

Unione Petrolifera



00144 Roma , Piazzale Luigi Sturzo , 31
Telefono: (06) 5423651
Fax: (06) 59602925
Email: info@unionepetrolifera.it
www.unionepetrolifera.it

Roma, 2 Luglio 2013

Risposta di Unione Petrolifera alla Consultazione Pubblica sul Libro Verde della Commissione Europea: **“Un quadro per le politiche dell’energia e del clima all’orizzonte 2030”**

(Unione Petrolifera identification number in the transparency register is: 449131111476-44)

Questo documento riporta le risposte dell’Unione Petrolifera alla consultazione della Commissione Europea sul Libro Verde “Un quadro per le politiche dell’energia e del clima all’orizzonte 2030”.

L’Unione Petrolifera rappresenta le compagnie petrolifere operanti in Italia nel settore del Downstream. Rappresenta il 100% della capacità di raffinazione italiana. Studia i problemi di carattere generale, relativi alle attività petrolifere industriali e commerciali assumendo la rappresentanza delle aziende associate nei rapporti con le competenti Autorità Nazionali e Comunitarie, Enti ed Associazioni, concorrendo alla definizione di un quadro normativo stabile e sostenibile sotto il profilo tecnico, economico, ambientale, di sicurezza e di salute dei lavoratori.

Introduzione

Unione Petrolifera ritiene di fondamentale importanza contribuire ad orientare le scelte energetiche ed ambientali dell’Europa nel medio lungo termine. L’industria petrolifera nazionale al pari di quella comunitaria sta fronteggiando una persistente situazione di crisi che può essere fortemente influenzata dall’approccio che si sta prefigurando a livello comunitario con il Libro verde sul *“Quadro per le politiche dell’energia e del clima all’orizzonte 2030”*.

1. Domande generali

Quali sono le lezioni più importanti da trarre dal quadro per il 2020 e dall’attuale sistema energetico dell’UE in vista dell’elaborazione delle politiche per il 2030?

L’Unione Europea rappresenta poco più del 10% delle emissioni globali di CO₂ nel Mondo. Questa quota continuerà a diminuire nei prossimi anni in relazione alla continua crescita di emissioni di gas serra che si registra nei Paesi non OCSE. La stessa Commissione riconosce che è assolutamente necessario il coinvolgimento delle economie emergenti nelle azioni di contenimento della CO₂ per raggiungere risultati significativi nella lotta ai Cambiamenti Climatici. Le azioni unilaterali dell’UE con il pacchetto 20-20-20 hanno avuto un effetto marginale sul riscaldamento climatico globale determinando invece una grave perdita di competitività di tutta l’industria europea e in particolare quella della raffinazione del petrolio riconosciuta strategica dalla stessa Commissione Europea ai fini della sicurezza degli approvvigionamenti

energetici e fondamentale per l'intera economia comunitaria. La stessa Commissione UE, attraverso il Fitness Check, sta attualmente valutando proprio gli effetti della legislazione esistente e di quella in corso di definizione sulla competitività del settore della raffinazione, impegnandosi quindi ad identificare tutte quelle misure atte a recuperare la competitività internazionale perduta.

Il pacchetto 20-20-20 ha messo in luce come politiche energetiche ed ambientali, incoerenti con le esigenze di protezione della competitività e con le esigenze di carattere sociale, determinino gravi effetti negativi all'economia europea. Il Libro Verde pertanto avrebbe dovuto tener conto di questi aspetti e invece non sembra presentare un quadro sulle politiche dell'energia e del clima, coerenti con i suddetti obiettivi sulla competitività dell'industria e sulla sicurezza degli approvvigionamenti energetici.

Le politiche al 2030 dovranno essere quindi definite collegandole maggiormente con le politiche più strettamente energetiche salvaguardando in particolare la sicurezza dell'approvvigionamento e delle infrastrutture energetiche dell'Unione Europea. Sarà pertanto necessario un quadro regolamentare complessivo che garantisca la piena integrazione tra politica climatica, energetica ed industriale.

2. Domande relative agli obiettivi

Quali obiettivi per il 2030 sarebbero più funzionali al raggiungimento degli obiettivi della politica in materia di clima ed energia? A che livello dovrebbero intervenire (UE, Stati membri o a livello settoriale?) e in che misura dovrebbero essere giuridicamente vincolanti?

Unione Petrolifera ritiene che gli obiettivi di decarbonizzazione debbano tener conto in egual misura di tre obiettivi fondamentali: la competitività dell'industria, la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e gli aspetti ambientali. E' pertanto necessario che le politiche energetiche e quelle di contrasto ai cambiamenti climatici convergano verso strumenti semplici e che evitino le diffuse sovrapposizioni legislative e le attuali pesanti penalizzazioni per l'industria, per la competitività e per gli operatori.

Unione Petrolifera concorda nell'individuare unicamente nella riduzione dei GHG in Europa lo strumento per assicurare la sostenibilità ambientale e la protezione del clima. Questo obiettivo dovrebbe essere definito nel lungo termine (al 2030) e basarsi su un livello di ambizione realistico. Tale scelta andrebbe calibrata sulla base di valutazioni d'impatto trasparenti e andrebbe preferita rispetto alla fissazione di uno specifico mix di fonti di energia low-carbon, garantendo neutralità tecnologica e massimizzando l'innovazione nel rispetto delle leggi di mercato. L'obiettivo unico comunitario potrebbe essere perseguito ripartendone gli sforzi tra i diversi settori e tra i diversi Stati membri secondo le loro capacità di contribuzione.

Sono state rilevate delle incongruenze negli attuali obiettivi per il 2020? In caso affermativo, come si può garantire una maggiore coerenza dei possibili obiettivi per il 2030?

L'obiettivo di riduzione del 6% al 2020 delle emissioni di gas serra nel ciclo di vita dei fuel è una prescrizione della Direttiva Fuel strettamente connessa al target del 10% di energia rinnovabile nei trasporti sempre da raggiungere al 2020 prescritta dalla Direttiva RED. Allo stato attuale questi due obiettivi vincolanti sono incompatibili e gli studi della DG Ricerca della Commissione, condotti congiuntamente a Concawe ed EUCAR stanno mettendo in luce l'impossibilità a raggiungere gli obiettivi al 2020 con il ricorso ai biocarburanti. Quindi l'approccio dei target multipli 20-20-20, imponendo obiettivi minimi obbligatori per le rinnovabili e per i biocarburanti, sta determinando l'uscita dal mercato di molteplici misure di riduzione della CO2 molto più efficaci e a costi molto minori, costringendo gli operatori ad adottare misure con costi elevatissimi della

tonnellata di CO2 abbattuta (fino a 500 euro). Per il periodo post 2020 è necessario abbandonare la politica di target multipli obbligatori, in particolare sulle energie rinnovabili.

Sono stati opportunamente stabiliti degli obiettivi per sottosettori come i trasporti, l'agricoltura, l'industria e, in caso affermativo, quali sono? Ad esempio, è necessario fissare un obiettivo per i trasporti alla luce degli obiettivi per le riduzioni di CO2 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri?

A livello settoriale occorre anzitutto migliorare il coordinamento delle politiche energetiche dei singoli Stati membri attraverso più stretti processi di consultazione. Di fondamentale importanza nell'individuare eventuali obiettivi settoriali il coinvolgimento e la consultazione con le associazioni di categoria dei settori industriali direttamente coinvolti.

Come è possibile riflettere meglio negli obiettivi del quadro per il 2030 la fattibilità economica e la dinamicità nell'evoluzione delle tecnologie

Per traguardare gli obiettivi ambientali minimizzando i costi per la società è fondamentale rispettare la neutralità tecnologica piuttosto che imporre costosissime tecnologie con sussidi distorti gli equilibri del mercato. Fissare quindi obiettivi ambientali unicamente in termini di riduzione dei gas serra, lasciando questo come driver per le scelte tecnologiche, riuscirà sicuramente ad indirizzare correttamente le scarse risorse disponibili per le politiche di ricerca e sviluppo.

Come si possono valutare al meglio i progressi legati ad altri aspetti della politica energetica dell'UE, ad esempio la sicurezza dell'approvvigionamento, che potrebbe non essere considerata nel quadro degli obiettivi principali?

E' fondamentale integrare le misure sulla sostenibilità ambientale con obiettivi chiaramente definiti sulla sicurezza degli approvvigionamenti. Pertanto, nell'analisi dei costi e dei benefici delle politiche energetiche e ambientali tutte le fonti di energia devono essere prese in considerazione senza alterare le condizioni di concorrenza reciproca con sussidi insostenibili e distortivi. In questo modo si genera una reale parità di concorrenza tra le fonti energetiche e quelle che saranno realmente in grado abbattere le emissioni ai costi minori emergeranno e resteranno stabilmente sul mercato.

In questo ambito andrebbe altresì massimizzata la salvaguardia delle infrastrutture energetiche strategiche presenti in Europa, per continuare a garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici nel settore dei trasporti. Tutte le previsioni di consumi energetici a livello mondiale o europeo in prospettiva 2050, indicano infatti ancora nel petrolio una delle fonti indispensabile per il funzionamento della società in quel periodo. I combustibili liquidi resteranno insostituibili per l'intero comparto dei trasporti e in modo particolare per quello delle lunghe distanze. Anche nel campo stradale la concorrenza dell'auto elettrica e dei fuel alternativi avranno scarsa incidenza sulla quota di mercato di benzina e gasolio proprio perché la densità energetica, la facilità di trasporto e di impiego e le prestazioni dei prodotti petroliferi non sono facilmente avvicinabili.

3. Domande relative agli strumenti

Come si potrebbero definire al meglio le misure specifiche a livello di UE e di Stati membri per ottimizzare l'efficienza in termini di costi nel raggiungimento degli obiettivi in materia di clima ed energia?

Unione Petrolifera ritiene che i meccanismi di mercato siano fondamentali per conseguire le riduzioni delle emissioni di gas serra al minor costo per la società e quindi auspica che un singolo meccanismo di riduzione delle emissioni a livello UE venga confermato come misura centrale della politica climatica europea dopo il 2020. Il sistema dovrebbe essere chiaro, semplice e governato da regole che ne consentano una agevole modifica nel caso fosse necessario. La sua credibilità dipenderà anche dalla robustezza contro interventi politici diretti ad alterarne artificialmente il funzionamento. Si conferma quindi pieno supporto all'Emissions Trading quale efficace meccanismo di mercato per ridurre i GHG prevedendo, in ogni caso, tutti quegli strumenti necessari a proteggere la competitività dell'industria UE dagli effetti del Carbon Leakage.

L'Emission Trading andrebbe integrato da altre misure di riduzione delle emissioni di gas serra dirette a quei settori per i quali un simile meccanismo sarebbe di difficile attuazione. E' importante che tutti i settori della società contribuiscano in modo equilibrato alla riduzione delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea. Le misure complementari di riduzione, tuttavia, non devono in alcun modo sovrapporsi allo schema di riduzione dei gas serra attuato con l'Emission Trading.

Quali misure potrebbero essere per conseguire ulteriori risparmi energetici nella maniera più efficace possibile sotto il profilo dei costi ?

Per i settori non Emission Trading Unione Petrolifera condivide l'introduzione di una fiscalità ambientale basata sia sul contenuto energetico che sul contenuto di carbonio dei diversi combustibili, in linea con l'approccio comunitario presente nella recente proposta di direttiva di revisione della fiscalità energetica nell'UE evitando tuttavia di penalizzare quei prodotti ad alto contenuto energetico e basse emissioni di inquinanti. Ciò consentirebbe anche di ribilanciare lo squilibrio esistente nel trattamento fiscale tra benzina e gasolio, di particolare interesse per il settore petrolifero. Inoltre, per evitare distorsioni tra i settori Emission Trading e i settori non Emission Trading, così come tra i diversi combustibili, sarebbe utile che il parametro di riferimento per la parte di tassazione relativa al contenuto di carbonio fosse rapportato alla quotazione della CO₂ sul mercato ETS. Tale fiscalità ambientale, naturalmente, andrebbe parimente applicata a tutti i prodotti finiti importati nell'Unione Europea.

Qual è il contributo che ricerca nell'UE può dare al quadro per il 2030?

Unione Petrolifera riconosce la necessità di sostenere le attività di R&D per portare sul mercato le tecnologie low-carbon più promettenti, ma tutte le fonti di energia dovrebbero essere prese in considerazione senza alterare le condizioni di concorrenza reciproca.

Per questi motivi, l'industria motoristica sta indirizzando la maggior parte delle loro risorse di R&D verso lo sviluppo di motorizzazioni tradizionali (e quindi alimentate da combustibili fossili) ma particolarmente avanzate con l'obiettivo di conseguire un forte contenimento dei consumi e delle emissioni dei gas serra nei trasporti. Non vanno quindi assolutamente penalizzate le attività di ricerca e sviluppo nel comparto petrolifero, pur essendo quelle petrolifere tecnologie mature. In particolare occorrerà continuare ad

investire in ricerca nel settore della raffinazione (per mantenerne la competitività) e nella messa a punto di nuovi carburanti petroliferi che siano in grado di soddisfare le esigenze prestazionali dei motori di futura generazione sempre più alte.

4. Domande relative alla competitività e alla sicurezza dell'approvvigionamento

Quali elementi del quadro per le politiche in materia di clima e energia possono essere rafforzati per creare più posti di lavoro, crescita e competitività?

E' molto importante integrare le politiche di supporto alla competitività dell'industria con quelle energetiche sulla sicurezza degli approvvigionamenti e con quelle sulla sostenibilità ambientale.

La tutela e il rafforzamento della competitività dell'industria europea è essenziale per stimolare l'attività economica nel suo insieme e consentire così crescita e occupazione. Azioni mirate verso la promozione di fonti rinnovabili sono certamente state utili in questo senso, ma hanno anche portato a importanti distorsioni del mercato, provocando un aumento dei costi energetici per diversi settori industriali. Pertanto non si può immaginare di riportare crescita e occupazione agendo solo su questo fronte, ma prevedendo delle politiche di incentivazione coerenti con l'analisi costi/efficacia delle diverse tecnologie.

In definitiva occorre che la Commissione recuperi coerenza nell'elaborazione delle proprie politiche. Basti osservare come da un lato è impegnata a definire misure di sostegno alla competitività dei settori industriali (soprattutto manifatturieri con la Comunicazione della Commissione dell'ottobre 2012 sulla Politica Industriale dell'UE) e dall'altro intende introdurre drastiche ipotesi di riduzione delle emissioni di CO₂ (oltre il 95% al 2050 con la Road Map per la decarbonizzazione dell'economia al 2050) che distruggono qualsiasi investimento industriale verso Paesi Extra UE. Al riguardo quindi la proposta della Commissione europea di fissare obiettivi di medio termine (2030) come conseguenza di quelli proposti per il 2050 (nella c.d. "Low Carbon Roadmap") appare impropria e ingiustificata.

L'industria petrolifera italiana tuttavia riafferma la disponibilità del settore ad investire per restare competitivi sui mercati internazionali in rapido mutamento, ma le istituzioni comunitarie e la Commissione devono adottare politiche ambientali congruenti con le iniziative di salvaguardia della competitività industriale promosse dalla stessa Commissione.

In quali termini è opportuno tenere in considerazione l'incertezza sugli sforzi e il livello di impegno di altri paesi sviluppati e paesi in via di sviluppo economicamente importanti nel quadro dei negoziati internazionali in corso?

Se non viene trovato un accordo globale anche gli sforzi della UE dovrebbero essere rimodulati, sia in prospettiva 2030 che 2050. Il confronto tra le politiche e gli obiettivi comunitari e quelli delle altre aree del mondo andrebbe effettuato sulla base di risultati oggettivi e non su impegni e promesse non seguiti da azioni concrete. Le politiche degli altri Paesi devono prevedere impegni analoghi a quelli della UE e non essere limitati a singole aree o comparti. Azioni unilaterali dell'UE non avranno alcun effetto sui cambiamenti climatici e pregiudicheranno irrimediabilmente la competitività dell'industria europea. Gli impegni ambientali dell'Unione Europea dopo il 2020 dovranno quindi essere esplicitamente condizionati ad analoghi impegni vincolanti almeno di Cina India e USA, oltre alle altre economie rilevanti.

Come si può aumentare la certezza del diritto per le imprese concedendo loro al contempo più flessibilità per adeguarsi a nuove circostanze (ad es. ai progressi nei negoziati internazionali in ambito climatico e ai cambiamenti sui mercati dell'energia)?

E' necessario che le politiche europee prevedano la necessaria flessibilità per poter adattare strumenti ed obiettivi agli sviluppi che avverranno in ambito internazionale.

Qual è il modo migliore con cui l'UE può migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento sia a livello interno garantendo un pieno ed efficace funzionamento del mercato interno dell'energia (ad esempio con lo sviluppo delle necessarie interconnessioni), sia a livello esterno diversificando le rotte dell'approvvigionamento energetico?

La sicurezza degli approvvigionamenti va salvaguardata sia in termini generali garantendo l'accesso e il libero scambio di tutte le forme di energia e sia in termini specifici supportando le infrastrutture energetiche strategiche per determinati settori. Nei trasporti ad esempio la sicurezza degli approvvigionamenti è garantita unicamente dalla disponibilità sul mercato di carburanti idonei nella qualità e nella quantità richiesta. Non salvaguardare l'industria della raffinazione sposterebbe la dipendenza energetica dell'Europa dal greggio (molto più gestibile sui mercati mondiali) ai prodotti finiti (molto più critici da reperire nei Paesi extra UE nelle qualità e nelle quantità richieste). Vanno quindi salvaguardate le infrastrutture energetiche strategiche presenti in Europa, per continuare a garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici nel settore dei trasporti.

5. Domande relative alla capacità e agli aspetti legati alla distribuzione

In che modo il nuovo quadro potrà garantire una distribuzione equa degli sforzi tra gli Stati membri? Quali sono i passi concreti da realizzare per fare in modo che siano rispecchiate le diverse capacità di attuare misure in ambito climatico ed energetico?

Unione Petrolifera conferma la necessità di fissare a livello comunitario un unico obiettivo ambientale al 2030 basato su un target di riduzione dei gas serra. Questo approccio sembra il più razionale assicurando la neutralità tecnologica delle misure e fornendo un sufficiente periodo di tempo per programmare gli investimenti nell'ambito di un quadro legislativo stabile e certo.

Tuttavia sono evidenti a livello comunitario le differenze esistenti nei diversi Stati membri su molteplici aspetti in campo energetico ed industriale. Tuttora il mix energetico utilizzato negli Stati membri resta una scelta tipicamente nazionale con tutte le conseguenze che ne derivano in campo industriale ed ambientale. Quindi la capacità di contribuzione di ciascuno Stato può essere anche sensibilmente diversa e di questa specificità occorrerebbe tenerne conto per traguardare gli obiettivi ambientali ottimizzando i costi e le risorse. In particolare occorrerà prevedere un miglior coordinamento e una più aperta collaborazione tra gli Stati membri per assicurare un più efficace funzionamento del mercato dell'energia nell'ambito dei vincoli ambientali fissati.