rete carburanti per semestre  
(Peso % in volumi delle tipologie di pagamenti)



Fonte: unem su dati Associate



# Aspetti tributari e fiscali

## Il gettito fiscale

Nel 2021, le **entrate tributarie erariali** accertate in base al criterio della competenza giuridica sono state pari a 496,1 miliardi di euro, in aumento di 48,5 miliardi rispetto all'anno precedente (+10,8 per cento).

Le **imposte dirette** sono ammontate a 269,8 miliardi di euro (+16,8 miliardi, +6,7 per cento), mentre le **imposte indirette** a 226,3 miliardi di euro (+31,6 miliardi, +16,3 per cento).

Le **entrate IVA** sono state pari a 147,9 miliardi di euro (+19,3 per cento), con un maggior contributo dai prodotti petroliferi stimato in 2,9 miliardi (+30 per cento), legato alla crescita dei prezzi (benzina +36,1 per cento, gasolio +29,7 per cento) e dei consumi (+10,1 per cento).

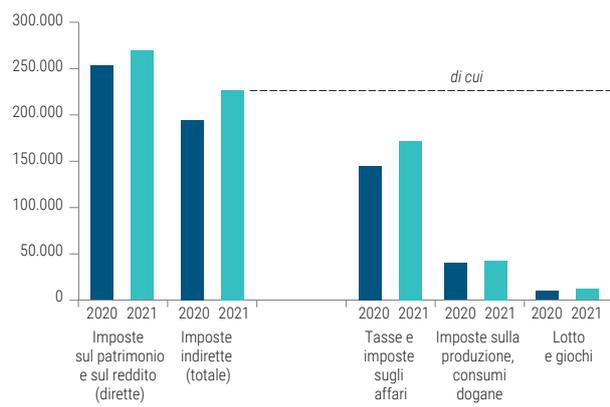
Dall'analisi della composizione percentuale per tipologia di imposta, rispetto al totale 2021 emerge una diminuzione del peso del gettito IRPEF rispetto al 2020 dal 41,9 al 40 per cento. Le imposte che rientrano nella categoria "altre dirette" passano dal 14,6 al 14,4 per cento. Nella categoria delle "imposte indirette" si evidenzia invece un incremento di 2,1 punti percentuali del peso dell'IVA, passando dal 27,7 al 29,8 per cento.

Nello stesso periodo l'accisa sugli **oli minerali e prodotti** analoghi è stata di 24,7 miliardi di euro (+2,6 miliardi, +12,1 per cento), derivante prevalentemente da benzina e gasolio e solo in modo residuale dal GPL (565 milioni).

L'accisa sull'**energia elettrica** e addizionali è stata di 2,5 miliardi (-171 milioni, -6,4 per cento), mentre quella sul **gas naturale** per combustione (gas metano) di 3,1 miliardi (+81 milioni, +2,7 per cento).

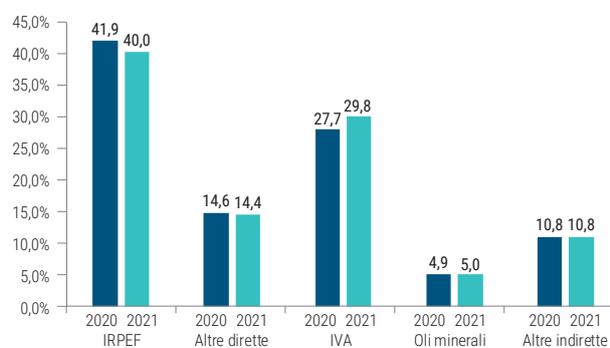
Complessivamente, le entrate fiscali sui pro-

**ITALIA** Composizione del gettito fiscale per categorie di bilancio statale (Milioni di euro)



Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Bollettino entrate tributarie 2021, n. 238, febbraio 2022

**ITALIA** Composizione gettito per tipologia di imposta



Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Bollettino entrate tributarie 2021, n. 238, febbraio 2022

dotti petroliferi (accise+IVA) si stimano pari a circa 37,4 miliardi di euro<sup>1</sup> (+5,6 miliardi di euro, +17,5 per cento). Un valore analogo a quello del 2011 quando i volumi dei prodotti immessi in consumo erano tuttavia più alti di 15,6 milioni di tonnellate.

<sup>1</sup> Stime unem in base all'andamento dei consumi dei prodotti petroliferi, che non considera le riduzioni e le esenzioni di accise per particolari utilizzi e comprende anche le stime su accise e imposte sui gas incondensabili, sui lubrificanti e bitumi.



**ITALIA** La stima del gettito fiscale sugli oli minerali  
(Miliardi di euro)

	Imposta di fabbricazione/Accisa					Totale	Sovra- imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
	sulla Benzina	di cui quota riservata alle Regioni <sup>(1)</sup>	sui Gasoli	sugli Oli comb.li	su altri prodotti				
1970	0,658		0,123	0,058	0,064	0,903	0,009	0,088	1,000
1975	1,286		0,159	0,023	0,089	1,557	0,010	0,542	2,109
1980	2,957		0,325	0,033	0,173	3,488	0,039	1,963	5,490
1985	5,268		1,669	0,097	0,195	7,229	0,076	4,028	11,333
1990	8,054		7,186	0,400	0,679	16,319	0,300	5,010	21,629
1995	12,586		8,862	0,724	0,738	22,910	0,374	6,972	30,256
1996	12,425	3,961	8,886	0,405	1,170	22,886	0,376	7,489	30,751
1997	13,082	4,032	9,194	0,349	1,040	23,665	0,238	7,850	31,753
1998	13,091	2,946	9,575	0,306	1,070	24,042	0,204	7,902	32,148
1999	13,613	2,930	10,350	0,300	1,150	25,413	0,178	8,367	33,958
2000	11,650	2,794	9,900	0,245	1,186	22,981	0,170	9,813	32,964
2001	11,350	2,530	10,700	0,230	1,955	24,235	0,134	9,658	34,027

	Imposta di fabbricazione/Accisa					Imposta di consumo su Bitumi e Lubrificanti	Totale	Sovra- imposta di confine	IVA su tutti i prodotti	Totale su tutti i prodotti
	sulla Benzina	di cui quota riservata alle Regioni <sup>(1)</sup>	sui Gasoli	su altri prodotti	su Gas incondensabili (GPL)					
2002	11,100	2,648	11,200	0,260	0,617	0,366	23,543	0,153	9,813	33,509
2003	10,500	2,379	11,000	0,214	0,552	0,369	22,635	0,126	10,050	32,811
2004	10,600	2,174	12,100	0,226	0,585	0,351	23,862	0,098	10,650	34,610
2005	9,950	2,032	13,050	0,258	0,698	0,357	24,313	0,081	11,630	36,024
2006	9,350	1,921	13,500	0,650	0,537	0,431	24,468	0,084	12,300	36,852
2007	8,770	2,084	14,000	0,393	0,471	0,400	24,034	0,061	12,100	36,195
2008	8,130	1,942	14,070	0,418	0,465	0,384	23,467	0,060	13,200	36,727
2009	7,900	2,019	13,900	0,390	0,515	0,305	23,010	0,069	10,850	33,929
2010	7,700	2,034	13,750	0,816	0,580	0,322	23,168	0,047	11,750	34,965
2011	7,400	1,915	14,500	0,718	0,521	0,347	23,486	0,047	13,600	37,133
2012	8,200	1,728	17,700	1,297	0,566	0,306	28,069	0,048	14,400	42,517
2013	8,000	1,252	17,800	1,226	0,564	0,294	27,884	0,056	13,880	41,820
2014	7,700	,	17,500	0,360	0,563	0,351	26,474	0,055	13,840	40,369
2015	7,500		17,650	0,262	0,627	0,327	26,366	0,067	12,500	38,933
2016	7,400		17,800	0,228	0,605	0,325	26,358	0,020	11,550	37,928
2017	7,350		18,240	0,203	0,643	0,323	26,759	0,030	12,500	39,289
2018	7,150		18,280	0,027	0,623	0,340	26,420	0,020	13,220	39,660
2019	7,160		18,100	0,179	0,634	0,317	26,390	0,018	13,030	39,438
2020	5,680		15,300	0,278	0,523	0,285	22,066	0,015	9,770	31,851
2021 <sup>(2)</sup>	6,640		17,110	0,073	0,565	0,315	24,703	0,017	12,710	37,430

<sup>(1)</sup> Compartecipazione all'accisa allargata anche al gasolio a partire dal 2007.

<sup>(2)</sup> Dati provvisori.

NB: L'attribuzione dell'accisa sui prodotti petroliferi tra benzina, gasolio e altri prodotti è frutto di stime unem, così come il calcolo del gettito IVA.

Fonte: unem su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze, Dipartimento delle Finanze, Direzione Studi e Ricerche Economico-Fiscali (dal 2002 Bollettino Entrate tributarie erariali) (accertamenti competenza giuridica)



## La revisione del sistema fiscale

Il 5 ottobre 2021 il Consiglio dei Ministri ha approvato il **Disegno di Legge delega per la revisione del sistema fiscale**, che rappresenta una delle quattro riforme strutturali che accompagnano il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, presentato alla Commissione europea nell'aprile 2021.

I principali elementi che lo caratterizzano, in linea con le raccomandazioni del Fondo monetario internazionale e dell'Unione europea, sono:

1. la **revisione del sistema di imposizione personale sui redditi**, secondo un modello duale che preveda, da un lato, la tassazione proporzionale dei redditi derivanti dall'impiego del capitale, anche nelle attività di impresa e di lavoro autonomo, dall'altro, per tutte le altre categorie di reddito, l'IRPEF sempre progressiva con nuove regole per alleggerire il carico fiscale;
2. la **riforma dell'imposizione sul reddito d'impresa**, da definire secondo i principi e criteri direttivi della coerenza con il sistema di imposizione personale, della tendenziale neutralità rispetto alle forme dell'attività imprenditoriale, della semplificazione e razionalizzazione dell'imposta dal punto di vista amministrativo, anche attraverso un rafforzamento del processo di avvicinamento tra valori civilistici e fiscali;
3. la **razionalizzazione dell'IVA e delle accise**, ai fini di semplificazione, contrasto dell'erosione e dell'evasione, ed efficienza per quanto riguarda l'IVA. Quanto alla tassazione indiretta sulla produzione e sui consumi dei prodotti energetici e dell'energia elettrica il sistema sarà revisionato, in coerenza con l'European Green Deal, con l'obiettivo di contribuire alla riduzione progressiva delle emissioni di gas climalteranti e alla promozione dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili ed ecocompatibili;

4. il **graduale superamento dell'Imposta Regionale sulle Attività Produttive – IRAP**;
5. l'adozione di **norme finalizzate a modificare il sistema di rilevazione catastale degli immobili**, prevedendo nuovi strumenti da porre a disposizione dei Comuni e dell'Agenzia delle Entrate, atti a facilitare l'individuazione e il corretto classamento degli immobili;
6. l'aggiornamento della **fiscalità locale, nella componente personale e in quella immobiliare**, sostituendo le vigenti addizionali con altrettante sovrainposte

Dalla data di approvazione della norma il Governo avrà a disposizione 18 mesi per la definizione dei decreti delegati previsti.

## Digitalizzazione della filiera e contrasto all'illegalità

### Telematizzazione dei documenti fiscali di circolazione dei carburanti, combustibili e lubrificanti

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), con la Determinazione n. 494575/RU del 24 dicembre 2021, ha fissato le date per il **completamento del processo di telematizzazione dei documenti fiscali** per la circolazione dei prodotti energetici.

L'**e-Das**, già operativo per benzina e gasolio autotrazione dal 1° ottobre 2020, e per i carburanti denaturati per uso agricolo dal 1° marzo scorso, **è stato esteso dal 1° luglio 2022 in modo graduale a tutti i prodotti**, .

Per quanto riguarda il GPL ad imposta assolta e per la circolazione di lubrificanti e bitumi, in considerazione delle specifiche peculiarità della loro logistica, delle molteplici modalità di trasporto (sfuso, condizionato in fusti e bombole) e della capillare distribuzione al consumo che risulta atipica rispetto ai carburanti, è stato avviato con l'Agenzia delle Dogane un tavolo tecnico con i seguenti obiettivi:

- definire il perimetro di applicazione del provvedimento, al fine di escludere i prodotti confezionati fino a 225 litri;
- prevedere un periodo transitorio per consentire alle aziende di adeguare i propri sistemi informativi;
- mantenere l'attuale prassi operativa.
- di facilitare, attraverso la qualità e la tempestività dei dati trasmessi, l'attività di controllo da remoto degli uffici che accedono ai suddetti dati in modo autonomo e diretto, al fine di razionalizzare le procedure di controllo fisico rendendole più mirate ed uniformi.

### Punti vendita non presidiati Telematizzazione del registro di carico e scarico

Con l'adozione ad inizio anno del registro di carico e scarico in formato telematico, si è concluso il processo, avviato nel 2018, di smaterializzazione della contabilità fiscale afferente all'imposta sul valore aggiunto e all'accisa per gli impianti di distribuzione carburanti non presidiati.

Il dialogo telematico tra gli operatori e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli consegue benefici tangibili poiché consente:

- di eliminare la *front-office* (non sarà più necessario consegnare il prospetto riepilogativo del registro e ritirare tempestivamente il registro vidimato per l'anno successivo);
- di annullare il rischio degli errori formali di compilazione, favorendo la *compliance* e riducendo il contenzioso;

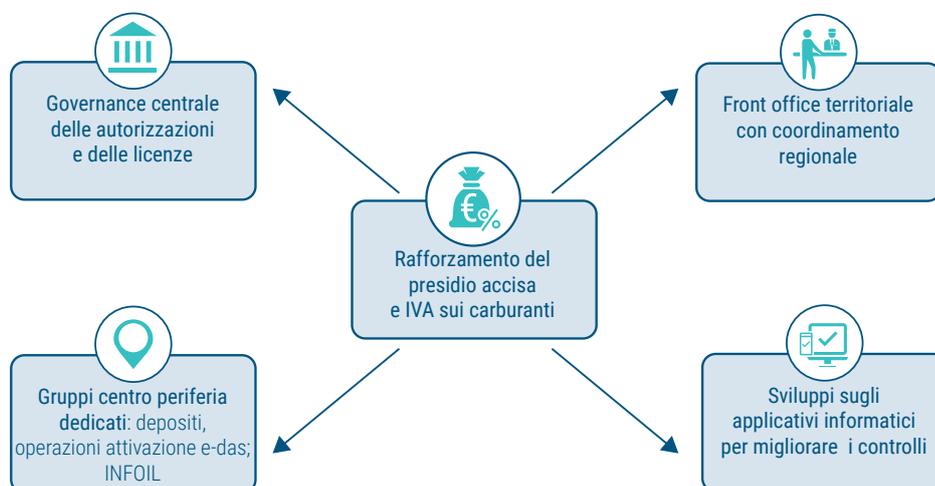
### La nuova struttura giuridica della filiera petrolifera

Con la Direttoriale del 15 novembre 2021, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in diretta esecuzione dell'articolo 25, comma 6-ter, del TUA<sup>1</sup>, ha stabilito al livello operativo le specifiche dei requisiti tecnico-organizzativi minimi per lo svolgimento dell'attività di depositi di prodotti petroliferi autotrazione, al fine di verificarne la sussistenza. **Ciò anche al fine di proteggere la filiera da eventuali acquisizioni da parte di soggetti non trasparenti**, che potrebbero mettere in atto comportamenti in frode, con pesanti danni per l'erario e distorsioni nel mercato dei carburanti

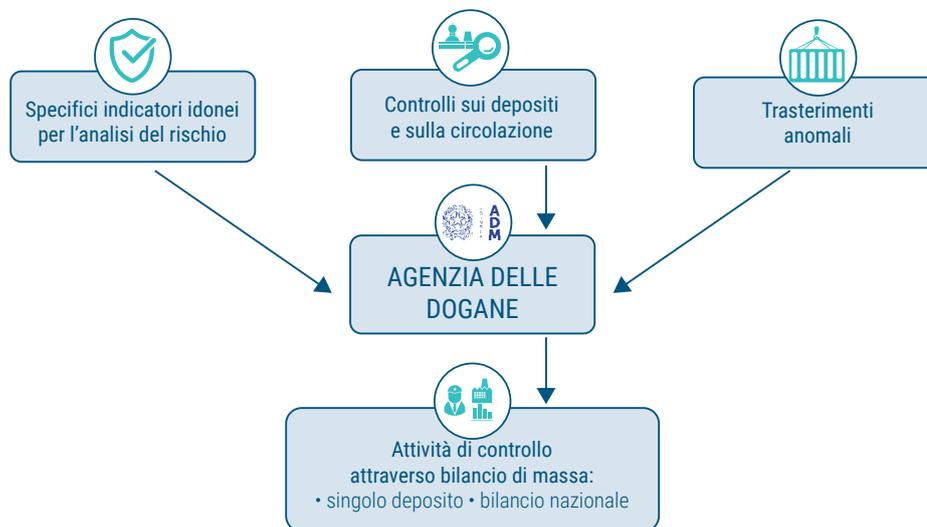
Il provvedimento stabilisce che la validità e l'efficacia della variazione della titolarità, o del trasferimento della gestione dei depositi di stoccaggio di oli minerali, siano subordinate

<sup>1</sup> TUA – Testo Unico delle Accise.

Assetto organizzativo dei controlli dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli



**AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI** Analisi flussi merceologici



alla preventiva comunicazione di inizio attività da trasmettere anche all'ADM, che rilascia un successivo nulla osta previa verifica in capo al soggetto subentrante, della sussistenza del requisito dell'affidabilità economica, nonché dei requisiti soggettivi prescritti dagli articoli 23 e 25 del Decreto Legislativo n. 504/95.

In pratica, si ripristina un regime di vigilanza fiscale sulle fattispecie che determinano la variazione del soggetto giuridico responsabile dell'esercizio del deposito, nel rispetto della liberalizzazione operata dalla Legge n. 239/2004 in materia di disciplina amministrativa degli impianti di stoccaggio di oli minerali.

Il **rilascio del nulla osta al possesso** da parte del soggetto subentrante avviene dopo il riscontro:

1. dei requisiti soggettivi, di cui all'art. 23, commi 6, 7, 8, 9 e 11, nel caso di persone giuridiche e società, ed all'art. 25, commi 6-bis e 7, del TUA;
2. di una posizione di affidabilità economica con particolare riferimento a:
  - composizione della compagine sociale;
  - assetto organizzativo impresso alla struttura aziendale;

- capacità tecnico/professionale;
- solida posizione economica, patrimoniale e finanziaria in rapporto all'attività che si propone di svolgere ed alla sostenibilità del piano industriale elaborato per l'approvvigionamento e per la gestione del deposito.

**Depositi fiscali "sotto soglia"**

L'articolo 5 *quater* della Legge n. 51/2022 interviene sull'articolata disciplina del settore dei carburanti, disegnata dal legislatore a partire dal 2016 per far fronte al dilagare di fenomeni di illegalità nella distribuzione e commercializzazione dei prodotti petroliferi.

La riforma complessiva della disciplina parte proprio dalla ridefinizione dell'istituto del deposito fiscale, centro nevralgico della filiera in quanto luogo deputato per l'esigibilità dei tributi sui prodotti movimentati dal depositario autorizzato, e presidio di garanzia per prevenire fenomeni distorsivi di mercato, causati da comportamenti fraudolenti in materia fiscale.

La Legge n. 232/2016, riconoscendo il ruolo nevralgico di tali depositi, ha meglio definito i requisiti oggettivi del deposito – dimensionali e



di tipologie di attività – e soggetti del titolare, previsti dell'articolo 23 del TUA per l'ottenimento dell'autorizzazione, riconoscendo al contempo un periodo transitorio di tre anni, fino al 31 dicembre 2019, per consentire ai depositi fiscali che non rientravano nei requisiti di adeguarsi alle nuove prescrizioni.

In tale quadro **la deroga introdotta all'art. 23 del TUA con l'art. 5 quater della Legge n. 51/2022**, consentendo ai depositi privi dei requisiti di continuare ad operare, sebbene per un anno e con alcune cautele, **rappresenta un segnale in controtendenza e di grande preoccupazione in quanto introduce un nuovo elemento di rischio nel solido impianto antifrode costituito a tutela delle accise e dell'IVA**, bloccando peraltro i procedimenti in corso di revoca o sospensione delle autorizzazioni di deposito fiscale, oggi illegittimamente operanti.

L'efficacia dell'impianto normativo emerge chiaramente dai dati dell'Agenzia delle Dogane:

- nell'ottobre 2019, prima della scadenza del periodo transitorio concesso ai depositi che non rispondevano ai requisiti dimensionali minimi (cosiddetti "sotto soglia"), si rilevavano flussi in contrabbando dei carburanti pari a 200 milioni di litri al mese - ovvero il 6 per cento dei carburanti erogati che generavano una frode IVA di 80 milioni al mese (vedi *"Relazione annuale sull'economia non osservata"*, allegata alla Nota di aggiornamento di ottobre 2019 del Documento di Economia e Finanza);
- nel dicembre 2021, a distanza di due anni dalla fine del periodo transitorio, nel corso di un nuovo *open hearing* con gli operatori, l'Agenzia ha riscontrato che i flussi illegali ammontavano a 50 milioni di litri al mese, ossia si erano ridotti del 75 per cento rispetto al 2020, recuperando un gettito d'IVA pari a 60 milioni di euro al mese.

## Revisione regime generale delle accise (Direttiva UE 2020/262)

Il Decreto Legislativo n. 180 del 5 novembre 2021<sup>1</sup>, ha recepito nell'ordinamento nazionale la Direttiva (UE) 2020/262, del 19 dicembre 2019, che stabilisce il regime generale delle accise, andando a **modificare il Testo Unico delle Accise** (Decreto Legislativo n. 504/95) relativamente:

- all'individuazione del momento in cui sorge l'obbligazione tributaria in casi specifici;
- alla previsione di soglie comuni relative alla perdita parziale dei prodotti sottoposti ad accisa durante il trasporto. Nelle more di soglie comuni di tolleranza del calo continuano ad applicarsi le disposizioni di cui al Decreto Ministeriale 55/2000;
- all'introduzione di nuove figure di soggetti (speditore e destinatario certificati), che coincidono con depositario autorizzato e/o destinatario registrato, autorizzati a spedire o ricevere prodotti ad imposta assoluta provenienti da altri Stati dell'Unione senza pregiudicare la fiscalità dello Stato di destinazione. Si tratta di figure professionali comuni nel settore degli alcoli e del tabacco.

## Disposizioni fiscali

### CARO ENERGIA ED EXTRA-PROFITTI

Per contrastare gli effetti economici negativi causati dalla drammatica escalation del conflitto russo-ucraino, il Governo con diversi provvedimenti ha adottato una serie di misure a sostegno delle imprese e delle famiglie<sup>2</sup>, tese a:

- contenere il prezzo dell'energia elettrica, del gas e dei carburanti;
- garantire la necessaria liquidità alle imprese;
- sostenere il lavoro, il turismo, la pesca, l'agricoltura, l'autotrasporto;

<sup>1</sup> Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 284 del 29 novembre 2021.

<sup>2</sup> Vedi scheda "Misure di contenimento "Caro Energia" in Italia 2021-2022" a pag. 16.



- finanziare le attività di assistenza e accoglienza a seguito della crisi ucraina.

## Riduzioni fiscalità sui carburanti autotrazione

Per sostenere famiglie e imprese e limitare anche gli effetti sull'inflazione derivanti dall'aumento del costo dei carburanti si è provveduto, con diversi provvedimenti a una riduzione dell'accisa sugli stessi a partire dal 21 marzo scorso. La misura ha inizialmente interessato solo benzina, gasolio e GPL per poi essere estesa dal 3 maggio al metano, con un intervento anche sull'IVA.

### Decreti di riduzione dell'accisa e le nuove aliquote

Decreto Ministeriale del 18 marzo 2022 Riduzione delle aliquote di accisa applicate alla benzina, al gasolio e al GPL usati come carburante	Riduzione accisa fino al 21 aprile 2022
Decreto-Legge 21 marzo 2022, n. 21 Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina	Riduzione accisa fino al 21 aprile 2022 e successiva proroga fino all'8 luglio 2022
Decreto Ministeriale 6 aprile 2022 Riduzione delle aliquote di accise applicate alla benzina, al gasolio e al GPL usati come carburante	Proroga fino al 2 maggio 2022
Decreto-Legge 2 maggio 2022, n. 38 Misure urgenti in materia di accise e IVA sui carburanti poi confluito nella Legge di conversione del Decreto-Legge n. 21/2022	Proroga riduzione fino all'8 luglio 2022

L'importo complessivo dei diversi interventi trasversali è di 30 miliardi di euro, finanziati per oltre 10 miliardi dall'istituzione di un contributo straordinario solidaristico per l'anno in corso<sup>1</sup> sui cosiddetti "extra-profitti" a carico dei soggetti che esercitano le seguenti attività:

- produzione di energia elettrica,

<sup>1</sup> Articolo 37 Decreto-Legge 21 marzo 2022, n. 21. La genesi del contributo risiede nel documento COM(2022) 108 final, con il quale la Commissione europea, al fine di contenere le criticità dell'approvvigionamento energetico a difesa dell'economia degli Stati membri, intende elaborare entro l'estate una serie di iniziative per il cui finanziamento "gli Stati membri possono prendere in considerazione misure temporanee di carattere fiscale sui proventi straordinari".

- produzione di gas metano o di estrazione di gas naturale,
- produzione, distribuzione e commercio di prodotti petroliferi,
- rivendita di energia elettrica di gas metano e di gas naturale,
- importazione o introduzione da Stati dell'Unione europea a titolo definitivo, per la successiva rivendita, di energia elettrica, gas naturale o gas metano, prodotti petroliferi.

### ITALIA Le nuove aliquote di accisa

	Benzina €/000 litri	Gasolio €/000 litri	GPL €/000 kg	Metano €/000 mc
<b>FINO AL 21 MARZO 2022</b>				
IVA	22%	22%	22%	22%
Accisa	728,40	617,40	267,76	0,00331
<b>DAL 22 MARZO 2022</b>				
IVA	22%	22%	22%	22%
Accisa	478,40	367,40	182,61	0,00331
<b>DAL 3 MAGGIO 2022</b>				
IVA	22%	22%	22%	5%
Accisa	478,40	367,40	182,61	–

Il contributo, fissato inizialmente nella misura del 10 per cento, e successivamente aumentato fino al 25 per cento<sup>2</sup>, è determinato sull'incremento del saldo tra le operazioni attive e le operazioni passive, rilevanti ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, riferite al periodo dal 1° ottobre 2021 al 30 aprile 2022, rispetto al saldo delle medesime operazioni del periodo dal 1° ottobre 2020 al 30 aprile 2021.

Il contributo è dovuto nel caso in cui il suddetto incremento sia superiore a 5 milioni di euro e risulti maggiore del 10 per cento.

La base imponibile calcolata con le modalità indicate esclude le altre componenti negative e positive, non rilevanti ai fini IVA, come ad

<sup>2</sup> Il Decreto Legge 17 maggio 2022 n. 50 "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina".

esempio gli oneri finanziari e i differenziali monetari di copertura delle oscillazioni delle quotazioni delle *commodity*, entrambi fortemente cresciuti tra i periodi considerati.

Pur comprendendo l'eccezionalità della situazione che ha richiesto misure straordinarie, emergono diverse criticità sulla base imponibile. La più evidente, specifica del nostro settore, deriva dal **periodo preso come base di riferimento per il confronto, periodo fortemente condizionato, in termini di volumi venduti, dall'emergenza pandemica che ha limitato gli spostamenti e quindi i consumi di carburanti.**

Viceversa il secondo periodo (1° ottobre 2021-30 aprile 2022) è caratterizzato dalla naturale parziale ripresa dei consumi che determina, anche a parità di margine unitario, un aumento del saldo tra le operazioni attive e passive, amplificato in modo esponenziale dalla presenza delle accise. Per le aziende che immettono in consumo le accise contribuiscono infatti alla determinazione del valore delle operazioni attive ma non rientrano tra le operazioni passive.

**Viene quindi richiesto alle aziende del settore di pagare il contributo straordinario anche sul valore dell'accisa di ciascun litro incrementale venduto rispetto al periodo base pandemico.**

Ciò determina un contributo chiaramente iniquo, irragionevole e distorsivo della concor-

renza che nulla ha a che vedere non solo con eventuali extra profitti, ma anche con l'effettiva capacità contributiva degli operatori incisi.

### Sussidi ambientalmente dannosi

In materia di Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD) è intervenuto l'articolo 18 del Decreto-Legge 27 gennaio 2022, che ha abrogato:

- la **riduzione dell'accisa per i carburanti utilizzati nel trasporto ferroviario** di persone e merci, che riguarda esclusivamente il gasolio per autotrazione, che godeva di una riduzione del 70 per cento dell'aliquota ordinaria, per un ammontare annuo complessivo di 25,8 milioni di euro, come indicato nel «Rapporto annuale sulle spese fiscali 2020» redatto dall'omonima Commissione;
- l'**esenzione completa dell'accisa sui prodotti energetici impiegati per la produzione di magnesio da acqua di mare**, la cui valorizzazione complessiva è quantificata nel suddetto rapporto in 0,5 milioni di euro l'anno;
- la **riduzione di accisa sui prodotti energetici utilizzati dalle navi** che fanno esclusivamente movimentazione all'interno del porto di *transhipment*, agevolazione che non risulta sia mai stata applicata essendo tali prodotti già in esenzione d'accisa per la disciplina comunitaria (provviste di bordo).



# I prodotti energetici e l'ambiente

## La strategia unem di decarbonizzazione dei trasporti

I **Low Carbon Fuels (LCF)** costituiscono la soluzione ottimale per trapiantare la neutralità delle emissioni di carbonio in tutte le modalità di trasporto, in particolare in quelli definiti "hard to abate", quali il trasporto stradale pesante, aereo e marittimo, rappresentando una soluzione tecnologicamente matura. Con gli LCF si salvaguarda altresì l'intera filiera automotive legata ai motori termici, vera eccellenza industriale europea e italiana.

Cogliere i vantaggi dei LCF in termini di efficacia nell'abbattere le emissioni di CO<sub>2</sub> nei trasporti e di contributo all'economia circolare, necessita la creazione di un quadro normativo abilitante e non penalizzante. La loro diffusione consente, inoltre, di valorizzare gli attuali insediamenti produttivi, logistici e distributivi, con la loro trasformazione verso modelli low carbon, salvaguardando know-how e livelli occupazionali. Si favorisce così una **transizione sostenibile non solo ambientalmente, ma anche economicamente e socialmente**.

Le principali iniziative:

- il **progetto realizzato** in collaborazione con **Innovhub e il Politecnico di Milano** diretto alla **realizzazione di un impianto pilota per la produzione di e-fuels**, attraverso uno studio di fattibilità economica e industriale, nonché sulle loro prestazioni tecniche e ambientali con prove su strada;
- una **comunicazione congiunta** delle filiere industriali automotive e dei fuels alle Istituzioni nazionali e comunitarie **sull'importanza dei Low Carbon Fuels liquidi e gassosi** per la decarbonizzazione dei trasporti e per la salvaguardia del vasto tessuto in-

## ITALIA I vantaggi dei Low Carbon Fuels



Altissima densità energetica



Drastico abbattimento della CO<sub>2</sub>



Capacità di decarbonizzare tutti i settori dei trasporti



Capacità di decarbonizzare tutto il parco veicolare esistente



Nessun costo aggiuntivo per l'infrastruttura logistica e distributiva



Perfetta compatibilità con i motori ICE<sup>(1)</sup> a salvaguardia del tessuto industriale europeo



Assenza di pesanti dislocazioni economiche ed industriali dall'Europa alla Cina

<sup>(1)</sup> ICE - Internal Combustion Engine.

dustriale italiano che sottende allo sviluppo di tali prodotti;

- la promozione e l'adesione di unem all'**Alleanza industriale della filiera dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio ("Renewable and Low-Carbon Fuels Alliance")** ufficialmente **istituita dalla Commissione europea** lo scorso 6 aprile, per contribuire a **massimizzare la disponibilità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio** nei settori del trasporto marittimo e del trasporto aereo, senza trascurare quello stradale.

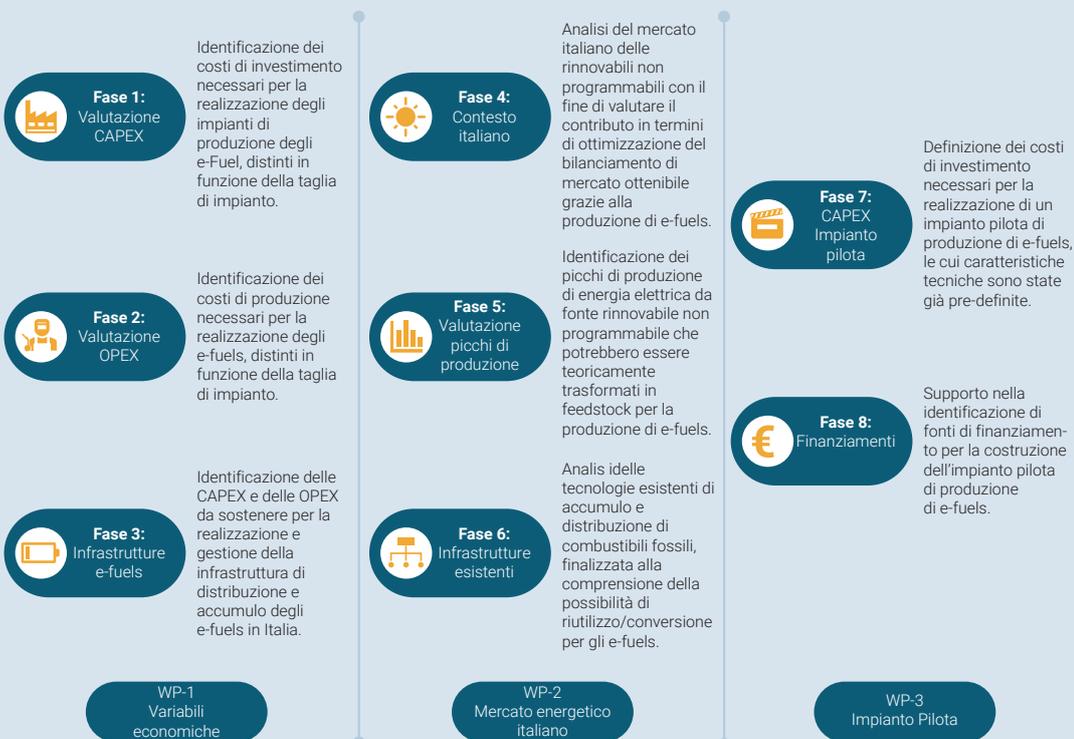


## unem- Il progetto e-fuels con Innovhub e Politecnico di Milano

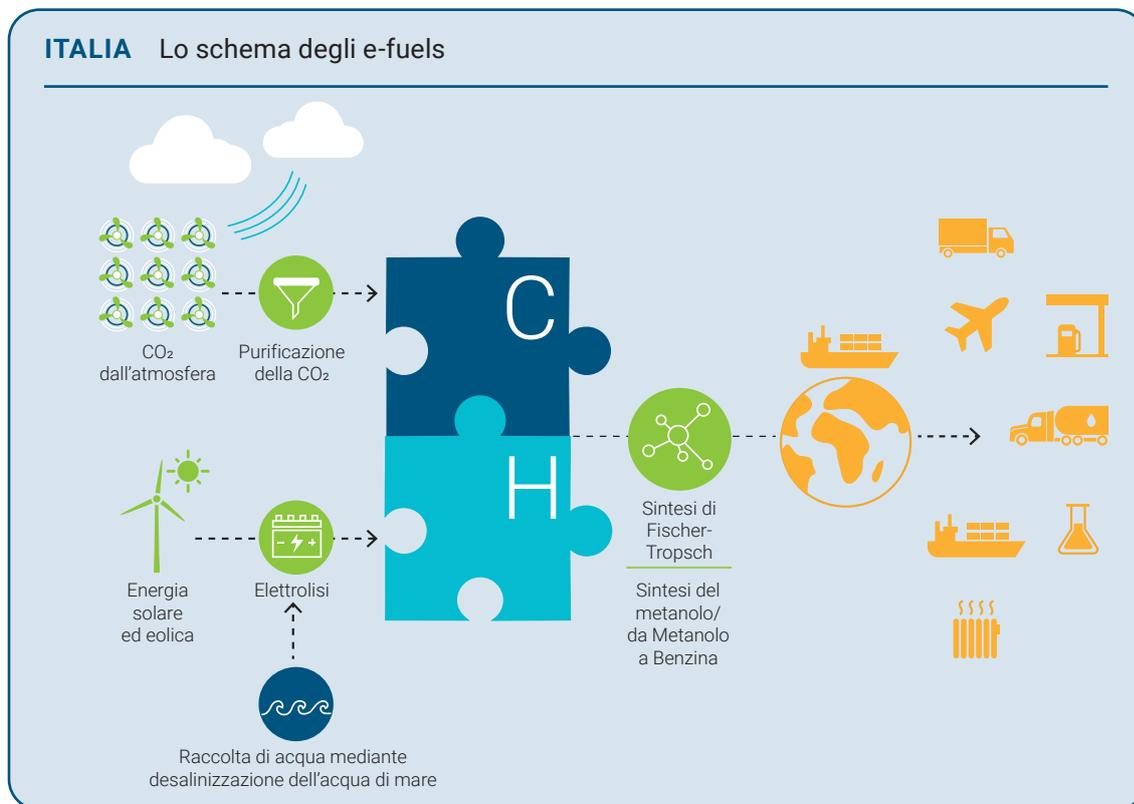


**OBIETTIVO:** Supportare InnovHub nella identificazione e caratterizzazione delle variabili di natura economica associate alla realizzazione degli impianti di produzione di e-fuels in Italia

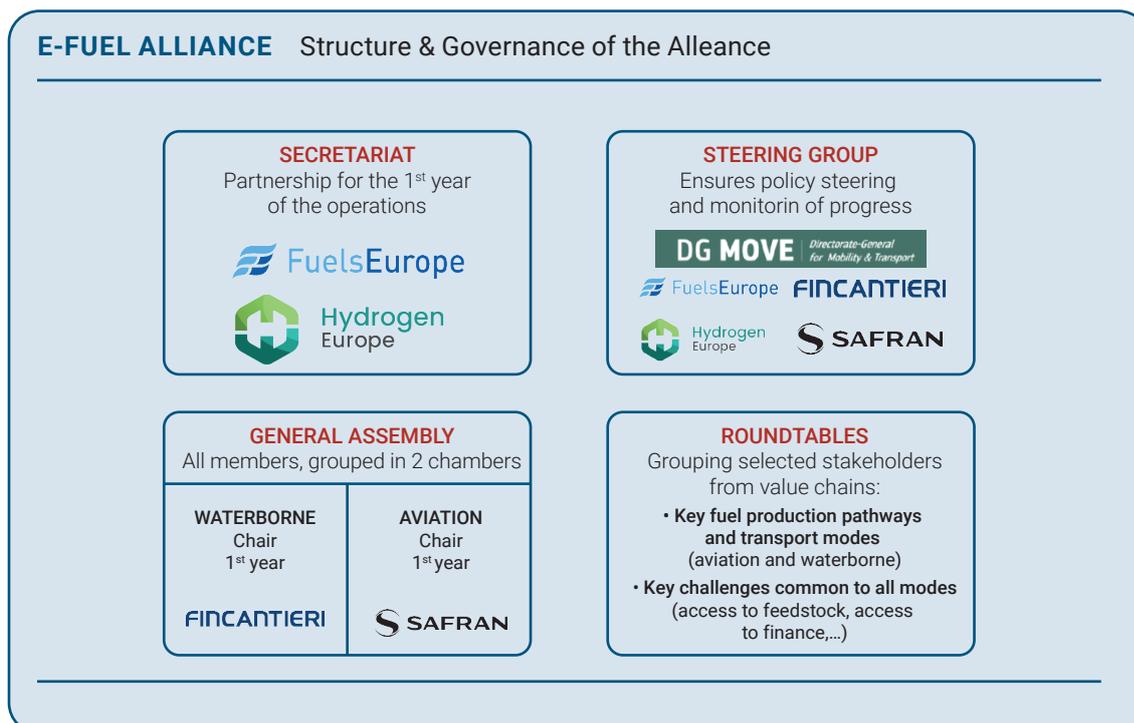
In virtù dell'impatto che la transizione energetica sta avendo sul settore dei trasporti basati su motori a combustione interna, InnovHub - con specifico riferimento alla Stazione Sperimentale Combustibili e oli minerali, ha avviato un progetto finalizzato alla conduzione di uno studio di fattibilità per la produzione di e-fuels nel nostro Paese. Sulla scorta delle differenti attività identificate all'interno dello scope of work di tale studio ritiene di interesse valutare un potenziale supporto per le fasi che prevedono l'identificazione e la caratterizzazione di tutte le voci di costo associate alla produzione ed eventuale distribuzione degli e-fuels nel nostro Paese. Per il raggiungimento dell'obiettivo di progetto, si è ipotizzato di articolare l'attività in 8 fasi distinte:



**ITALIA** Lo schema degli e-fuels



**E-FUEL ALLIANCE** Structure & Governance of the Alliance



**ITALIA** Linee progettuali per i carburanti alternativi

Linee progettuali e principali tipologie di intervento	Caratteristiche	Segmento trasporti	Interventi normativi	Interventi economici richiesti e benefici
<b>SVILUPPO LOW CARBON FUELS LIQUIDI</b>				
<b>BIOCARBURANTI LIQUIDI (da biomasse o rifiuti bio)</b> Produzione HVO e TAE Produzione bioetanolo Produzione bioavanzati <b>Co-feeding/dual fining</b> interventi su carica raffinerie sostituendo materie prime fossili con <i>feedstock bio</i> Interventi sulla <b>logistica</b> per biocarburanti nel trasporto marittimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carburanti di alta qualità da utilizzare da subito in <b>sostituzione dei fossili</b> - in miscela o da soli-</li> <li><b>Contributo a economia circolare</b></li> <li><b>Riconversione dei poli industriali</b></li> <li><b>Salvaguardia competenze</b> automotive e motori a combustione interna</li> </ul>	Stradale leggero, pesante e TPL Marittimo Avio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non limitare materie prime per produzione di bioavanzati</li> <li>Semplificazioni/autorizzazioni</li> <li>Valorizzazione aree dismesse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Previsti progetti per un totale di quasi 2 miliardi di investimenti</b></li> <li><b>Necessaria defiscalizzazione quota di low carbon fuels (biocarburanti, e-fuels,..)</b></li> <li><b>Ogni tonn di biocarburante prodotto garantisce mediamente un taglio di almeno 2 tonn di CO<sub>2</sub></b></li> </ul>
<b>Carburanti da Carbonio Riciclato da Recupero Rifiuti (es. tecnologia plastic to fuels/lube)</b>	<b>Forte contributo all'economia circolare</b>	Stradale leggero, pesante e TPL Marittimo	Completamento disciplina su cessazione qualifica dei rifiuti (v. economia circolare)	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Previsti progetti per un totale di circa 200 milioni</b></li> <li><b>Ogni tonn di carburante da rifiuto garantisce mediamente un taglio di più di 2 tonn di CO<sub>2</sub></b></li> </ul>
<b>e-fuels (carburanti sintetici)</b> Impianti pilota e-metanolo (idrogeno verde e CO <sub>2</sub> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carburanti di alta qualità che sostituiscono i fossili anche nei segmenti di trasporto "hard to abate"</li> <li>Forte contributo al riutilizzo della CO<sub>2</sub> catturata</li> <li>Tecnologia correlata a sviluppo idrogeno verde/blu</li> </ul>	Stradale leggero, pesante e TPL Marittimo Avio		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Previsti progetti per un totale di 340 milioni di investimenti</b></li> <li><b>Ogni tonn di e-fuels prodotto garantisce mediamente un taglio di più di 2,5/3 tonn di CO<sub>2</sub></b></li> </ul>
<b>SVILUPPO LOW CARBON FUELS GASSOSI</b>				
<b>Sviluppo biometano, bioGPL e GNL/bioGNL</b> Produzione biometano avanzato Produzione bioGPL Sviluppo del GNL, anche nelle sue evoluzioni bio/rinnovabili e sintetiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tecnologie pronte e disponibili</li> <li>Possibilità di utilizzare sul parco esistente con il <b>retrofit</b> dei veicoli</li> <li>Centrale per contribuire a decarbonizzazione anche il <b>trasporto stradale pesante e il marittimo</b></li> <li>Significativo contributo a <b>economia circolare</b></li> </ul>	Stradale <b>pesante</b> e TPL, ma anche <b>leggero</b> per biometano e bioGPL- <b>Marittimo</b>	Intervenire su Decreto Ministeriale 2 marzo 2018 e sue modifiche e integrazioni per proroga meccanismi di <b>incentivazione biometano/bioGNL</b>	<b>Veicoli:</b> Misure incentivanti strutturali per autotrasporto (es riduzione di tariffe e canoni autostradali), insieme a sostegni alle imprese di autotrasporto per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL <b>Navi:</b> Tariffe portuali agevolate per navi a GNL. Sostegni economici per la costruzione flotte navali a GNL e unità navali ( <i>betto-line</i> ) per i servizi di <i>small scale</i> e per rifornimento <i>ship to ship</i>
<b>IDROGENO</b>				
<b>Produzione di idrogeno verde e blu</b>	Produzione di idrogeno verde e blu decarbonizzato destinato alla <b>sostituzione dell'idrogeno grigio per i processi di raffinazione, bioraffinazione, per la produzione di e-fuels e per altri usi</b> (alimentazione veicoli fuel cell)	Stradale leggero, pesante e TPL Marittimo Raffinazione	Introduzione di disposizioni normative abilitanti le tecnologie CCS/CCSU e impianti per la produzione nazionale di idrogeno blu	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Previsti progetti con un investimento stimato in circa 0,8 miliardi di euro</b></li> <li><b>La produzione di idrogeno verde e blu comporta un abbattimento della CO<sub>2</sub> da 7 a 9 t per ogni tonnellata di idrogeno prodotto</b></li> </ul>



## Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la mobilità

Anche il Gruppo Strategico Carburanti alternativi ed Energie per la Mobilità, istituito in ambito unem nel 2019, ha diretto la propria attività verso la valorizzazione dei *Low Carbon Fuels*.

In relazione agli scenari energetici compatibili con il Pacchetto "Fit For 55", attualmente in discussione, il Gruppo si è dato l'obiettivo di presentare uno scenario alternativo in grado di raggiungere i medesimi obiettivi ambientali valorizzando i LCF.

Obiettivo del Gruppo sarà pertanto quello di predisporre un rapporto che analizzi i diversi LCF che le Imprese associate possono introdurre sul mercato sotto il profilo tecnologico, di disponibilità delle materie prime, economico (investimenti necessari), ambientale (emissioni di CO<sub>2</sub> lungo il ciclo di vita) e di uso finale.

Lo studio, commissionato al RIE di Bologna con la supervisione di unem, è attualmente in fase di finalizzazione e sarà reso disponibile nella prima metà del prossimo mese di luglio.

## Il Pacchetto "Fit for 55" e i nuovi target al 2030

Presentato il 14 luglio 2021, rappresenta l'insieme delle misure regolamentari con cui **la Commissione europea si impegna a ridurre del 55 per cento le emissioni di CO<sub>2</sub> al 2030 rispetto al 1990.**

Il pacchetto include:

- revisione del sistema di scambio di quote di emissione (ETS)<sup>1</sup>;
- nuovo meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere (CBAM)<sup>2</sup>;
- revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia;

<sup>1</sup> ETS - Emission Trading System.

<sup>2</sup> CBAM - Carbon Border Adjustment Mechanism.

- modifica del regolamento sugli standard emissivi di CO<sub>2</sub> per trasporto su gomma;
- revisione della Direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFID<sup>3</sup>);
- revisione del regolamento sull'Effort Sharing (ESR<sup>4</sup>);
- modifiche alla Direttiva sulle energie rinnovabili (RED<sup>5</sup>);
- modifiche alla Direttiva sull'efficienza energetica (EED<sup>6</sup>);
- introduzione ReFuelEU Aviation, che regola i carburanti sostenibili per l'aviazione;
- introduzione FuelEU Maritime, che interviene sullo spazio marittimo europeo;
- nuovo fondo sociale per l'azione per il clima;
- revisione del regolamento sull'uso del suolo, il cambiamento di uso del suolo e la silvicoltura (LULUCF<sup>7</sup>);
- nuova strategia forestale dell'Unione europea.

Gli obiettivi del Pacchetto sono sicuramente condivisibili, anche se molto ambiziosi, mentre gli strumenti proposti non appaiono del tutto funzionali ed efficaci per il raggiungimento degli obiettivi. Le principali criticità del pacchetto sono rappresentate dal CBAM (protezione dal Carbon Leakage ed esportazioni), su cui si rendono necessari dei correttivi alla proposta sul CBAM per assicurare la competitività dell'export, e dal Regolamento CO<sub>2</sub> per auto e van (*phase-out* ICE al 2035) con la valorizzazione dei LCF, introducendo un meccanismo tecnologicamente neutrale e calcolando, in modo più corretto, le emissioni dei veicoli non solo allo scarico.

<sup>3</sup> AFID - Alternative Fuels Infrastructure Directive.

<sup>4</sup> ESR - Effort Sharing Regulation.

<sup>5</sup> RED - Renewable Energy Directive.

<sup>6</sup> EED - Energy Efficiency Directive.

<sup>7</sup> LULUCF - Land Use, Land-Use Change and Forestry.

## La compensazione dei costi indiretti ETS

*Decreto MiTE 12 novembre 2021 su Attuazione del Fondo per la transizione energetica nel settore industriale.*

Il **Pacchetto "Fit for 55"** impone ai settori ETS una **maggiore riduzione delle emissioni al 2030 dal 43 per cento al 63 per cento**. Questo nuovo ambizioso target, insieme al notevole aumento del costo della quota di CO<sub>2</sub>, richiede un rapido intervento di compensazione dei costi indiretti ETS nei settori più esposti alla delocalizzazione, tra cui la raffinazione. È necessaria quanto prima la definizione delle procedure per i rimborsi al momento avviate solo per i maggior costi sostenuti nel 2020.

## L'attuazione della Direttiva Rinnovabili e il quadro normativo sui Biocarburanti

*Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2019-2020.*

*Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 199 di recepimento Direttiva (UE) 2018/2001 su energia da fonti rinnovabili.*

*Decreto-Legge 25 febbraio 2022 n. 14 - Disposizioni urgenti sulla crisi in Ucraina.*

Il Decreto Legislativo n. 199/2021 stabilisce un **obbligo del 16 per cento di miscelazione di energie rinnovabili nei combustibili per i trasporti stradali al 2030**, introducendo diversi vincoli all'utilizzo di determinate materie prime sulla base di quanto deciso nella Legge di delegazione europea 2019-2020.

La Legge 5 aprile 2022 n. 28 (di conversione del Decreto-Legge n. 14 del febbraio 2022) introduce, **a partire dal 2023, un nuovo obbligo nel mercato italiano di 500 mila tonnellate, da incrementare di 100 mila tonnellate annue, di biocarburanti utilizzati in purezza.**

unem ha richiamato l'attenzione sulla mancanza di coerenza tra le diverse normative italiane che, da un lato, incrementano sensibilmente gli obblighi e, dall'altro, vietano l'utilizzo di determinate materie prime (approvate dall'Unione europea) e non forniscono alcun supporto al sostegno della domanda di biocarburanti in purezza, nonostante il significativo costo incrementale rispetto al biocarburante tradizionale.

## Economia circolare: stato dell'arte dell'attuazione del PNRR

Il PNRR, nell'ambito della componente dedicata all'economia circolare, ha previsto sia investimenti che riforme strutturali.

Per quanto riguarda gli **investimenti**, con una dotazione di 2,1 miliardi di euro, si punta a migliorare la capacità di gestione efficiente e sostenibile dei rifiuti, rafforzando le infrastrutture per la raccolta differenziata, ammodernando o sviluppando nuovi impianti di trattamento, per raggiungere l'obiettivo al 2035 di limitare il conferimento dei rifiuti urbani al 10 per cento massimo.

Tra le **riforme** si inserisce la **Strategia nazionale per l'Economia Circolare (SEC)** approvata a giugno, che ha l'obiettivo di definire i nuovi strumenti amministrativi e fiscali necessari per potenziare e promuovere un'**economia circolare avanzata**, attivando tutte le leve strategiche come innovazioni, impianti, fiscalità a supporto degli investimenti.

Uno dei pilastri strategici attuativi della SEC è il **Programma Nazionale di Gestione dei Rifiuti (PNGR)**, il cui ambito d'intervento è finalizzato a migliorare la capacità di gestione efficiente e sostenibile dei rifiuti, da adottare entro il 2022 con un orizzonte temporale al 2028. Il Programma, appena approvato, fissa i macro-obiettivi, definisce i criteri e le linee strategiche cui le Regioni e le Province devono attenersi nell'elaborazione dei Piani regionali di gestione dei rifiuti.



## Piani di monitoraggio e controllo AIA

Nel luglio 2021 unem e le Aziende associate hanno attivato, nell'ambito del "Gruppo di lavoro ambiente", un focus ristretto per le raffinerie che ha elaborato un documento di sintesi delle criticità emerse nell'aggiornamento dei Piani di Monitoraggio e Controllo (AIA), con le relative considerazioni tecniche nonché le proposte di risoluzione. L'attività si è concentrata su:

- registro degli adempimenti di legge;
- monitoraggio dei rifiuti;
- impianti ed apparecchiature critiche;
- acque sotterranee, suolo e sottosuolo;
- metodiche analitiche;
- misurazione in continuo delle emissioni in atmosfera;
- emissioni fuggitive;
- tempistiche comunicative all'Autorità competente;
- report annuale.

Il documento ha costituito la base per la richiesta a ISPRA<sup>1</sup> dell'istituzione di un tavolo di confronto sul tema, la quale ha accolto positivamente l'iniziativa avviando nel febbraio scorso un confronto diretto sul tema.

## La revisione della Direttiva IED

Conclusa la fase di consultazione pubblica condotta dalla Commissione europea volta a raccogliere informazioni sull'impatto delle misure della Direttiva IED<sup>2</sup>, ad aprile 2022 è stata pubblicata la proposta di revisione della Direttiva. L'iniziativa aggiorna il quadro normativo vigente alla luce degli obiettivi del Green Deal europeo e prevede:

- il rafforzamento delle norme per il rilascio delle autorizzazioni, con valori limite di emissione degli inquinanti più severi, delle valutazioni concernenti la fattibilità del rag-

<sup>1</sup> ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

<sup>2</sup> IED - Industrial Emission Directive. Direttiva 2010/75/UE.

giungimento delle migliori prestazioni e delle norme in materia di deroghe;

- l'istituzione di un centro di innovazione per la trasformazione e le emissioni industriali, volto ad aiutare l'industria ad individuare soluzioni per ridurre l'inquinamento;
- una maggiore attenzione all'efficienza e al riutilizzo dell'energia, dell'acqua e delle risorse materiali, così come la promozione dell'uso di prodotti chimici più sicuri e meno tossici (o non tossici) nei processi industriali, nonché un aumento delle sinergie tra "disinquinamento" e decarbonizzazione;
- l'aumento dei livelli di trasparenza e partecipazione pubblica al processo. A tal proposito, il Registro Europeo Emissioni e Trasferimenti di Inquinanti (E-PRTR<sup>3</sup>), diventerà "Portale Emissioni Industriali".

In tale ambito, unem partecipa al gruppo di lavoro Confindustria, volto a delineare il posizionamento di BusinessEurope, e nella *task force* istituita da FuelsEurope al fine di esprimere la posizione del settore europeo sul tema.

## Le attività sulla Logistica

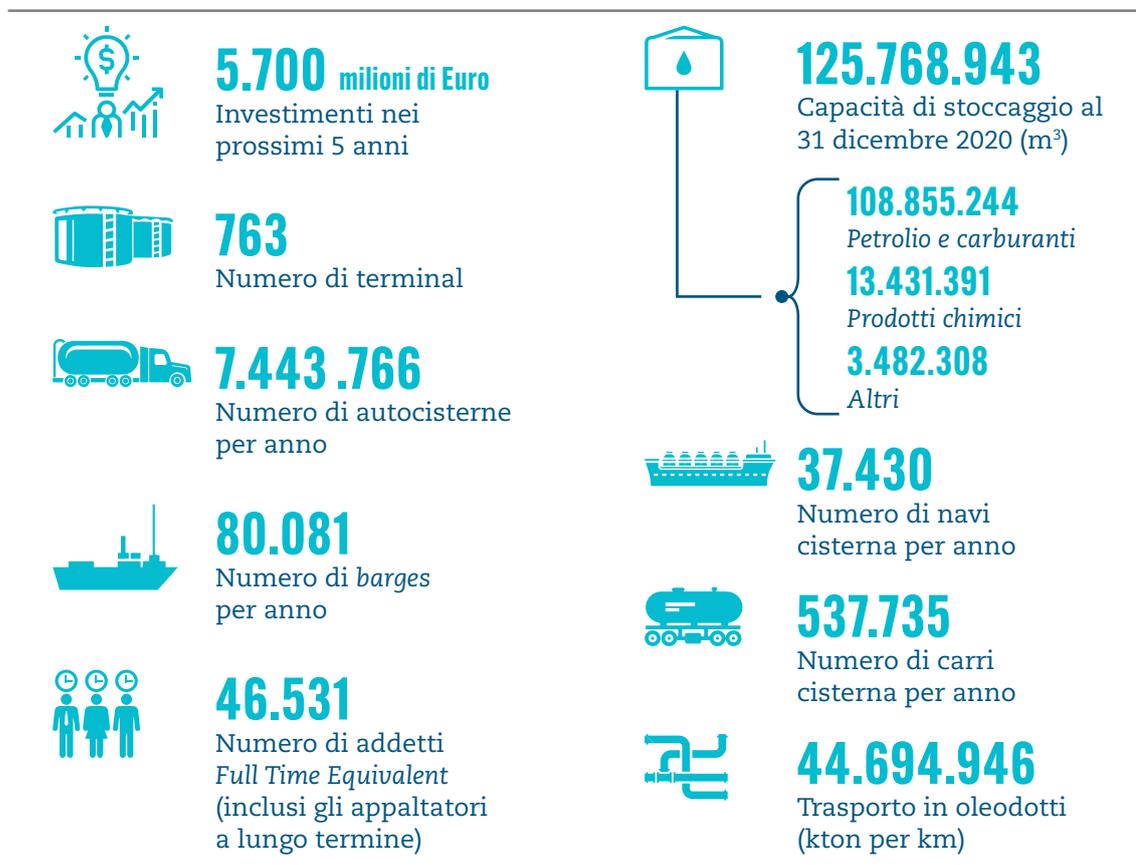
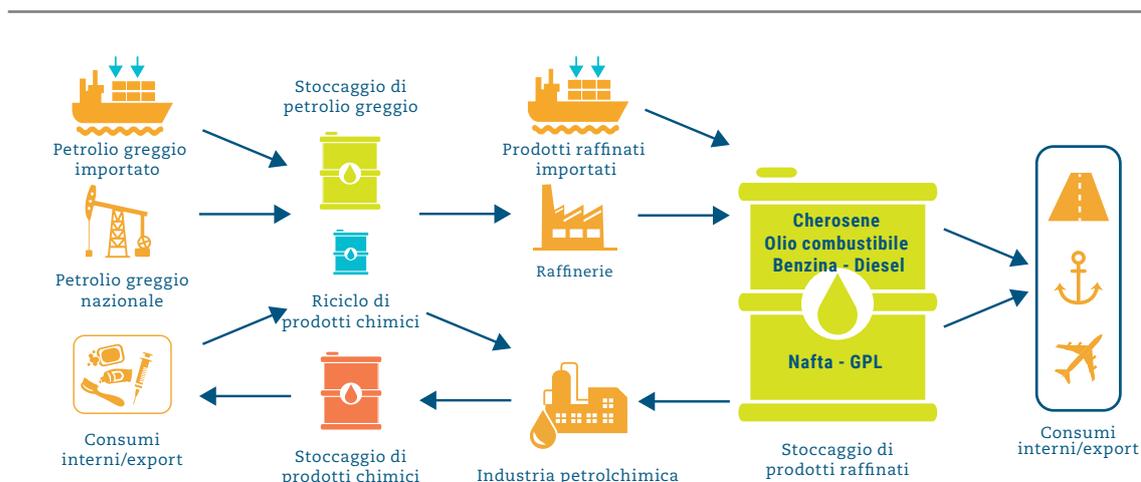
*TRICONOMICS - Implications of the energy transition for the European storage, fuel supply and distribution infrastructure*

*The Hague Centre for Strategic Studies - European tank storage in today's global value chains - What role does it play in our economy?*

*The Hague Centre for Strategic Studies - The European tank storage sector: 2050 and beyond*

Le Aziende del settore dello stoccaggio di prodotti energetici e chimici, rappresentate da unem, con infrastrutture distribuite capillarmente sul territorio, sono una componente

<sup>3</sup> E-PRTR - European Pollutant Release and Transfer Register. Regolamento CE n.166/2006.

**FETSA** I numeri della logistica europea

**LOGISTICA** Il ruolo del settore nella catena del valore dei prodotti petroliferi e petrolchimici


Fonte: Hague Centre for Strategic Studies "European tank storage in today's global value chains. What role does it play in our economy?", 2022.



fondamentale per la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e di materie prime per l'industria del Paese.

Le Aziende che operano nella logistica sono l'anello di congiunzione tra la fornitura di materie prime, semilavorati e prodotti ed i consumatori industriali e finali, sia per quelli energetici sia per la catena di produzione dell'industria manifatturiera: farmaceutica, agroalimentare, materie plastiche, vernici, colle, detergenti, tessile e molte altre.

L'Italia ha un'eccellente posizione nel contesto europeo, potendo ricevere e convogliare traffici nel Mediterraneo. Inoltre i porti di Genova e Trieste sono collegati via oleodotto con il nord Europa; infatti i prodotti che arrivano via mare nei porti lungo la penisola possono essere distribuiti, via ferro, via gomma e via oleodotti.

Le **Aziende di stoccaggio** soddisfano ben quattro requisiti dell'economia italiana:

- **permettono di garantire flussi di materie prime verso le industrie;**
- **facilitano la logistica per il consumo interno di prodotti come carburanti per il trasporto e oli vegetali;**
- **rappresentano uno dei fattori di competitività dei prodotti;**
- **salvaguardano le scorte di emergenza.**

I depositi non si limitano allo stoccaggio e alla movimentazione in sicurezza dei prodotti, ma possono essere utilizzati per la loro **miscelazione** (come il bioetanolo con la benzina o il biodiesel con il gasolio) e per **garantire agli utenti finali il rispetto degli standard di qualità** dei singoli prodotti.

Il settore contribuisce a **bilanciare l'offerta e la domanda** di prodotti e quindi alla stabilità dell'approvvigionamento a condizioni competitive, **garantendo lo stoccaggio strategico** in caso di interruzioni come stiamo sperimentando oggi per la guerra in Ucraina.

Dal punto di vista economico, la disponibilità di un'infrastruttura affidabile ed economicamente vantaggiosa è una **risorsa strategica per l'Italia e per l'Europa in quanto sostiene la posizione competitiva del sistema industriale.**

Offre un importante **supporto a tutti i settori dei trasporti** tra cui quello marittimo e aeronautico, per i quali non sono disponibili altre tecnologie *carbon neutral*, e all'autonomia strategica del settore della difesa nazionale ed europeo.

Le **scorte di emergenza** rafforzano la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, aumentano la libertà d'azione in politica estera e attenuano le conseguenze delle eventuali criticità geopolitiche e logistiche a breve termine.

Guardando al futuro, la decarbonizzazione del settore dei trasporti comporterà importanti **cambiamenti nei modelli di mobilità e una diversificazione dei combustibili sul mercato**, che renderà più complessa la catena degli approvvigionamenti, dallo stoccaggio primario alla distribuzione finale.

Già oggi diversi prodotti per il settore dei trasporti si sono evoluti verso prodotti a minore impatto ambientale, e questa tendenza continuerà con l'aumento della diffusione di **carburanti alternativi.**

Le Aziende del settore della logistica associate ad unem dispongono di una **infrastruttura diffusa e distribuita sul territorio in grado di offrire un alto livello di flessibilità e di adattabilità**, che sono aspetti fondamentali per assicurare la transizione verso energie pulite garantendo, allo stesso tempo, la sicurezza con continuità dell'approvvigionamento.

Per i combustibili più innovativi saranno necessari nuovi investimenti per lo stoccaggio e la distribuzione, come ad esempio per l'utilizzo di Sustainable Aviation Fuels (SAF), di Gas Naturale Liquefatto (GNL e BioGNL) e di idrogeno puro o tramite *carrier* di idrogeno (metanolo,

**LOGISTICA** Le opportunità per lo stoccaggio al 2030

**MAGGIORE  
DIVERSIFICAZIONE**

L'importanza della specializzazione del servizio sta aumentando in dipendenza dalla maggior diversificazione delle specifiche dei prodotti


**COMPETENZE  
ESISTENTI**

Le aziende di stoccaggio possono usare le competenze e le infrastrutture esistenti per supportare l'implementazione di nuovi fuel


**FORZA LAVORO  
INNOVATIVA**

Le *experties* in scienze ambientali o tecnologie emergenti possono guidare le aziende verso il cambiamento


**CHIUSURA DELLE  
RAFFINERIE**

Il settore dello stoccaggio incrementerà il proprio ruolo nell'assicurare la fornitura di energia all'Europa a seguito della chiusura delle raffinerie


**VANTAGGIO DELLA  
"PRIMA MOSSA"**

le aziende che si innovano e agiscono velocemente possono guadagnare il vantaggio della "prima mossa" nei mercati emergenti


**SETTORE  
DELLA DIFESA**

Le aziende di stoccaggio europee possono supportare la decarbonizzazione del settore della difesa, attraverso la miscelazione, la logistica e lo stoccaggio


**STOCCAGGIO  
STRATEGICO**

Le aziende di stoccaggio dovrebbero mantenere e adattare il proprio ruolo nell'assicurare forniture strategiche dei nuovi prodotti energetici


**NUOVE MATERIE  
PRIME**

Minori costi, servizi e infrastrutture integrati comporteranno l'individuazione di hub commerciali per nuove materie prime


**INTEGRAZIONE  
E HUB ENERGETICI**

Il valore aggiunto per le aziende di stoccaggio può essere aumentato integrando servizi per l'intera catena di approvvigionamento energetico



ammoniaca, ecc). **Le attuali strutture logistiche si trasformeranno quindi in un hub multi-combustibile**, in grado di rendere disponibile agli utenti finali una gamma di prodotti sempre più ampia e a contenuto di carbonio sempre più basso o nullo.

Particolarmente complesso sarà gestire la logistica dell'idrogeno. A seconda della modalità in cui verrà prodotto ed utilizzato l'idrogeno, il settore si adeguerà tecnologicamente per lo stoccaggio ed il trasporto. Già oggi il metanolo è utilizzato quale vettore di idrogeno organico liquido (LOHC<sup>1</sup>) e così potrà essere in futuro anche per l'ammoniaca.

Nel seguente schema vengono evidenziate le diverse possibilità di produzione e distribuzione dell'idrogeno, dove l'infrastruttura logistica sarà ancora una volta fondamentale.

Nonostante la fluidità degli scenari futuri, le aziende sono pronte a sviluppare una strate-

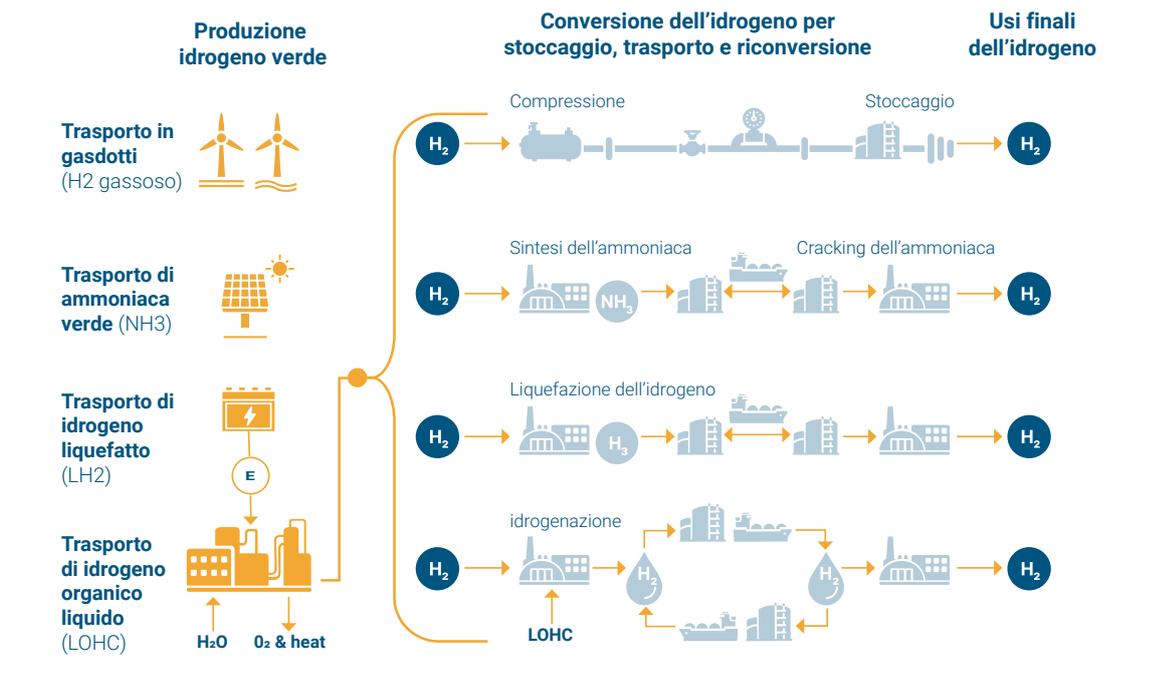
gia per il cambiamento, per l'espansione delle competenze e delle conoscenze tecniche, collaborando con i responsabili politici e gli altri *stakeholder* per gli aspetti normativi, forti del proprio ruolo nell'economia nazionale ed europea, per contribuire a dare forma al futuro.

Uno sforzo condiviso e veicolato a livello europeo attraverso la **FETSA (Federation of European Tank Storage Associations)** a cui unem partecipa insieme alle Associazioni di Germania, Francia, Regno Unito, Spagna, Belgio Olanda, Polonia e Turchia.

L'attività della FETSA si concentra sulle Istituzioni Comunitarie (Commissione, Parlamento e Consiglio) per la promozione del settore quale supporto alla gestione futura dei combustibili liquidi e delle materie prime ecosostenibili che via via sostituiranno quelle di origine fossile. Le infrastrutture logistiche sono quindi a garanzia della sicurezza degli approvvigionamenti energetici nel rispetto di tutti gli obiettivi ambientali dell'Unione europea.

<sup>1</sup> LOHC - Liquid Organic Hydrogen Carrier.

**IDROGENO** Trasporto su larga scala nelle diverse modalità



Fonte: Uwe Weichenhain, "Transporting the Fuel of the Future," Roland Berger, 11 aprile 2021..



## L'attività del Gruppo Strategico Lubrificanti

Prosegue l'attività del Gruppo strategico lubrificanti che, con l'adozione del nuovo modello di rilevazione dei lubrificanti nell'ambito del Sistema Statistico Nazionale (SISTAN) può avere dei riferimenti statistici ufficiali monitorati mensilmente a livello nazionale.

Per quanto attiene agli aspetti fiscali e di contrasto all'illegalità, unem ha presentato al Dipartimento Finanze del MEF, che ha espresso una condivisione di massima, la proposta di revisione dell'imposta di consumo sui lubrificanti seguendo l'adozione dei nuovi documenti fiscali di trasporto per gli oli lubrificanti.

## Il Progetto Riqualficazione Ambientale

Nato nel 2019 con l'obiettivo di diffondere le conoscenze tecnico-scientifiche su particolari aspetti innovativi o di sostenibilità degli interventi di risanamento e su tematiche inerenti all'economia circolare, il "Progetto Riqualficazione Ambientale", a cui partecipano i referenti dei Soci aggregati ad unem, nel corso del 2021 ha avviato con ISPRA/SNPA<sup>1</sup> la sperimentazione sul campo di nuove tecnologie di campionamento o bonifica sostenibili.

Le sperimentazioni sono partite nei due siti di Gela e Porto Marghera, per la validazione dello strumento del campionamento passivo su film di polietilene, per la misura dei percorsi di lisciviazione in falda e di volatilizzazione nei gas interstiziali (cosiddetti *soil gas*) dei contaminanti organici.

<sup>1</sup> SNPA - Sistema Nazionale a rete per la Protezione dell'Ambiente.

## GLI OBIETTIVI DELL'ACCORDO ISPRA-UNEM DEL 19 OTTOBRE 2020



### Scambio di esperienze

al fine di ottimizzare le rispettive azioni per la sostenibilità ambientale



### Sperimentazione congiunta in campo di nuove tecnologie di campionamento o bonifica

al fine di ottimizzare le rispettive azioni per la sostenibilità ambientale



### Attività di formazione comune



# Salute e sicurezza

## La gestione dell'emergenza Covid-19

La *task force* emergenza Covid di unem ha continuato a seguire lo sviluppo della pandemia legata alla ripresa delle ondate di contagi, valutando l'applicazione dei numerosi provvedimenti che si sono succeduti anche dopo la cessazione dello stato emergenziale.

In particolare, è stato seguito lo sviluppo del Piano Strategico dell'Italia per la vaccinazione anti-SARS-CoV-2/Covid-19, affiancando alcuni hub aziendali a quelli regionali previsti per la popolazione, al fine di consentire la rapida vaccinazione dei lavoratori e l'introduzione del Green Pass nei luoghi di lavoro e nelle mense come ulteriore strumento di contenimento del contagio.

Inoltre, attraverso i canali individuati da unem è stato possibile rifornire le Aziende di oltre millecinquecento dosi di vaccini antinfluenzali, riducendo i rischi di diffusione di patologie con sintomi confondibili con quelli del Covid-19, la cui disponibilità era stata contingentata nel 2020.

## La normativa nazionale e comunitaria sui luoghi di lavoro

Oltre alle attività di gestione dell'emergenza Covid, la protezione dei lavoratori ha riguardato:

- l'attuazione del Testo Unico sulla **radioprotezione** (Decreto Legislativo n. 31 luglio 2020, n. 101). È stata prorogata a giugno 2022<sup>1</sup> la prima scadenza per le misurazioni di sorgenti di radiazione naturale che hanno riguardato gli impianti di lavorazione e stoccaggio di petrolio greggio e gli impianti di

trattamento per le acque di falda. Restano ancora alcuni nodi da sciogliere in particolare per l'armonizzazione della gestione dei rifiuti non radioattivi che contengono radionuclidi naturali;

- nuove disposizioni per i **"preposti"** che ne rafforzano il ruolo e gli obblighi di vigilanza rispetto alla corretta esecuzione della prestazione lavorativa<sup>2</sup>;
- ulteriori **modifiche alla Direttiva cancerogeni**<sup>3</sup>. La Direttiva è parte di un progetto di revisione complessivo della materia; è la quarta dal 2017<sup>4</sup> e prevede l'ampliamento del campo di applicazione alle sostanze tossiche per la riproduzione; tra i valori limite occupazionali riveduti si segnala quello del **benzene**, abbassato a 0,2 ppm dall'aprile 2026 con uno step intermedio di 0,5 ppm dal 2024.

## La sicurezza antincendio e la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro

Il tavolo tecnico CNVVF<sup>5</sup> – Ministero del Lavoro, istituito nel 2019 per l'attuazione dell'art. 46 comma 3 del Decreto Legislativo del 9 aprile

<sup>1</sup> Legge di conversione del Decreto-Legge Milleproroghe "Legge 25 febbraio 2022, n. 15 Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 30 dicembre 2021, n. 228, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi".

<sup>2</sup> Legge 17 dicembre 2021, n. 215 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 21 ottobre 2021, n. 146, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili" (Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 301 del 20 dicembre).

<sup>3</sup> Direttiva 2022/431 (CMD4) del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 marzo 2022 che modifica la Direttiva 2004/37/CE sulla protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da un'esposizione ad agenti cancerogeni o mutageni durante il lavoro (Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 16 marzo 2022 n. L 88/1).

<sup>4</sup> Alla prima proposta, del maggio 2016, è stata data attuazione con la Direttiva (UE) 2017/2938; alla seconda, del gennaio 2017, è stata data attuazione, con la Direttiva 2019/130, alla terza, dell'aprile 2018, è stata attuazione con la Direttiva (UE) 2019/983.

<sup>5</sup> CNVVF - Corpo Nazionale Vigili del Fuoco.

## FOCUS

### PRINCIPALI DECRETI LEGGE COVID-19 (APRILE 2021-APRILE 2022)

- 1) **Decreto-Legge 1° aprile 2021, n. 44 (convertito con Legge n. 76 del 28 maggio 2021)**  
 Proroga fino al 30 aprile 2021 l'applicazione delle disposizioni di parziale allentamento del DPCM 2 marzo 2021 sugli spostamenti tra zone gialle e arancioni.
- 2) **Decreto-Legge 22 aprile 2021, n. 52 (convertito con Legge 17 giugno 2021, n. 87)**  
 Introduzione sul territorio nazionale del Green Pass (certificato verde) e progressivo allentamento delle misure di restrizione in vigore fino al 1° luglio 2021.
- 3) **Decreto-Legge 23 luglio 2021, n. 105 (convertito con Legge 16 settembre 2021, n. 126)**  
 Proroga al 31 dicembre 2021 della dichiarazione dello stato di emergenza nazionale; nuove modalità di utilizzo del Green Pass.
- 4) **Decreto-Legge 21 settembre 2021, n. 127 (convertito con Legge 19 novembre 2021, n. 165)**  
 Obbligo per i lavoratori di possedere ed esibire il Green Pass per svolgere l'attività lavorativa.
- 5) **Decreto-Legge 26 novembre 2021, n. 172 (convertito con Legge 21 gennaio 2022, n. 3)**  
 Dal 6 dicembre introduzione del Green Pass "rafforzato" ottenibile solo con vaccinazione o guarigione e per accedere ad attività e servizi del Green Pass base.
- 6) **Decreto-Legge 24 dicembre 2021, n. 221 (convertito con Legge 18 febbraio 2022, n. 11)**  
 Proroga stato d'emergenza fino al 31 marzo 2022. Restringimento delle misure anticontagio con reintroduzione delle mascherine all'aperto. Ulteriore estensione del Green Pass rafforzato ad attività e servizi.
- 7) **Decreto-Legge 7 gennaio 2022, n. 1 (convertito con Legge 4 marzo 2022, n. 1)**  
 Dal 15 febbraio 2022 obbligo di vaccinazione per l'accesso ai luoghi di lavoro del personale ultracinquantenne.
- 8) **Decreto-Legge 24 marzo 2022, n. 24 (convertito con Legge 19 maggio 2022, n. 52)**  
 Graduale allentamento delle misure dopo la cessazione dello stato di emergenza dal 1° maggio (eliminazione mascherine all'aperto e Green Pass base per servizi e attività).



2008, 81<sup>1</sup>, ha varato nei mesi di settembre e ottobre 2021, tre Decreti Ministeriali che andranno ad abrogare l'attuale normativa in materia di criteri generali di sicurezza antincendio e di gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro, innovando la disciplina in un'ottica di semplificazione della gestione futura degli aspetti di interesse attraverso:

- criteri generali per il controllo e la manutenzione degli impianti, attrezzature ed altri sistemi di sicurezza antincendio (DM 1° settembre 2021);
- criteri per la gestione dei luoghi di lavoro in esercizio ed in emergenza e caratteristiche dello specifico servizio di prevenzione e protezione antincendio (DM 2 settembre 2021);
- criteri generali di progettazione, realizzazione ed esercizio della sicurezza antincendio per luoghi di lavoro (DM 3 settembre 2021).

<sup>1</sup> Gazzetta Ufficiale n. 101 del 30 aprile 2008 - Suppl. Ordinario n. 108.

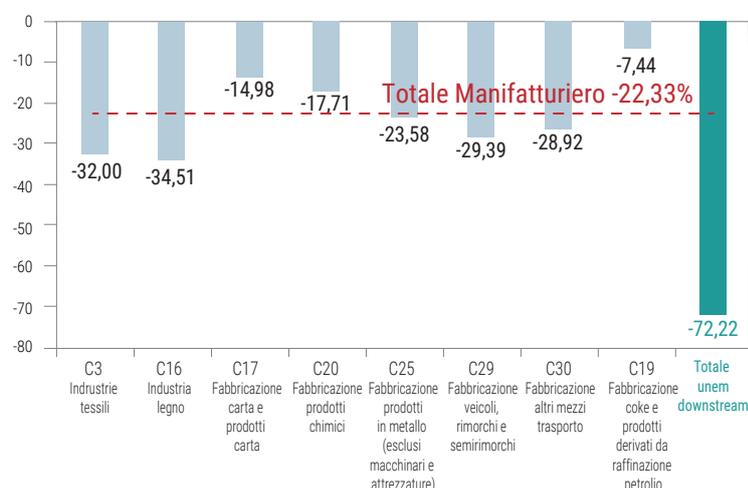
Viste le importanti novità introdotte, si è resa

## FOCUS

### “UNEM EDUCATION IN-FORMAZIONE” APPUNTAMENTI APRILE 2021 - APRILE 2022

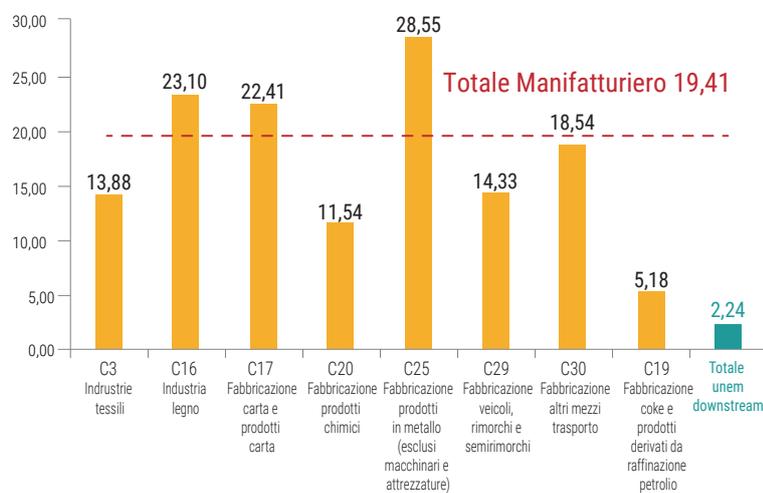


1. Webinar “La rete di distribuzione carburanti italiana tra passato e futuro” – 27 aprile (prima parte) e 6 luglio (seconda parte)
2. Webinar “La raffinazione ed il suo ruolo strategico nelle economie occidentali” - 14 ottobre (prima parte) e 18 novembre (seconda parte)
3. Corso di aggiornamento per le Forze di Polizia Prefettura di Trieste - unem su “Sicurezza e legalità nella distribuzione dei prodotti petroliferi: partenariato pubblico-privato per la prevenzione e il contrasto” – 27 aprile 2021
4. Webinar Inail unem “Non lasciamo soli gli operatori negli ambienti difficili” – 5 maggio 2021
5. Webinar della Digital Green week Ecomondo unem ANPAR Fise Unicircular su “Sostenibilità e recupero nella riqualificazione delle aree dismesse” – 8 giugno 2021
6. Corso di aggiornamento per le Forze di Polizia e Vigili del Fuoco Prefettura di Novara unem su “Sicurezza e legalità nella distribuzione dei prodotti petroliferi: partenariato pubblico-privato per la prevenzione e il contrasto” - 9 giugno 2021
7. Webinar Inail unem “La sicurezza dei nuovi carburanti” – 16 giugno 2021
8. Workshop unem su “Riparazione del danno ambientale. Esperienze e prospettive ad oggi” - 22 giugno 2021
9. Modulo petrolifero al Master Bonifica dei Siti Inquinati della Università di Roma La Sapienza - 25 giugno, 1°, 2, 8, 9 luglio 2021
10. Webinar Inail unem “Eventi naturali e pericolo di incidente rilevante” – 1° dicembre 2021
11. Progetto biennale (2021-2022) unem-Pegaso di formazione Seveso per depositi
12. Webinar unem Remtech La “nuova” tutela costituzionale dell’ambiente: un momento di riflessione - 28 marzo 2022

**ITALIA** Variazione percentuale 2016-2020 numero infortuni denunciati a INAIL (\*)


(\*) Infortuni in occasione di lavoro per settore di attività economica.

Fonte: INAIL

**ITALIA** Frequenza media per 1000 addetti 2016-2020 degli infortuni denunciati INAIL (\*)


(\*) Calcolati su numero lavoratori anno 2019.

Fonte: Elaborazioni unem su dati INAIL

necessaria l'emanazione di una prima circolare di chiarimento e ulteriori sono attese nei prossimi mesi, anche vista la prossimità dell'entrata in vigore a partire da settembre 2022.

Per agevolare il confronto con il Comitato CNVVF – Ministero del Lavoro, unem e le Associate hanno contribuito a predisporre un documento omnicomprensivo del sistema conindustriale per evidenziare le criticità quali, ad esempio, i nuovi criteri di formazione.

**Downstream petrolifero: performance sicurezza**

Da lungo tempo l'industria petrolifera è impegnata nelle attività volte al miglioramento continuo delle prestazioni per la sicurezza e la prevenzione dei rischi, attraverso una sempre più diffusa **cultura della sicurezza, programmi di formazione e partecipazione del personale.**

Un impegno che si è tradotto in risultati concreti, confermando che il settore è fra i più virtuosi nello scenario manifatturiero italiano, come evidenziato dagli indici di frequenza e quelli di gravità degli infortuni sul lavoro, che per il periodo 2016-2020 risultano nettamente migliori rispetto a quelli relativi all'intero comparto manifatturiero.

I risultati raggiunti spronano il settore a mantenere costante l'impegno e a prevedere ulteriori interventi per la prevenzione degli incidenti, in particolare quelli più gravi, con l'obiettivo di raggiungere il traguardo di zero infortuni, già raggiunto da vari impianti, con record significativi in termini di migliaia di addetti.











 Piazzale Luigi Sturzo, 31  
00144 - Roma (Roma)

 Tel. 06.5423651

 unem@pec.it  
info@unem.it

 www.unem.it

 @unem\_it

 /company/muoversi