

RASSEGNA STAMPA



Presentiamo una rassegna stampa sull'attualità delle ultime settimane, dal Preconsuntivo e dalle Previsioni unem presentati il 10 dicembre agli scenari energetici e legati ai carburanti.

CORRIERE DELLA SERA

LA BOLLETTA ENERGETICA CROLLA AI LIVELLI DI 30 ANNI FA
Sussurri & Grida La bolletta energetica crolla ai livelli di 30 anni fa Nel 2020 la bolletta energetica dell'Italia sarà di 23,3 miliardi (-41%), mentre la bolletta petrolifera sarà di 12 miliardi di euro (-45%). Le stime si leggono nel «preconsuntivo petrolifero 2020» a cura dell'Unem (Unione energie per la mobilità). In entrambi i casi, «si tratta dei valori più bassi degli ultimi 30 anni».



LA RAFFINAZIONE, PERNO DELLA TRANSIZIONE

Nonostante un anno nero, la raffinazione italiana può restare centrale nel processo di decarbonizzazione: per farlo deve però poter intercettare i fondi europei per la ripresa, in particolare per alimentare le attività di ricerca e sviluppo e la realizzazione di impianti pilota che portino alla piena industrializzazione dei carburanti a basse emissioni, una tecnologia abbastanza matura che è già stata usata in tempi di guerra per la produzione di benzina e gasolio “autoctoni”. Così il presidente di Unem Claudio Spinaci ha inquadrato lo stato attuale e le prospettive nel breve del downstream petrolifero italiano, in occasione dell’evento online di presentazione del preconsuntivo petrolifero 2020. “Per un paese industriale – ha sottolineato Spinaci è assolutamente necessario mantenere l’industria della raffinazione”.(...)

A una domanda della Staffetta sui “desiderata” del settore rispetto ai fondi europei del Piano di ripresa, Spinaci ha risposto sottolineando che “nessuna tecnologia è in grado di portarci a completa decarbonizzazione senza ulteriori sviluppi tecnologici. Per questo dobbiamo sviluppare ricerca e sviluppo, impianti pilota, che portino alla piena industrializzazione di una tecnologia abbastanza matura, quella degli e-fuels, già usata in tempi di guerra per la produzione di benzina e gasolio autoctoni”. Per rendere realistico questo scenario è però necessario “rendere congruente il processo di valutazione delle varie fonti, biocarburanti – ha sottolineato Spinaci – pagano un’imposta di 600 dollari per tonnellata di CO₂, quelli avanzati fino a 2.000 dollari. C’è in altre parole una completa incoerenza nel valutare i reali benefici dei singoli carburanti”. In questo senso la detassazione dei prodotti decarbonizzati “sarebbe un incentivo verso un’evoluzione positiva”. (...)

Alberto Ciò ha sottolineato la “schizofrenia tra come vanno realmente le cose e come le si vanno dipingendo” in materia di transizione e decarbonizzazione.

“Anche in un anno orribile come il 2020 gas e petrolio rappresentano comunque il 75% dei nostri consumi. C’è voluto il virus perché questa quota scendesse. E scenderà anche nel lungo ma la narrazione dominante è che la transizione può dirsi cosa fatta, che la decarbonizzazione è anch’essa in fase avanzata. Sono due affermazioni totalmente non veritiere”.



UNEM: “IBRIDO CHIAVE PER IL FUTURO”

Luca Tabasso

È l’ibrido la soluzione per una nuova mobilità sostenibile, sia sotto il profilo delle emissioni che dei costi. Il messaggio è arrivato con chiarezza durante la presentazione del “Preconsuntivo petrolifero 2020” di Unem, che in quest’ultima edizione si trova a fare i conti con l’annus horribilis della pandemia. Il presidente dell’associazione, (...) Quanto ai prezzi, Spinaci ha rilevato che se il greggio a partire dalla seconda metà del 2020 ha recuperato parte del terreno perduto apprezzandosi di oltre il 400% rispetto ai minimi di aprile, i prodotti raffinati hanno invece scontato interamente la riduzione della domanda. Di qui un allargamento dello spread greggi/prodotti, che ha portato a margini lordi negativi per tre trimestri consecutivi, a un calo delle lavorazioni del 15,4% rispetto all’anno scorso e a un tasso di utilizzo degli impianti del 68% (81% nel 2019). Unem ha presentato anche le previsioni per il 2021. Ipotizzando una “visione ottimistica” i consumi petroliferi torneranno a crescere dal secondo trimestre, recuperando circa la metà delle perdite del 2020 (5,3 mln ton). Il contributo maggiore arriverà da benzina e gasolio, che insieme copriranno il 69% del recupero. Lenta ripresa nel 2021 Nei primi mesi del 2021 i consumi di carburanti stradali (incluso Gpl) resteranno dunque più bassi dei primi mesi sia del 2019 che del 2020, ma tenderanno progressivamente a tornare verso i valori storici. Ancora scarso l’apporto del jet-fuel, che recupererà nel 2021 solo un terzo della perdita 2020. La ripresa dei consumi dovrebbe portare a un recupero del gettito fiscale da accise(...) Un

problema per le casse dello Stato che si acuirebbe puntando solo sulla mobilità elettrica pura. Target 30% veicoli elettrici al 2030 “impossibile” Il presidente di Unem ritiene comunque “impossibile” il raggiungimento del target di veicoli a zero emissioni indicato dalla Commissione Ue nella Strategia per la mobilità sostenibile. Ma anche “inopportuno” dal punto di vista economico e sociale.(...)

Nel corso dell’evento online è stato presentato il rapporto “Opzioni e prospettive per il trasporto marittimo, aereo e stradale al 2030 e 2050”, realizzato dal Rie con la collaborazione di Bruno Dalla Chiara del Politecnico di Torino e dell’esperto di modellistica dei trasporti Andrea Rosa. Il rapporto “conferma che ” non esiste una bacchetta magica per le varie forme di mobilità, ma un portafoglio di tecnologie alcune già disponibili e altre da sviluppare”, ha rilevato il presidente di Gsceam Gianni Murano.

Come sottolineato da Dalla Chiara “la soluzione migliore è l’ibrido”, che futuro potrebbe vedere il motore elettrico affiancato non solo alla benzina, ma anche diesel e al metano.

ANSA

**ACCISE CARBURANTI, 23,4 MILIARDI DI GETTITO STIMATO NEL 2021
VENDITE SU RETE -20%, -34% SU AUTOSTRADE**

Nel 2021 la ripresa dei consumi dovrebbe portare anche ad un recupero del gettito fiscale derivante dalle accise che nel 2020 è stimato pari a 21,6 miliardi di euro (-4,7 miliardi rispetto al 2019), di cui 20,5 derivanti dai soli carburanti (-4,5 miliardi rispetto al 2019, di cui 1,5 dalla benzina e 3 dal gasolio): nel 2021, sempre per i carburanti, si stima un gettito intorno ai 23,4 miliardi di euro (6,7 dalla benzina e 16,7 dal gasolio), mentre il gettito totale delle accise dovrebbe attestarsi intorno ai 24,6 miliardi di euro. Lo stima l’Unione energie per la mobilità (Unem) nel Preconsuntivo petrolifero 2020. Nei primi mesi del 2021 il totale dei consumi di carburanti stradali (comprensivi del GPL) resterà ancora molto più basso dei primi mesi sia del 2019 che del 2020, ma tenderà progressivamente a tornare verso i

valori storici, evidenzia l'Unem, aggiungendo che resterà ancora scarso l'apporto del jet fuel che, "sebbene in ripresa, resterà molto penalizzato anche nel 2021, recuperando solo un terzo di quanto perso nel 2020: se i voli per turismo, che rappresentavano il 68% del traffico aereo, sono comunque destinati a recuperare nel post-pandemia (anche se lentamente), i voli business, pari al 29% del traffico aereo, resteranno definitivamente su valori molto più contenuti che in passato". In decisa contrazione nel 2020 le vendite sulla rete carburanti, che complessivamente sono diminuite mediamente del 20%, con un meno 34% sulla rete autostradale che negli ultimi 10 anni ha perso il 70% dei volumi. Lo rileva l'Unione energie per la mobilità (Unem) nel Preconsuntivo petrolifero 2020. Tale calo dei consumi, si spiega, "acuisce i problemi cronici di una rete ove i prezzi industriali (al netto delle tasse) sono inferiori alla media dell'area euro, nonostante l'eccessivo numero di punti vendita e un basso grado di efficienza, dati anche i noti problemi di illegalità che le ultime misure adottate, mirate alla digitalizzazione della filiera, stanno cercando di contrastare".

"24 ORE"

RAFFINERIE DI PETROLIO TRAVOLTE DAL COVID E DALLA CONCORRENZA *Sissi Bellomo*

Nel mondo industrializzato le raffinerie rischiano di morire ben prima della nostra sete di petrolio, costringendoci ad importare dall'estero quantità crescenti di carburanti. Per fare il pieno alle nostre auto - che ancora per molti anni saranno per la maggior parte dotate di motori a combustione - si candida la Cina, avviata a strappare agli Stati Uniti il primato mondiale della capacità di raffinazione. Ma per l'Europa la sfida maggiore arriva da Paesi che finora ci hanno rifornito di greggio, in particolare l'Arabia Saudita e il Kuwait.

La pandemia ha inflitto uno shock senza precedenti alle raffinerie di tutto il mondo, che si sono trovate a fronteggiare un crollo dei consumi di carburante mai

sperimentato in tempi di pace. La primavera scorsa, la domanda petrolifera globale si è contratta di un quinto nel giro di poco più di un mese. Da allora la ripresa è stata solo parziale, oltre che concentrata soprattutto in Cina. Nelle economie mature sono già una ventina le raffinerie avviate alla cessazione totale o parziale delle attività, per un totale di quasi 2 milioni di barili al giorno di capacità, stima Citi. La metà delle chiusure è stata annunciata negli Usa.

Nei primi mesi del 2021 entreranno in funzione ben due mega impianti che rispondono a questo profilo e che per la posizione geografica sembrano naturalmente destinati ad esportare soprattutto in Europa: si tratta del complesso di Al-tour, da 615mila bg, che il Kuwait inaugurerà a giorni, e di quello di Jizan, in Arabia Saudita, da 400mila bg. E non è tutto. In Nigeria nel giro di un paio d'anni dovrebbe essere completato l'impianto di Dangote, da 650mila bg. In Cina nel frattempo è imminente la realizzazione di altre due raffinerie giganti, grazie alle quali il Paese - che ha già una capacità di lavorazione di 17,5 mbg, triplicata dal 2000 a oggi - potrebbe superare gli Usa fin dal prossimo anno, secondo l'Agenzia internazionale dell'energia (Aie). Un sorpasso davvero storico.

Gazzetta **MOTORI**

PER BENZINA E GASOLIO IL 2020 È L'ANNO NERO

Alessandro Pastore

Il lockdown e l'epidemia di Covid-19 si abbattono anche sul consuntivo di fine anno dell'Unem (ex Unione petrolifera). La benzina ha visto un calo dei consumi del 20,7%, mentre il gasolio segna un decremento del 16,9% per la parziale tenuta del trasporto merci. "In decisa contrazione - segnala il rapporto Unem - anche le vendite sulla rete carburanti che complessivamente sono diminuite mediamente del 20%, con un meno 34% sulla rete autostradale che negli ultimi 10 anni ha perso il 70% dei volumi. Tale calo dei consumi, si spiega, "acuisce i problemi cronici di una rete dove i prezzi industriali (al netto delle tasse) sono inferiori alla

media dell'area euro, nonostante l'eccessivo numero di punti vendita e un basso grado di efficienza, dati anche i noti problemi di illegalità che le ultime misure adottate, mirate alla digitalizzazione della filiera, stanno cercando di contrastare". Nel 2021 la ripresa dei consumi dovrebbe portare anche a un recupero del gettito fiscale derivante dalle accise che nel 2020 è stimato pari a 21,6 miliardi di euro (-4,7 miliardi rispetto al 2019), di cui 20,5 derivanti dai soli carburanti (-4,5 miliardi rispetto al 2019, 1,5 dalla benzina e 3 dal gasolio); nel 2021, sempre per i carburanti, si stima un gettito intorno ai 23,4 miliardi di euro (6,7 dalla benzina e 16,7 dal gasolio), mentre il gettito totale delle accise dovrebbe attestarsi intorno ai 24,6 miliardi di euro.



UNEM, IL PUNTO SULLE PREVISIONI AL 2030-40

Impatto del Covid-19 sull'economia e sul mercato dell'auto, scenari di decarbonizzazione e delle possibili soluzioni dell'industria dell'energia e dell'automotive. Questi i principali temi che sono stati al centro della consueta riunione, riservata alle associate Unem, di aggiornamento sull'attuale congiuntura economico-energetica e sulle tendenze dei prossimi anni che si è tenuta ieri in videoconferenza, alla quale hanno partecipato numerosi stakeholder pubblici e privati in rappresentanza dei diversi settori industriali interessati dal processo di transizione in campo energetico e nella mobilità (istituzioni, associazioni di categoria, costruttori di auto, fornitori di servizi, centri studi). La giornata, promossa da Unem, ha messo a confronto opinioni e punti di vista diversi sulla possibile evoluzione della domanda e offerta di mobilità ed energia nei prossimi 20 anni al fine di raccogliere dati e informazioni utili all'elaborazione delle consuete "Previsioni di domanda energetica e petrolifera italiana 2030-2040" che saranno pubblicate la prossima primavera. Un volume, curato dall'ufficio Rilevazioni e

analisi di Unem, che rappresenta un utile strumento di analisi per tutti coloro che sono interessati a queste tematiche sia in ambito professionale che accademico.



LA FORMULA 1 ALLA SFIDA DEI CARBURANTI SOSTENIBILI

Antonio Sileo

(...Dopo la sfida vinta sulla sicurezza, la Formula 1 sarà chiamata, anche per scelta autonoma (a certi livelli si è sempre almeno un passo avanti), a confrontarsi ancora più seriamente con la sostenibilità ambientale (...). Un impegno iniziato a dicembre 2020 con la consegna dei primi barili di carburante sostenibile al 100%, realizzati con rifiuti organici e sviluppati secondo rigorose specifiche F1, ai produttori di power unit. Si tratta di biocarburante di seconda generazione, il che significa che viene raffinato esclusivamente utilizzando rifiuti organici, non destinati al consumo umano o animale, dunque sostenibile al 100% (...). Un impegno che la Federazione Internazionale dell'Automobile (Fia) porterà avanti a livello globale con i 243 club membri in 146 paesi e ben 303 campionati, tanto che già dal 2021, oltre la F1, anche altri campionati Fia, come lo European Truck Racing Championship, potranno utilizzare carburante sostenibile (...).

Ed in effetti più volte in passato i carburanti hanno sperimentato evoluzioni ecologiche significative (...). In quest'ambito vorremmo riportare e sottoscrivere le parole del quattro volte campione del mondo Sebastian Vettel, che (...) ha sottolineato, invero con tono accusatorio, come la Formula 1 - appunto il massimo laboratorio di ricerca tecnologica nelle corse - dovrebbe cogliere l'occasione, soprattutto sui carburanti sintetici di seconda generazione, per accelerare e fare di più. Chiarendo come dalla ricerca per le corse (come sempre si è fatto) si potrebbe passare alla produzione di serie in modo ben più concreto di quanto non sia possibile con le attuali power unit ibride. (...) A proposito di auto e portafogli, aggiungiamo solo che il trentatreenne campione, nel lasciare la Ferrari, come tutti

prima di lui, si è portato dietro un discreto numero di vetture stradali, e siamo certi che vorrà utilizzarle vita natural durante e che, come chi scrive e come molti altri, di sicuro sarà disposto a spendere un po' di più per un carburante super ecologico, in grado di...Ma abbiamo già scritto fin troppo. Il messaggio dovrebbe essere chiaro, anzi rombante come un V12.

