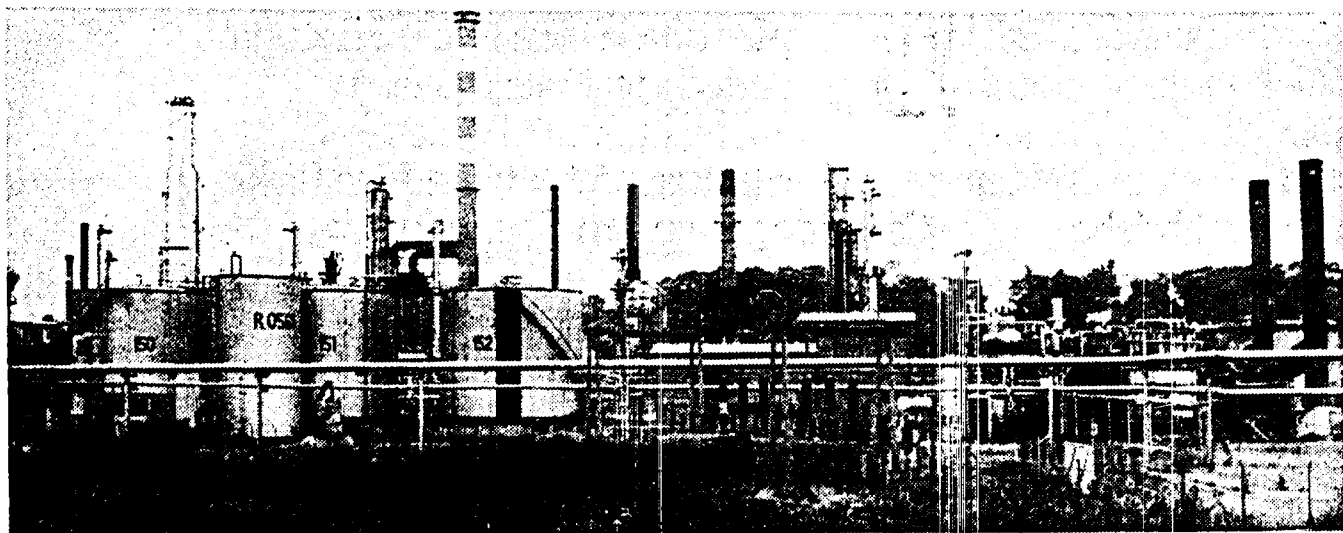


Il settore è il maggiore consumatore di prodotti petroliferi ed il solo a registrare una crescita. Il problema di rendere i carburanti in linea con le pressanti esigenze ecologiche



Crescono i consumi di combustibile per autotrazione. Ciò pone in maniera più pressante la necessità di produrre benzine e gasoli «puliti».

Trasporti, è boom dei consumi

Il costante incremento dei consumi petroliferi nel settore dei trasporti (unico comparto ad aver segnato una crescita negli ultimi 15 anni) pone seri problemi di tipo ecologico. La necessità di avere benzine e gasoli «puliti» è una delle prime esigenze cui deve far fronte l'industria petrolifera. Numerose sono le iniziative dell'Eni, a partire dalla produzione di benzine senza piombo.

L'Eni è direttamente coinvolto nelle problematiche del settore dei trasporti sotto diversi aspetti.

Innanzitutto, l'Eni è in Italia di gran lunga il primo approvvigionatore di fonti primarie di energia ed il più importante produttore e distributore delle fonti secondarie utilizzate nel settore dei trasporti. Il fabbisogno energetico del settore è coperto quasi interamente da carburanti derivati da idrocarburi ed i consumi di prodotti petroliferi nel settore dei trasporti assorbono po-

co meno della metà del totale degli impieghi finali del petrolio consumato in Italia.

L'evoluzione dei trasporti e le sue problematiche non possono essere trascurate da una grande impresa energetica come l'Eni. In quanto impresa pubblica l'Eni è interessata ad uno sviluppo equilibrato di un settore che è vitale per la crescita sostenuta dell'economia nazionale e per il consolidamento di posizioni competitive nel contesto del Mercato unico europeo.

In quanto impresa energetica, d'altro canto, l'Eni è coinvolto direttamente nell'economia del settore dei trasporti, poiché è alla crescita di quest'ultimo che sono legate una parte significativa delle sue prospettive di sviluppo in termini quantitativi e qualitativi.

Il settore dei trasporti è il maggiore consumatore di prodotti petroliferi ed è il solo settore ad avere registrato un aumento dei consumi, durante gli ultimi 15 anni.

Rispetto a tale realtà, Eni non si sente impegnato soltanto per le implicazioni quantitative che ne discendono: mettere a punto, cioè, strategie ed approntare strumenti adeguati per rendere disponibili sul mercato le quantità di prodotti petroliferi richieste dallo sviluppo del settore. L'Eni avverte anche la responsa-

bilità di operare per la messa a punto di carburanti poco inquinanti, per trasformare in opportunità industriali le sfide derivanti dai vincoli di salvaguardia dell'ambiente.

La messa a punto di una risposta alle sfide ambientali è già cominciata. Tra le iniziative assunte, di particolare rilievo sono quelle legate alla qualità dei prodotti: per la produzione di benzine senza piombo o con contenuto di piombo molto inferiore rispetto ai livelli attuali; per la produzione di gasoli a basso contenuto di zolfo; per la produzione e l'utilizzo sempre più diffuso di additivi, quali l'Mtbe, che migliorano, tra l'altro, la qualità ambientale delle benzine.

L'impegno assunto nel campo della produzione di benzine senza piombo è

stato realizzato con la messa a punto di processi innovativi in raffineria e con il ricorso crescente, all'addizione di Mtb. Tale componente che viene utilizzato in via sperimentale anche nelle benzine piombate, è direttamente prodotto in Arabia Saudita e presto lo sarà anche in Venezuela ed in Unione Sovietica, dove sono state realizzate «joint-ventures» con le compagnie naziona-

Per quanto riguarda i gasoli, a partire dal 1987 Eni - primo tra le compagnie petrolifere in Europa - ha messo a disposizione delle amministrazioni delle principali città italiane un gasolio a basso tenore di zolfo (0,1%) per il trasporto pubblico urbano. Nel corso del 1989 ed all'inizio dell'anno in corso, per far fronte al peggioramento dell'inqui-

namento atmosferico nelle aree metropolitane di Torino e di Milano, il gasolio a basso tenore di zolfo è stato distribuito dalle stazioni di servizio dell'Eni anche all'autotrazione privata.

È stato stipulato un accordo con il Cnr per studiare insieme le interazioni tra carburanti, motori e ambiente, al fine di individuare le soluzioni più avanzate per ridurre le emissioni dai motori. È stato concordato con il ministero dell'Industria, insieme all'Unione petrolifera, di limitare i contenuti di benzolo e di aromatici nelle benzine.

La progressiva realizzazione di queste iniziative - sostenute a monte da attività di ricerca e sviluppo - consente all'Eni di collocarsi all'avanguardia nell'attuazione di una politica ispirata alla salvaguardia

dell'ambiente e della salute degli individui. Il perseguimento di una strategia rivolta a soddisfare la domanda di prodotti poco inquinanti comporta l'impegno a finanziare importanti investimenti ed a sostenere costi operativi più elevati, che dovranno poi ripercuotersi sui prezzi anche mediante una diversa articolazione della fiscalità. Non si può tacere, infatti, che la fiscalità nel nostro paese è caratterizzata da aliquote profondamente diverse da quelle degli altri paesi europei, con effetti negativi sulla composizione della domanda di carburanti. In tal senso, è indispensabile che l'armonizzazione degli standard qualitativi proceda di pari passo con l'armonizzazione della fiscalità sui prodotti e con la liberalizzazione del mercato europeo.



Metano per auto Cenerentola in cerca di regno

Sul totale dei consumi nazionali di gas naturale la quantità destinata all'autotrasporto appare irrilevante sul piano quantitativo. Sul piano qualitativo però si tratta di un combustibile particolarmente apprezzato per ragioni ecologiche. Per questo l'Eni ha deciso di aumentare le vendite di gas naturale al settore autotrazione attraverso un potenziamento della rete dedicata della Snam.

Il quadro della funzione svolta dal gruppo Eni per l'approvvigionamento del mercato nazionale dei carburanti non sarebbe completo se non si facesse cenno al ruolo del gas metano. La quantità di questa fonte destinata all'autotrazione è, senza dubbio, modesta in termini assoluti e irrilevante è la quota assorbita da questo settore sul totale dei consumi nazionali di gas naturale.

Sul piano qualitativo, però, il fenomeno è quanto mai significativo se si tiene conto delle qualità ecologiche di questa fonte.

Eni intende, infatti, aumentare le vendite di gas naturale al settore autotrazione mediante un potenziamento della rete dedicata della Snam.

Questa andrà ad affiancarsi alla rete del settore AgipPetroli per la distribuzione di prodotti petroliferi, la cui consistenza è di 12.000 impianti (marchi Agip e Ip) per il 60% attrezzati per l'erogazione di benzine senza piombo.

I problemi del trasporto, inoltre, vedono coinvolto il gruppo Eni come operatore del settore. Anche se il suo ruolo - in quanto trasportatore - è confinato soprattutto al comparto dell'energia, le dimensioni del suo impegno e delle sue infrastrutture ne fanno uno dei principali operatori nazionali per volume di merci trasportate e, quindi, per volume di affari.

La flotta della Snam, con 1,5 milioni di tonnellate di stazza lorda, corrisponde al 30% del tonnellaggio nazionale globale.

La Snam effettua con navi di proprietà e di terzi una movimentazione annua di greggio e prodotti pari a circa 40 milioni di t, e cioè il 50% circa del consumo nazionale. Il trasporto effettuato dalla Snam con navi di proprietà soddisfa all'incirca il 60% del fabbisogno di greggio e prodotti del Gruppo.

La rete di oleodotti della Snam si sviluppa per circa 3.000 km, con un volume di

trasporto superiore a 20 milioni di tonnellate/anno di greggio e di prodotti petroliferi. Del quantitativo totale circa la metà è stata trasportata per conto di società del Gruppo e metà per conto terzi.

La rete di metanodotti della Snam si sviluppa per circa 23.000 km.

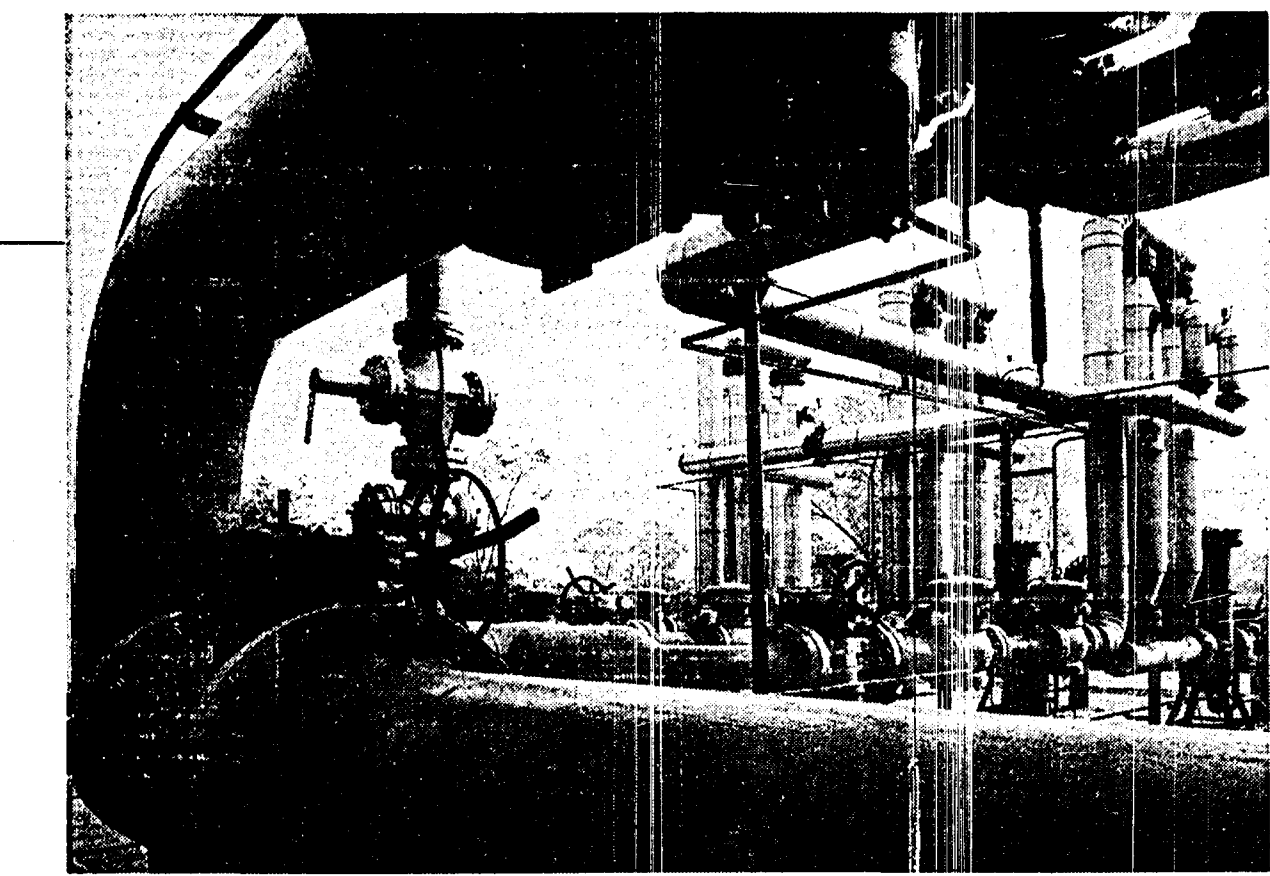
Si ricorda infine l'intensa movimentazione di prodotti petroliferi dai depositi ai punti di vendita distribuiti su tutto il territorio nazionale, effettuata prevalentemente con autocisterne.

Eni con l'AgipPetroli è presente sin dagli inizi degli anni 70, anche nella tematica delle intermodalità, con particolare riguardo ai centri merci e agli interporti. Nell'ambito del Pgt l'AgipPetroli si propone come partner operativo per la progettazione e la realizzazione di tali infrastrutture.

Queste cifre, se da un lato servono a dare un'idea concreta delle dimensioni del gruppo Eni, come trasportatore di merci, dall'altro aiutano a comprendere perché esso non può estraniarsi dal dibattito relativo alle problematiche del settore dei trasporti né collocarsi in una posizione di indifferenza rispetto alle soluzioni che ad esse verranno trovate.

I tempi di realizzazione e le condizioni che accompagneranno il riassetto delle strutture portuali e retroportuali, delle vie di grande comunicazione e dei sistemi urbani e metropolitani sono decisivi per un recupero di efficienza e di competitività dell'intero sistema economico nazionale.

Quel riassetto rappresenta anche un presupposto indispensabile per consentire a trasportatori delle dimensioni del gruppo Eni di programmare in tempo una razionalizzazione delle sue modalità di trasporto ed un adeguamento quantitativo e qualitativo delle strutture. Processi che si rifletteranno positivamente sui costi di approvvigionamento delle fonti di energia primarie e secondarie.



Obiettivo trasporti per Snamprogetti

Ai problemi del trasporto, Eni è interessato in quanto si trova a svolgere - con la Snamprogetti in qualità di capofila di una serie di imprese associate - una importante funzione sul versante degli studi di fattibilità, della progettazione delle opere e degli impianti di trasporto, dell'ingegneria del traffico, dell'organizzazione del territorio.

Da questo coinvolgimento discende per Eni una forte motivazione nei confronti del Piano generale dei trasporti, alla cui stesura aveva collaborato sin dai tempi relativi al trasporto per condotta; alle analisi e alle prospettive dei consumi energetici nei trasporti; allo studio sugli incrementi del traffico marittimo nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez. Analoga motivazione agisce per Eni nei confronti dell'aggiornamento del Piano dal quale prende spunto questa conferenza.

Tanto più importante appare all'Eni tale aggiornamento,

giacché dall'emanazione del Piano generale dei trasporti nel 1986 ad oggi molti aspetti della situazione dei trasporti si sono venuti modificando. Purtroppo queste modifiche sono state, per lo più, dei peggioramenti delle criticità già denunciate dal Piano generale dei trasporti. Così è della valenza della domanda energetica nel settore dei trasporti, la cui crescita ha contribuito a rafforzare la dipendenza energetica del paese e quindi ad appesantire la sua vulnerabilità; così è delle inefficienze portuali, della saturazione stradale e autostradale, della congestione delle aree metropolitane.

L'obiettivo centrale del Piano generale dei trasporti - e cioè il riequilibrio del trasporto interno, finora dominato dal settore su gomma - segnava una linea da incoraggiare, volendosi ridurre la dipendenza energetica oltreché razionalizzare la mobilità. L'obiettivo è ripreso, sviluppato e ancor più dettagliatamente definito dal

testo di aggiornamento del Pgt. A questo riguardo Eni è impegnato a fornire il contributo della sua esperienza e della sua capacità di ricerca. Il terreno da esplorare è vastissimo. Si ricordino solo alcuni punti qualificanti di analisi: 1) studi sulle molteplici possibilità di sviluppo di forme di trasporto diverse da quella stradale (ferrovie, cabotaggio marittimo, idrovie, ma altresì reti di condotta); 2) progettazione di una rete organica di punti di vendita di metano per autotrazione; 3) esame della concorrenza fra gasolio per autotrazione e benzina, da valutare in un'ottica di vulnerabilità energetica, di economicità e di costi ambientali; 4) messa a punto di tecnologie valide per la produzione di componenti per benzina ad alto numero di ottani e per una raffinazione che permetta di evitare l'impiego di composti di piombo e di creare le premesse per l'abbattimento delle altre emissioni

nocive; 5) determinazione di interventi sui motori, sull'aerodinamica, sul peso, sugli attriti per accrescere il rendimento dei mezzi di trasporto. Uno strumento particolare idoneo per elaborare il suo contributo è costituito dall'Istra - Istituto superiore dei trasporti - che su promozione del ministero dei Trasporti è stato costituito nel 1986 tra Eni, Iri e Bnl e di cui ora Eni condivide pariteticamente la partecipazione con la soc. Italtelna del gruppo Italtel.

L'Istra, «Società ausiliaria della pubblica amministrazione», è chiamata a cooperare istituzionalmente con il ministero dei Trasporti da una convenzione-quadro che le attribuisce un ruolo di vero e proprio braccio operativo dei pubblici poteri per quanto attiene a studi, ricerche e progettazioni di fattibilità in materia trasportistica. Come tale, dal 1987 ad oggi, Istra ha fornito significativi apporti all'appro-

fondimento del Piano generale dei trasporti, per un aggiornamento ha condotto l'istruttoria tecnica di base.

La partecipazione paritaria e totalitaria nell'Istra di Snamprogetti e Italtelna, la conseguente facilità di mobilitare una vastissima gamma di «know how» progettuali, imprenditoriali e gestionali, rende disponibile all'amministrazione del Piano generale dei trasporti tutte le competenze tecnico-economiche di volta in volta necessarie, così come può fornire al sistema delle Partecipazioni statali un mezzo particolarmente agile di coordinamento di tutte le azioni progettuali e gestionali finalizzate al Piano.

Tutto ciò potrà servire particolarmente per la messa a punto delle proposte e dei piani operativi che permettano l'avvio degli interventi più urgenti dai quali dipende il passaggio del Piano generale dei trasporti - dall'aggiornamento all'attuazione.

Benzina verde: piace, ma non troppo

È ormai passata oltre metà anno da quando è stata introdotta una nuova misura fiscale per ridurre l'imposta di fabbricazione sulla benzina senza piombo. Tuttavia, non sembra che la differenza di prezzo abbia sinora spinto molto all'insù le vendite della cosiddetta «benzina verde». Anche perché, eliminato il piombo, sono rimaste tutte le altre componenti nocive del carburante per autotrazione.

Con il decreto legge 30 settembre 1989, n. 332, convertito nella legge 27 novembre 1989, n. 384, è stata, tra le varie misure, finalmente ridotta l'imposta di fabbricazione sulla benzina senza piombo.

L'introduzione del provvedimento è infatti intervenuta in tempi molto successivi alla prima fase di adeguamento logistico del settore distributivo all'erogazione del nuovo carburante. Infatti, già a fine 1988, il numero delle stazioni di servizio dotate di questo prodotto ammontava a più di 5000, passate progressivamente a quasi 15mila a fine 1989, su una rete complessiva di circa 34mila punti di vendita.

Lo scorso anno le vendite di benzina senza piombo, in forte aumento percentuale (+215 per cento) rispetto all'anno precedente, sono peraltro rimaste, con 355 milioni di litri, di entità molto esigua se confrontate ai volumi globali di benzina venduta (oltre 17 miliardi di litri).

Questo modesto risultato non è da imputarsi soltanto all'adozione tardiva dell'incettivo, ma anche alle diffuse polemiche sulla qualità del prodotto e sulla sua rispondenza alle esigenze di miglioramento ambientale.

In verità le critiche rivolte alla benzina senza piombo hanno minimizzato il vantaggio principale, cioè l'eliminazione del piombo. Infine è stato del tutto trascurato l'impulso che una diffusione estesa della benzina senza piombo è in grado di imprimere, secondo un effetto a catena, al processo di installazione delle marmitte catalitiche, in grado di abbattere il 90 per cento delle emissioni inquinanti allo scarico degli autoveicoli.

La benzina senza piombo di produzione nazionale, ottenuta con tecnologie applicate da tempo nei principali paesi industrializzati, è qualitativamente corrispondente a quella erogata, in volumi notevoli, nell'area comunitaria. Si deve poi osservare che, nei paesi Cee, parte rilevante di queste benzine alimenta vetture prive di marmitta catalitica. Nondimeno, ad ulteriore garanzia per l'utenza, l'Unione Petroliera e l'Agip Petroli, in data 12 luglio 1989, hanno stipulato apposita Convenzione con i ministri dell'Ambiente e dell'Industria, alla quale ha di recente dato la sua adesione anche la Fiat. Tale protocollo d'intesa, la cui attuazione è in fase di avviamento operativo, impegna, tra l'altro, l'industria petrolifera nazionale ad assicurare che la composizione della benzina senza piombo commercializzata nel nostro paese corrisponda a quella del carburante immesso al consumo negli altri paesi della Cee. A tal fine è prevista la istituzione di un sistema di monitoraggio e l'effettuazione di indagini analitiche attraverso un apposito osservatorio. Camera dei deputati sta esaminando il Ddl n. 4558, già licenziato dall'altro ramo del Parlamento, che recepisce le Direttive Cee n. 85/536 e 87/441 sul risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburante di sostituzione. Lo schema in questione sanziona la libertà di scelta dell'operatore tra le varie tecniche disponibili per la produzione di benzina senza piombo. Demanda, inoltre, alla stazione sperimentale per i combustibili il controllo delle qualità delle miscele di benzina con composti ossigenati organici immesse in consumo.