

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE

AUDIZIONE UNIONE PETROLIFERA
Ing. Alessandro Gilotti
Presidente

Camera
Commissione Attività Produttive

Roma, 5 marzo 2014

Temi chiave

- **1) LA RAFFINAZIONE**
 - **UN PROBLEMA EUROPEO, MA PIU' CRITICO IN ITALIA**
- **2) LA DISTRIBUZIONE CARBURANTI**
 - **UNA CRITICITA' TUTTA ITALIANA DA RISOLVERE PER ALLINEARCI ALL'EUROPA**

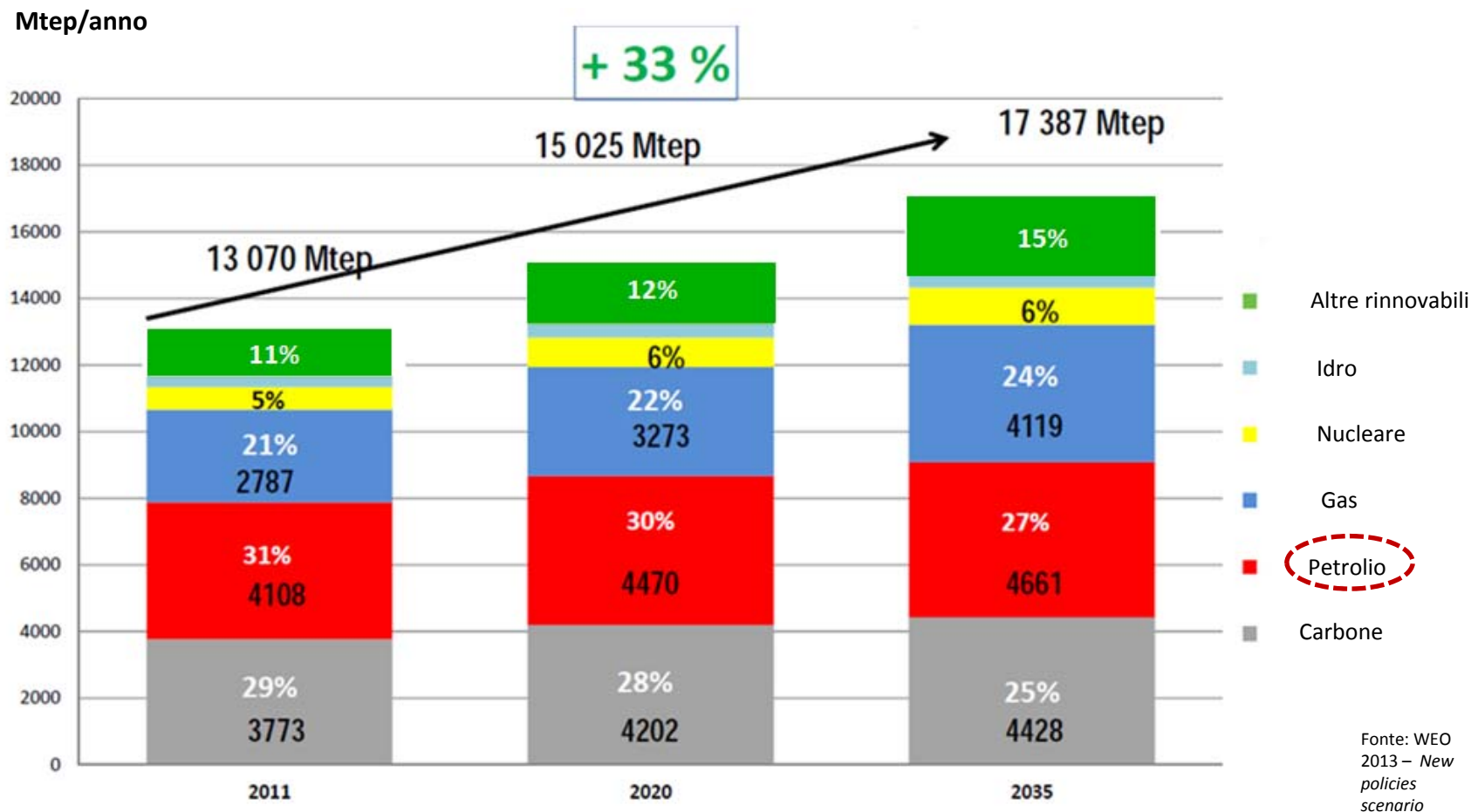
Rilievi critici

- La SEN considera il **petrolio una fonte residuale** per la copertura del futuro fabbisogno energetico italiano
- Il petrolio continuerà invece a svolgere un ruolo fondamentale nel **processo di transizione** verso una economia «decarbonizzata»
- Il **petrolio resterà la principale fonte di energia** almeno fino al 2035, con una quota percentuale in leggero calo (dal 30 al 27%) ma in crescita in valore assoluto (+5%)
- I **prodotti petroliferi saranno determinanti nel settore dei trasporti**
- Occorre assicurare la presenza di **un'industria della raffinazione competitiva ed efficiente**, considerata strategica dalla stessa SEN, per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti
- Oggi in Italia **tutte le raffinerie sono a rischio di sopravvivenza**, anche le più efficienti e tecnologicamente avanzate, per il mutato quadro competitivo a livello internazionale
- Le **normative ambientali europee**, che la SEN sostiene senza una reale analisi costi-benefici, spesso sono recepite nel nostro ordinamento in modo ancora più rigido e rappresentano un **ulteriore elemento di penalizzazione**

Rilievi critici

- Occorre **intervenire per salvaguardare un settore industriale** che occupa oltre 100.000 addetti (tra diretto e indotto) e presenta un livello di know-how di eccellenza e aziende molto attive sui mercati internazionali
- Rischiamo di diventare **dipendenti dalle forniture estere** non solo per il petrolio e il gas, ma anche per i prodotti finiti per autotrazione
- Ciò **renderebbe ancora più vulnerabile l'Italia** in termini di disponibilità, qualità e quantità nonché prezzo
- La questione deve essere inserita **nell'agenda della prossima presidenza italiana in Europa** per individuare meccanismi in grado di riequilibrare lo **svantaggio competitivo** non solo con l'Asia ma anche con gli USA
- A **livello nazionale** sarebbe opportuno intervenire sui **tempi delle autorizzazioni** e del rilascio dei permessi, che in Italia richiedono fino a 5 anni rispetto ai 6 mesi–1 anno del resto d'Europa, e **facilitazioni** per chi deve dismettere l'attività (bonifiche)
- **Distribuzione carburanti e fiscalità**: due temi su cui occorre agire rapidamente

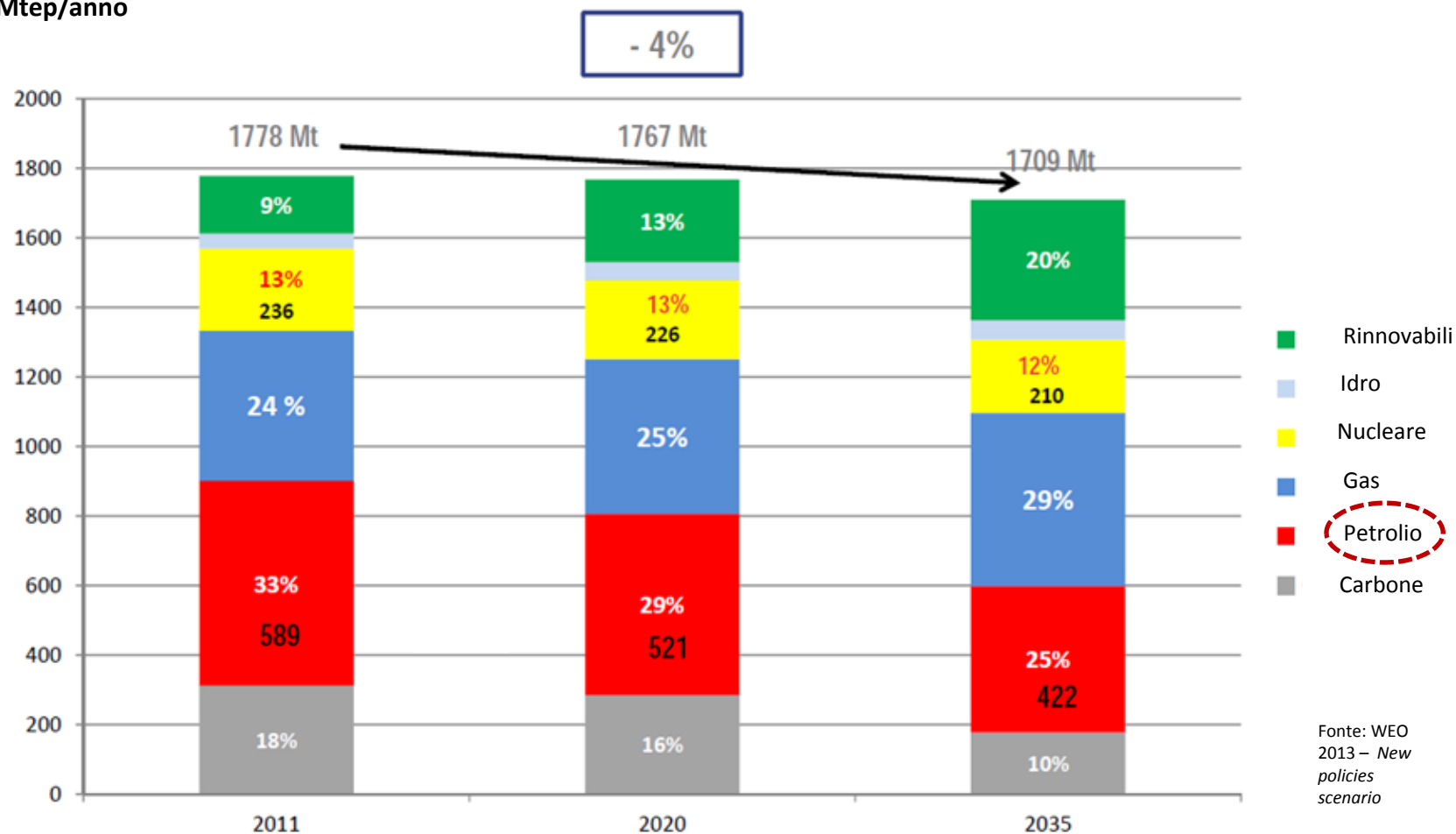
Domanda mondiale (2011-2035): petrolio dominante....



I combustibili fossili, pur cedendo terreno, rimarranno preponderanti nel mix energetico mondiale con una quota compresa tra il 70% e l'80% (in base allo scenario di riferimento)

...come in Europa almeno fino al 2020

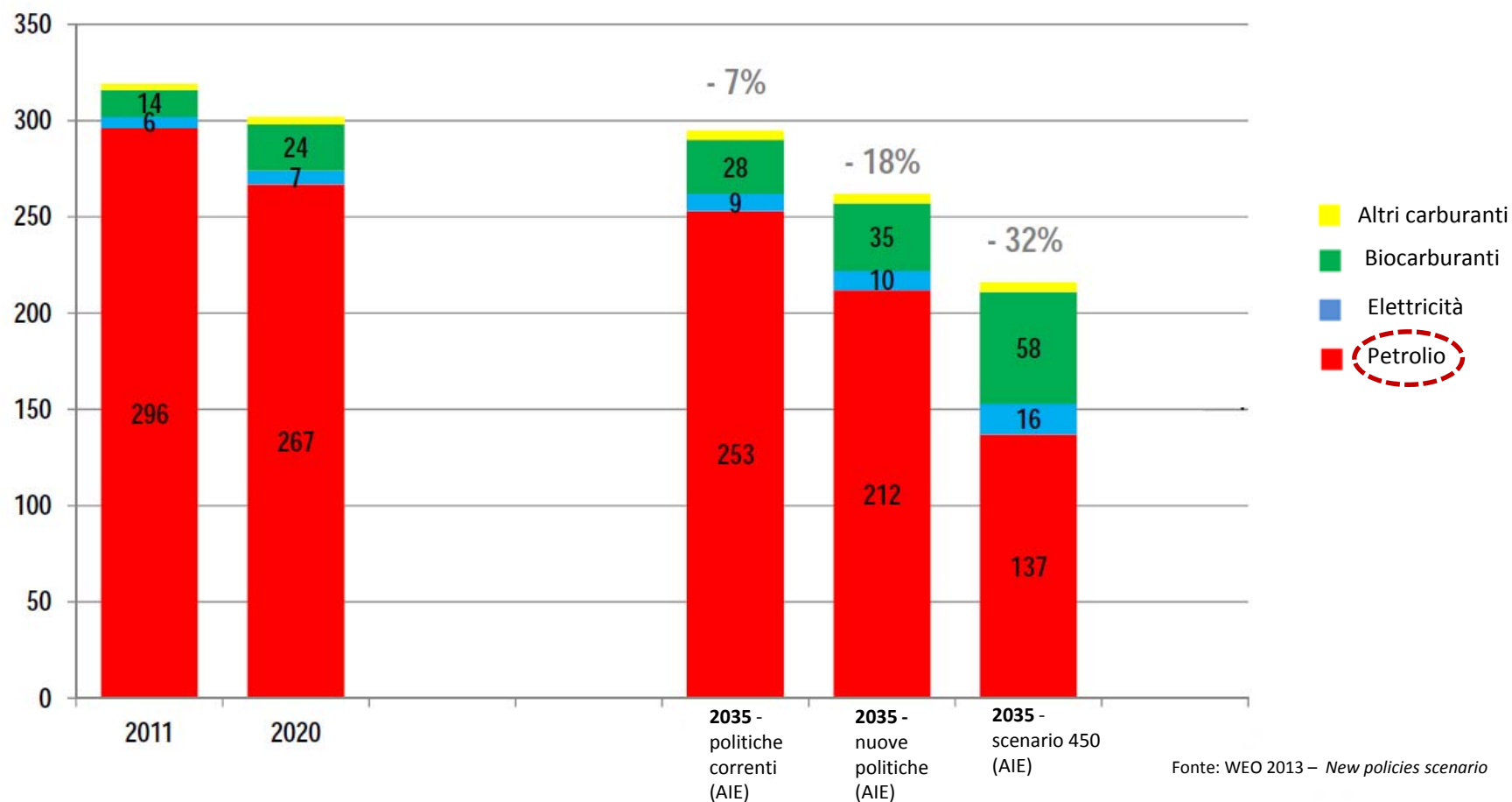
Mtep/anno



Più di tutti crescono le rinnovabili, ma solo per una politica di generosi incentivi

Il petrolio resta insostituibile nei trasporti

Mtep/anno



In Europa al 2035 il petrolio coprirà ancora una quota compresa tra il 60 e il 90%

Raffinazione nella «morsa competitiva» di Asia e USA

- **Costante calo del consumo di petrolio in Europa**, con un conseguente crollo dei tassi di lavorazione scesi al 70-75% della capacità totale
- **Raffinazione negli USA «conveniente» per:**
 - La «rivoluzione dello *shale gas*»
 - Basso costo dell'energia, il 30% dei costi operativi negli USA contro il 60% dell'Europa
 - Differenziale sul prezzo del greggio (Brent-WTI) più vantaggioso per gli USA
 - Utilizzo degli impianti intorno al 90% negli USA contro il 75% in Europa
 - Cambiamento dei flussi commerciali dei prodotti nel bacino atlantico, import di diesel da Usa verso l'Europa e perdita di quote di mercato verso USA e Africa
- **L'affermarsi di un sistema di raffinazione «sussidiato»** in Asia e Medio Oriente
- **Incremento del peso della regolamentazione ambientale europea** con conseguente perdita di competitività

Raffinazione: la ristrutturazione in atto in Europa

Riduzione netta della capacità di raffinazione nell'Europa-Ocse 8% fra il 2007 e il 2013, per una capacità complessivamente passata dai 15,8 milioni b/g del 2007 a 14,6 milioni b/g a fine 2013



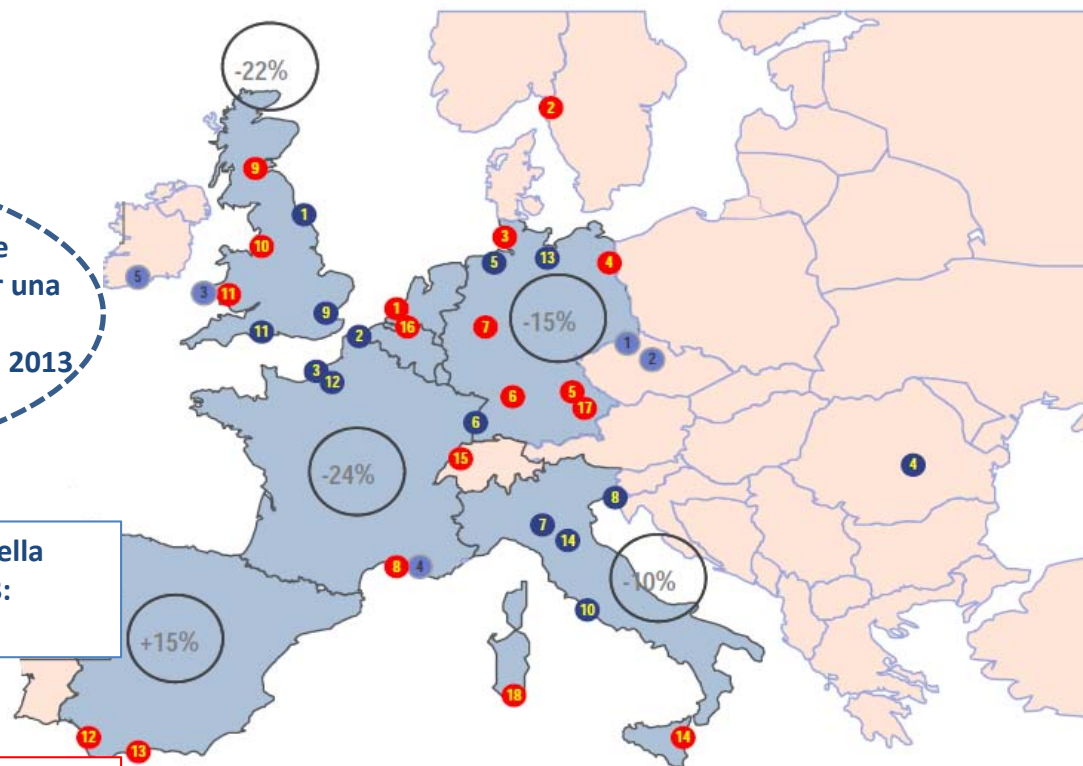
Chiusura definitiva o riduzione della capacità confermata 2007 – 2013:
1,6 Mb/g (14 raffinerie)



Cessione effettuata o annunciata:
1,8 Mb/g (18 raffinerie)



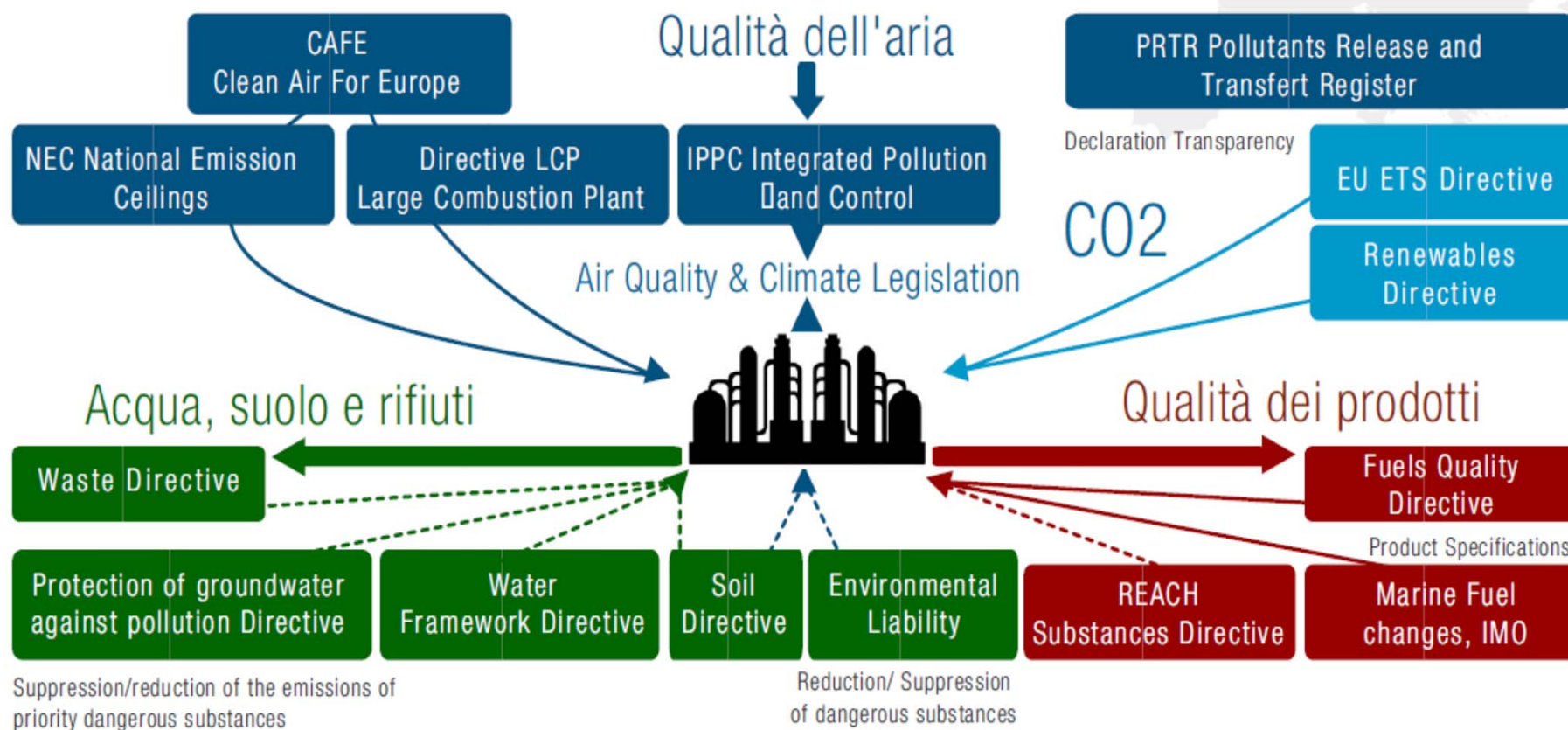
Messa in vendita parziale o completa
(5 raffinerie)



	Numero	Capacità (Mb/g)
2007	101	15,8
2013	87	14,6

Nel periodo 2007-2013 si registrano adeguamenti degli impianti in esercizio per un totale di 0,34 Mb/g

La raffinazione: regole europee penalizzanti

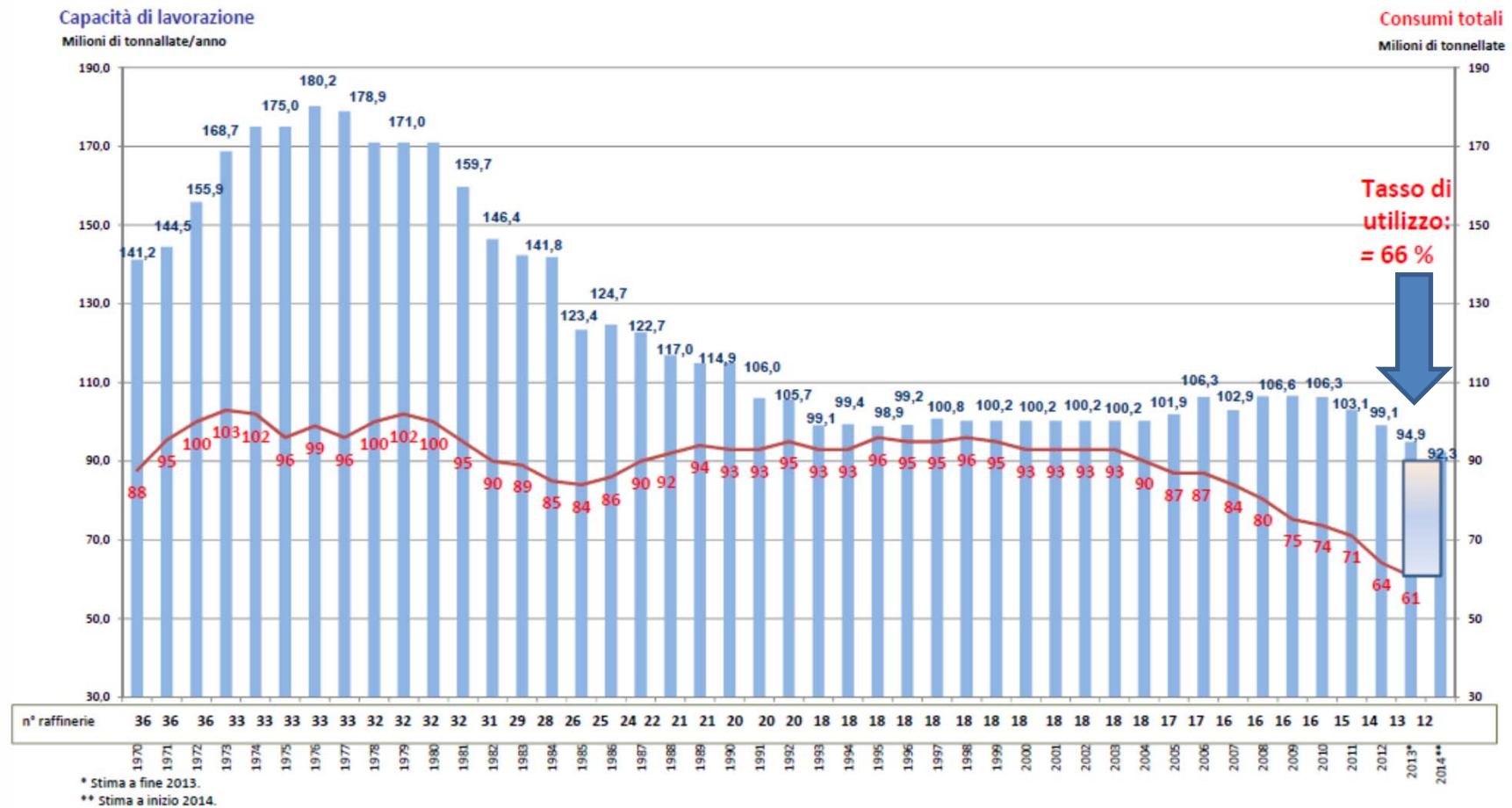


Le norme ambientali sono le più severe al mondo

La situazione italiana

- Complessivamente i consumi di energia in Italia **sono tornati indietro di vent'anni** e sono destinati a rimanere stagnanti
- I consumi petroliferi nel periodo 2008-2013 **sono diminuiti di circa 20 milioni/tonnellate (-24%)**
- I carburanti fossili saranno **insostituibili nei trasporti** e il **petrolio** rimarrà la **principale fonte di energia** nel breve-medio periodo
- In Italia nel 2011-2014 **sono state chiuse o trasformate in poli logistici 4 raffinerie** (Cremona, Roma, Marghera e Mantova) con effetti sull'occupazione sia diretta che indotta
- Altri impianti hanno **sospeso temporaneamente le lavorazioni o ridimensionato** le linee di produzione
- Le imprese attive nel downstream (raffinazione e distribuzione) in questi ultimi anni hanno chiuso i bilanci con **perdite significative, pari a quasi 7 miliardi di euro**, di cui circa un terzo nel solo 2013
- Anche le **raffinerie più efficienti sono a rischio chiusura**

Italia: tutte le raffinerie sono a rischio...



...anche le più efficienti e tecnologicamente avanzate

L'impatto della crisi sulla raffinazione italiana



2011-Cremona
Trasformata in polo logistico
(-4,5 Mton; -700 addetti compresi indotto)^(*)

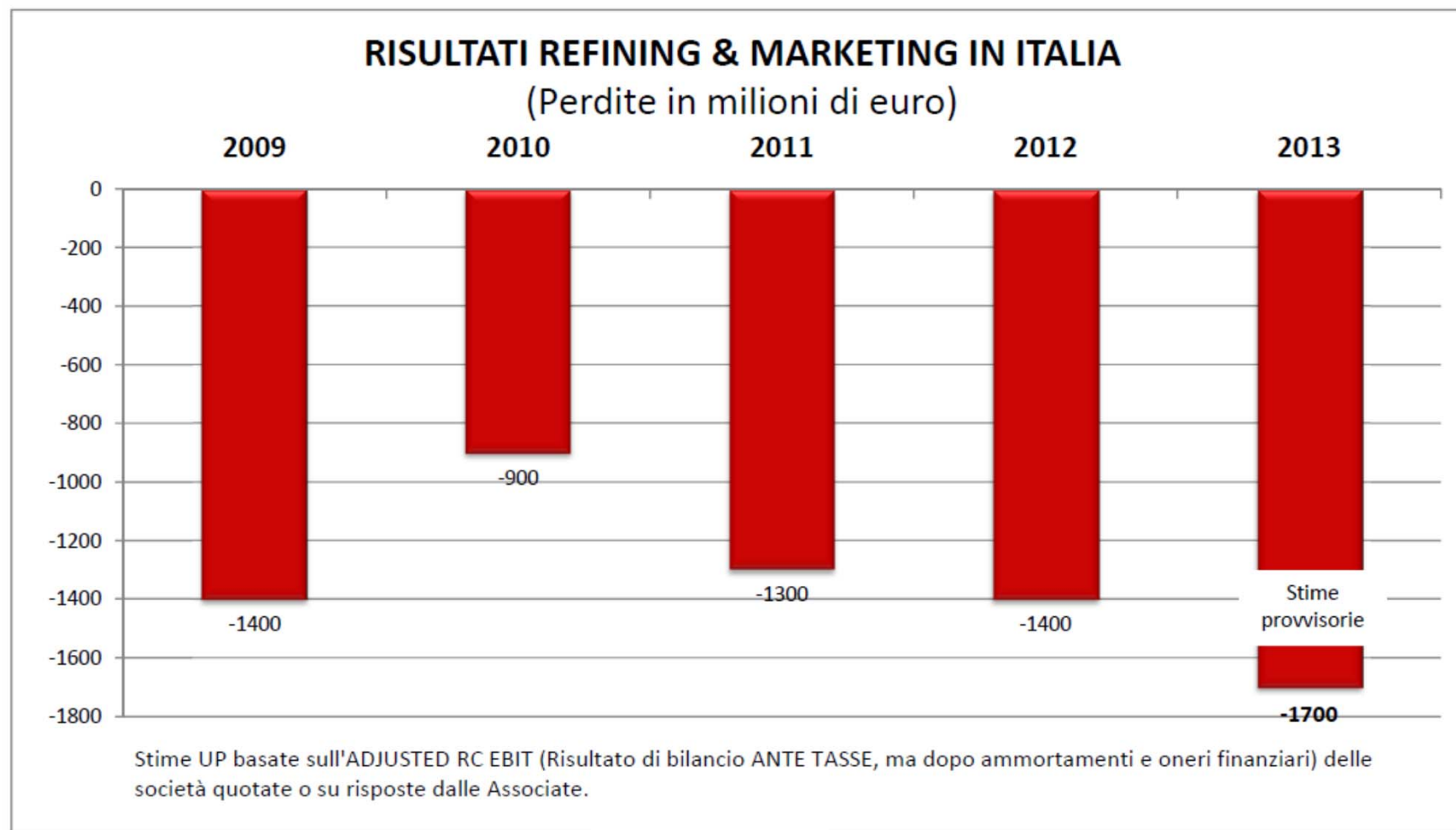
2012-Roma
Trasformata in polo logistico
(-4,3 Mton; -500 addetti compresi indotto)^(*)

2013- Porto Marghera
Trasformata in «Green Refinery»
(-4,2 Mton; -600 addetti compresi indotto)^(*)

2014-Mantova
Trasformata in polo logistico
(-2,6 Mton; -1000 addetti compresi indotto)^(*)

(*) Capacità effettiva tecnico bilanciata di raffinazione; stime UP addetti diretti e indotto ante crisi.

Italia: dal 2009 circa 7 miliardi di euro di perdite

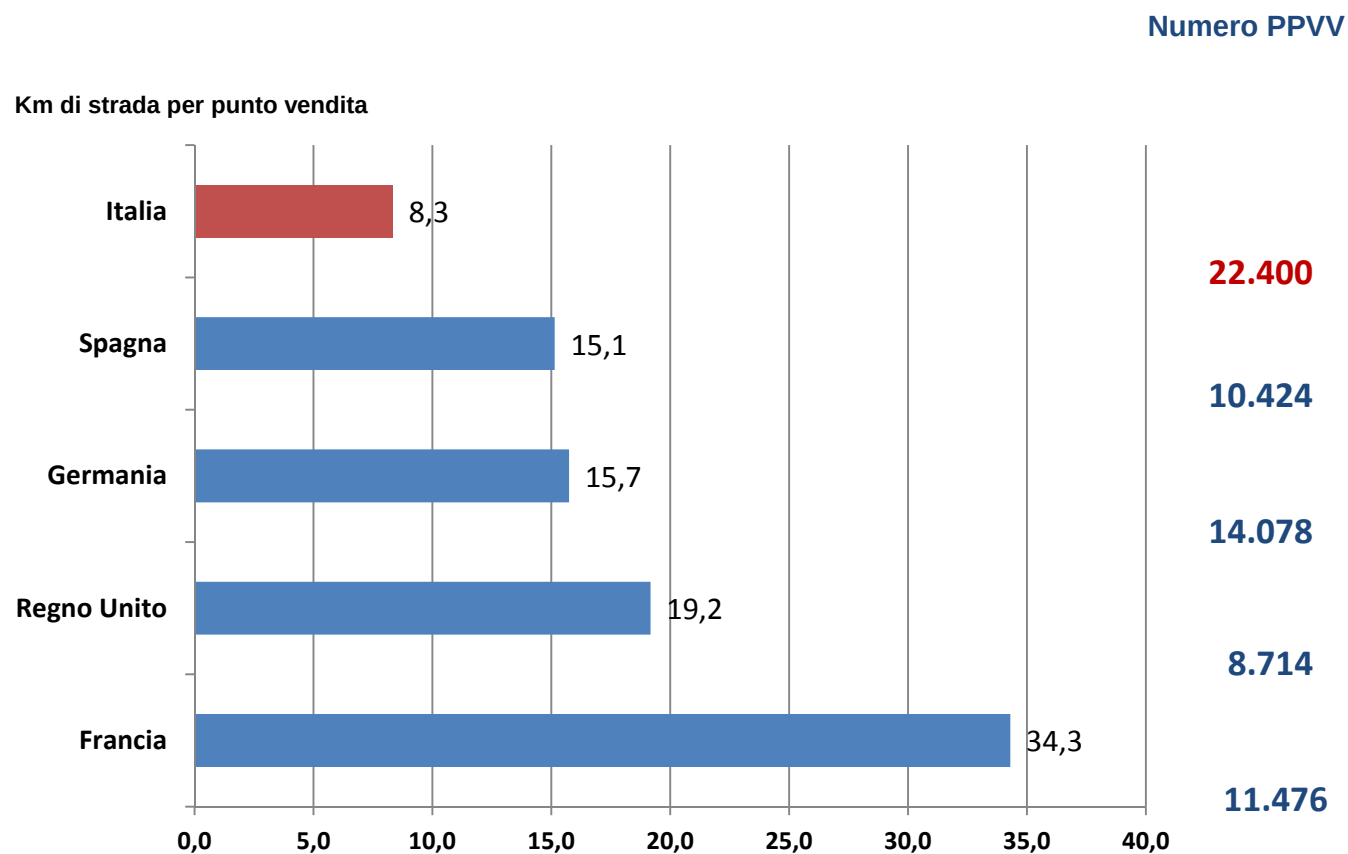


La crisi non risparmia neanche le aziende più efficienti

La distribuzione carburanti in Italia

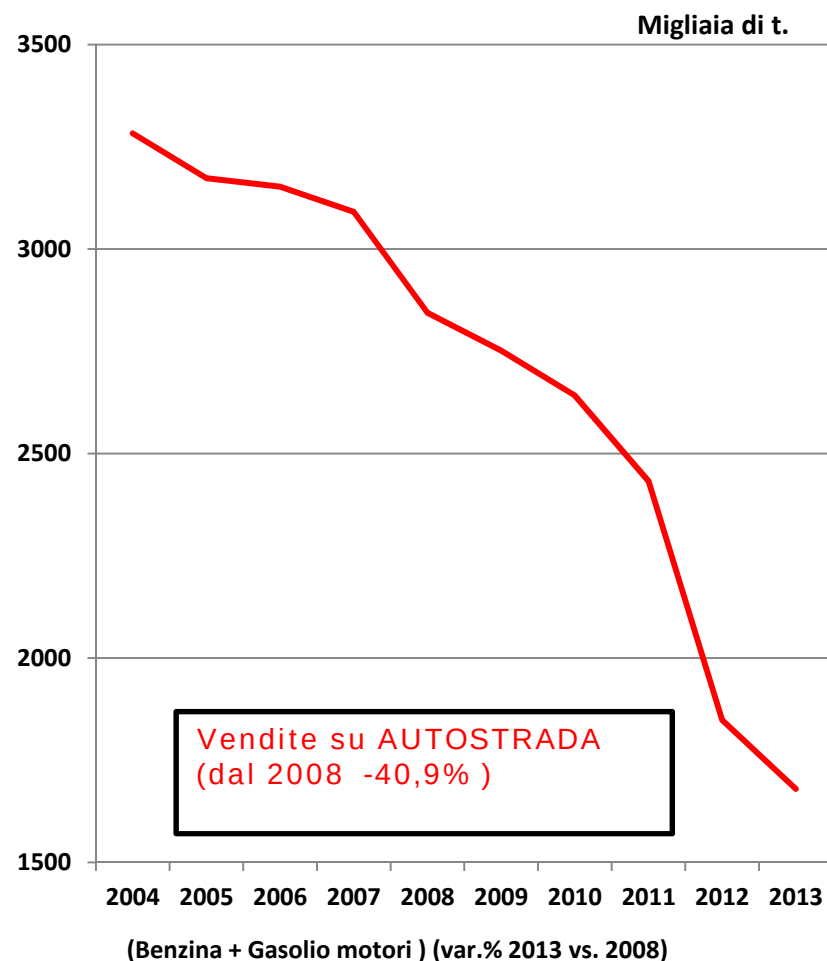
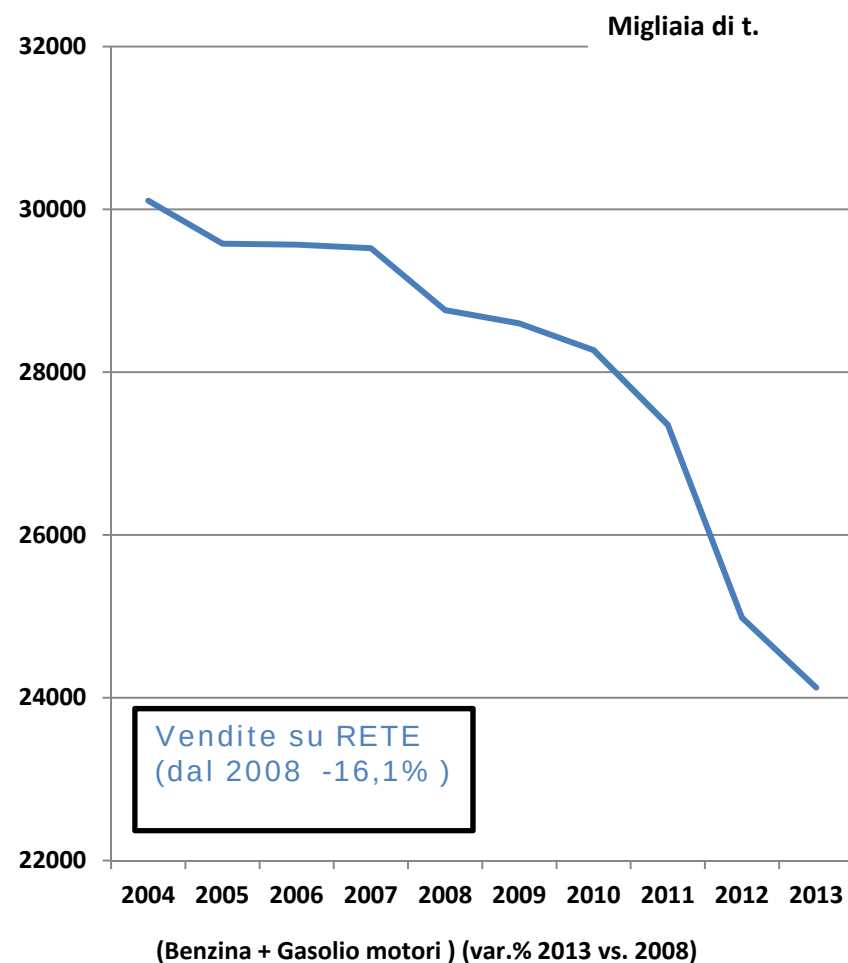
- La rete di distribuzione carburanti italiana è la **più numerosa in Europa**, con un **erogato che è sensibilmente inferiore** alla media europea
- Ciò rende il singolo **punto vendita molto più costoso e non economico**
- Il **forte incremento della tassazione** di questi ultimi anni ha avuto profondi effetti recessivi sulla domanda, **amplificando lo «stacco fiscale»** con il resto d'Europa
- La tassazione sui carburanti in Italia dal 2011 ad oggi è **cresciuta quasi quattro volte** quella europea
- La domanda di carburanti è così diventata **molto sensibile al prezzo e gli automobilisti cambiano abitudini**
- Nel periodo 2008-2013 le vendite sulla **rete ordinaria sono diminuite di oltre il 16%**
- La situazione è ancora più drammatica sulla **rete autostradale con un calo di circa il 41%**

Italia: una rete sovradimensionata



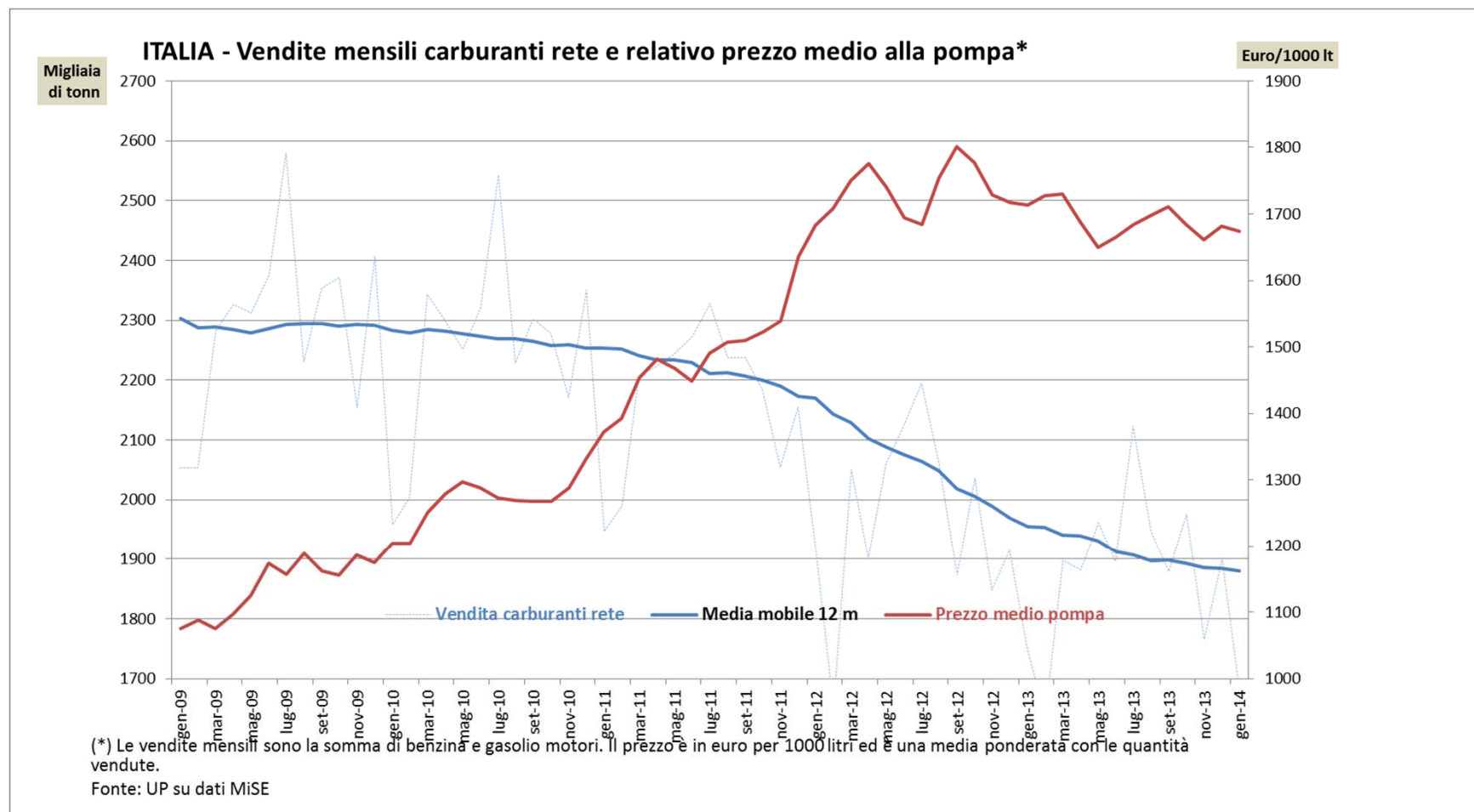
Ineludibile una seria riduzione del numero di punti vendita

Italia: crollano vendite e si torna indietro di 20 anni



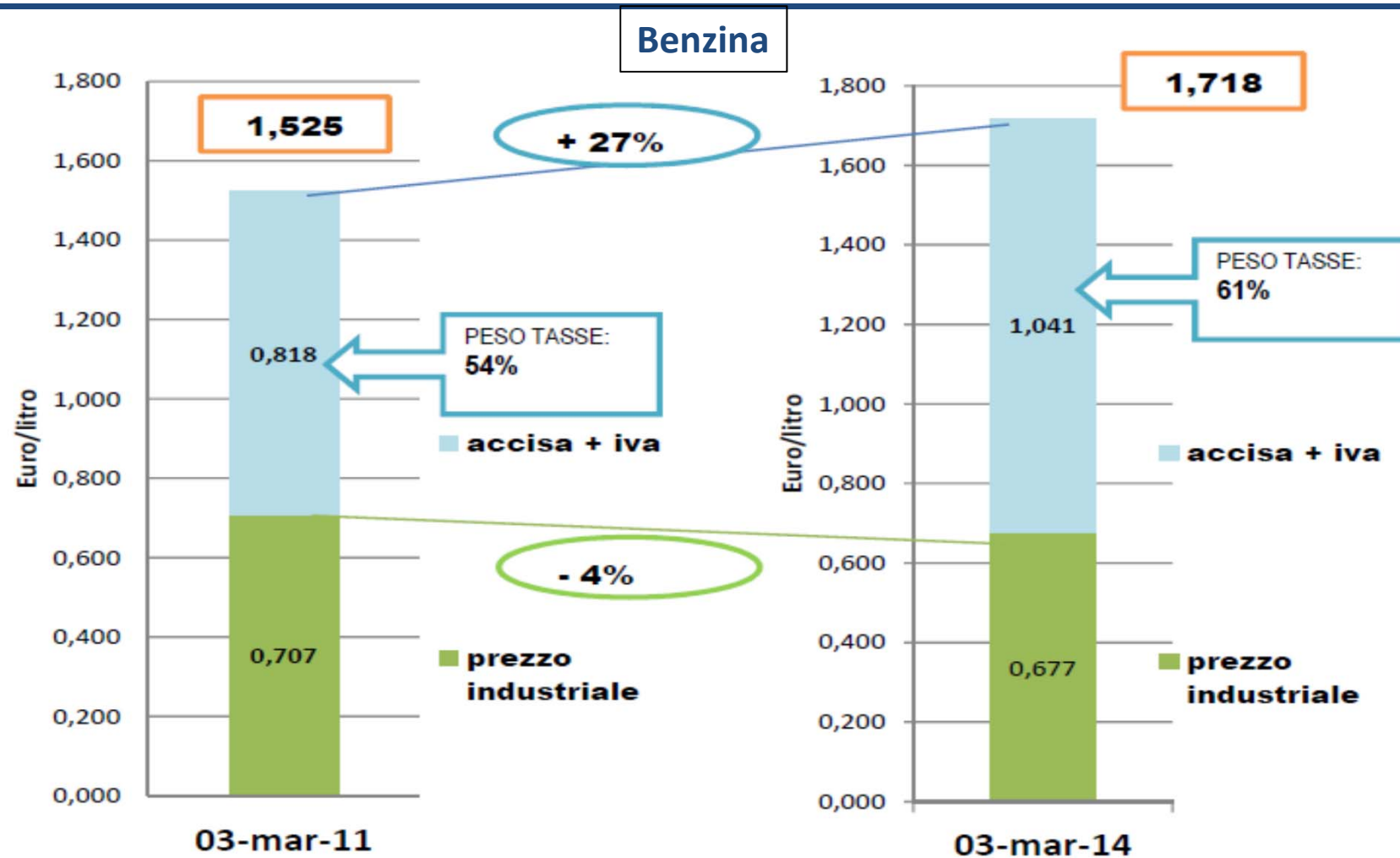
La situazione è ormai diventata insostenibile in autostrada

Superata la soglia dell'anelasticità...



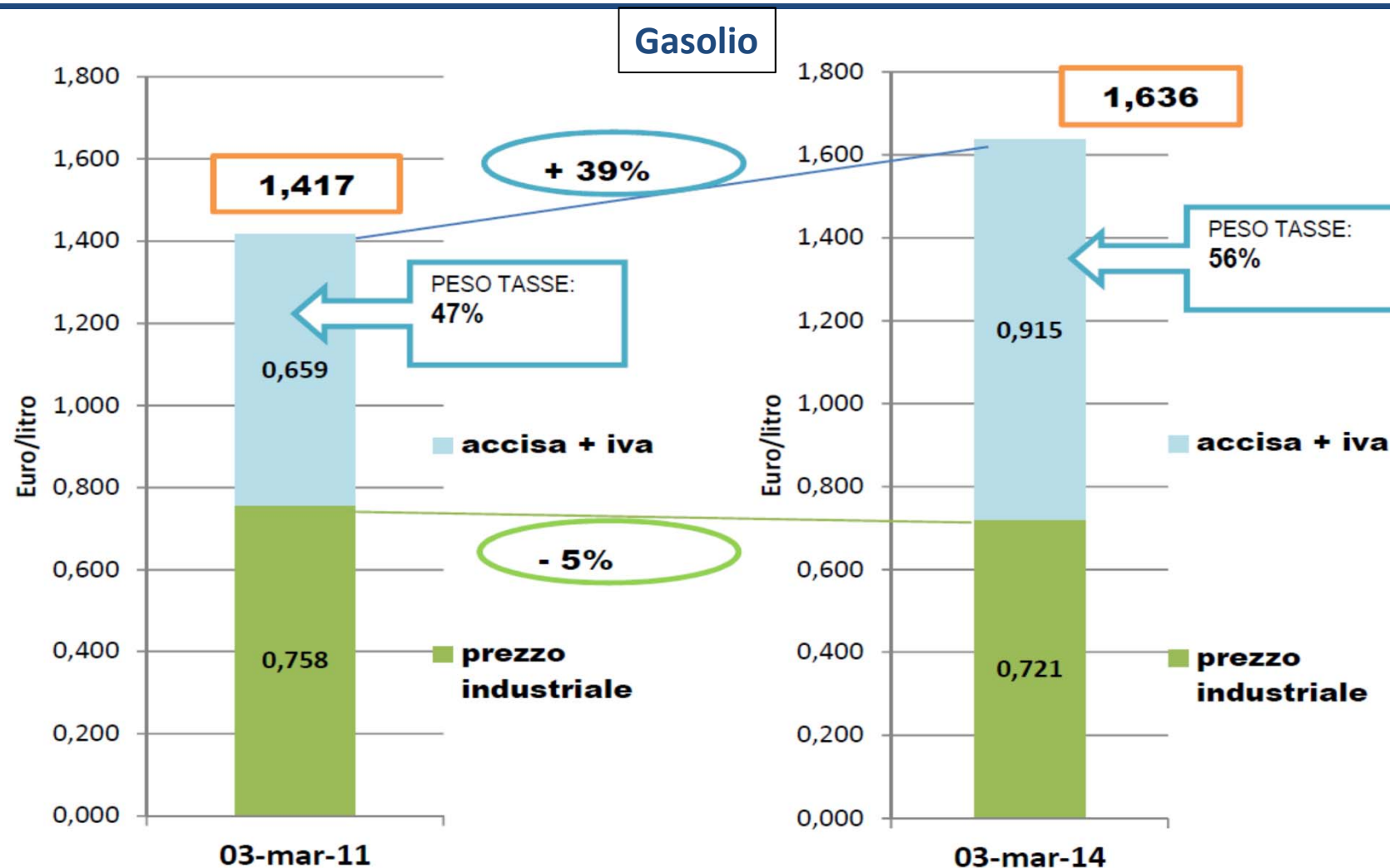
...troppe tasse deprimono la domanda e hanno effetti recessivi

Prezzi Italia: le tasse annullano calo dei prezzi



Il prezzo industriale scende ma i consumatori vedono solo aumenti

Prezzi Italia: le tasse annullano calo dei prezzi

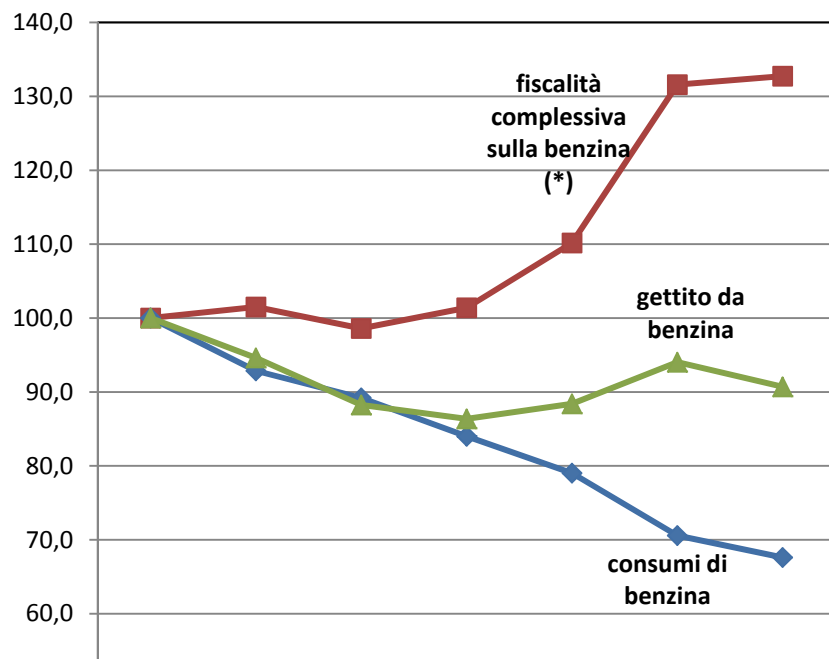


Il prezzo industriale scende ma i consumatori vedono solo aumenti

Gli aumenti delle tasse frenano i consumi....

Benzina

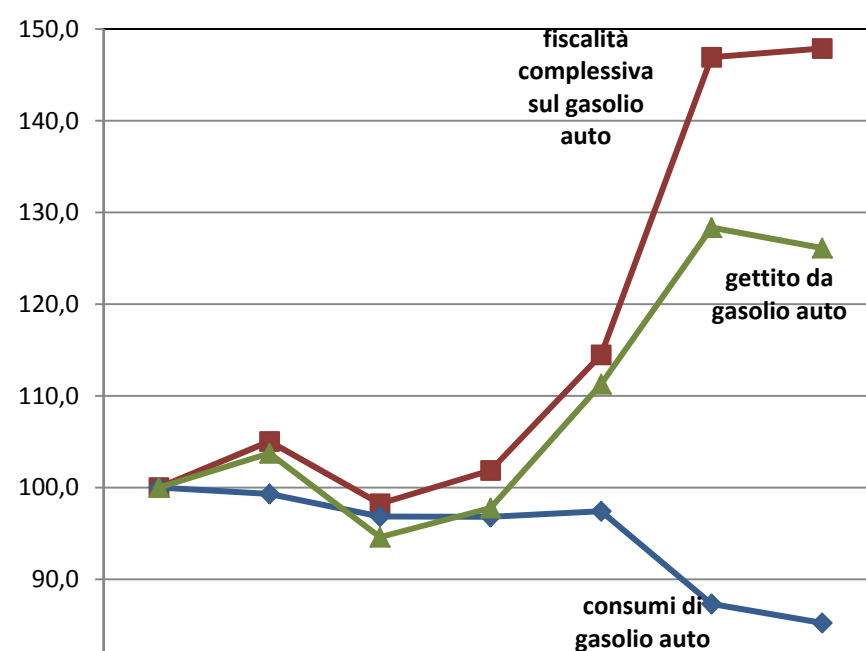
Indice 2007 =
100



Iva	0,217	0,230	0,206	0,227	0,262	0,310	0,315
Accisa	0,564	0,562	0,564	0,564	0,598	0,717	0,728
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013

Gasolio

Indice 2007 =
100

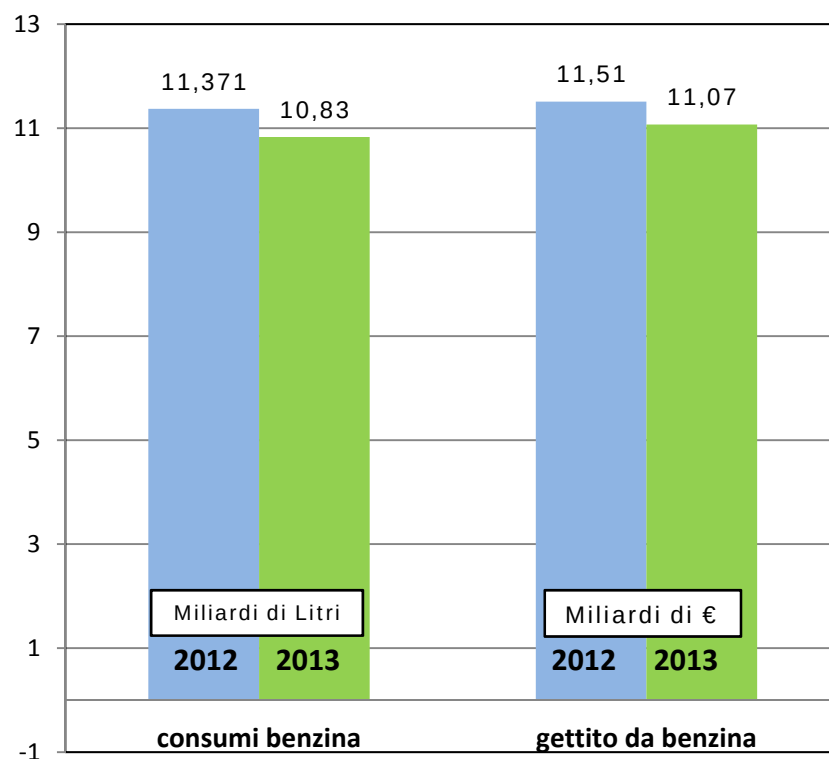


Iva	0,194	0,224	0,180	0,203	0,244	0,296	0,299
Accisa	0,420	0,421	0,423	0,423	0,459	0,606	0,617
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013

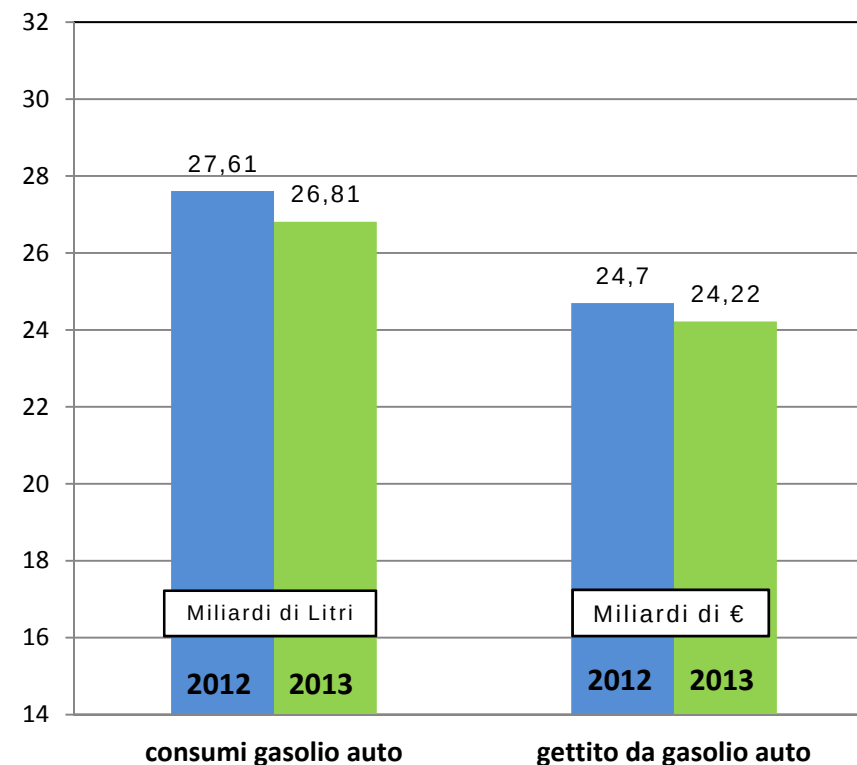
...accentuandone la discesa

...e non producono il gettito auspicato

Benzina



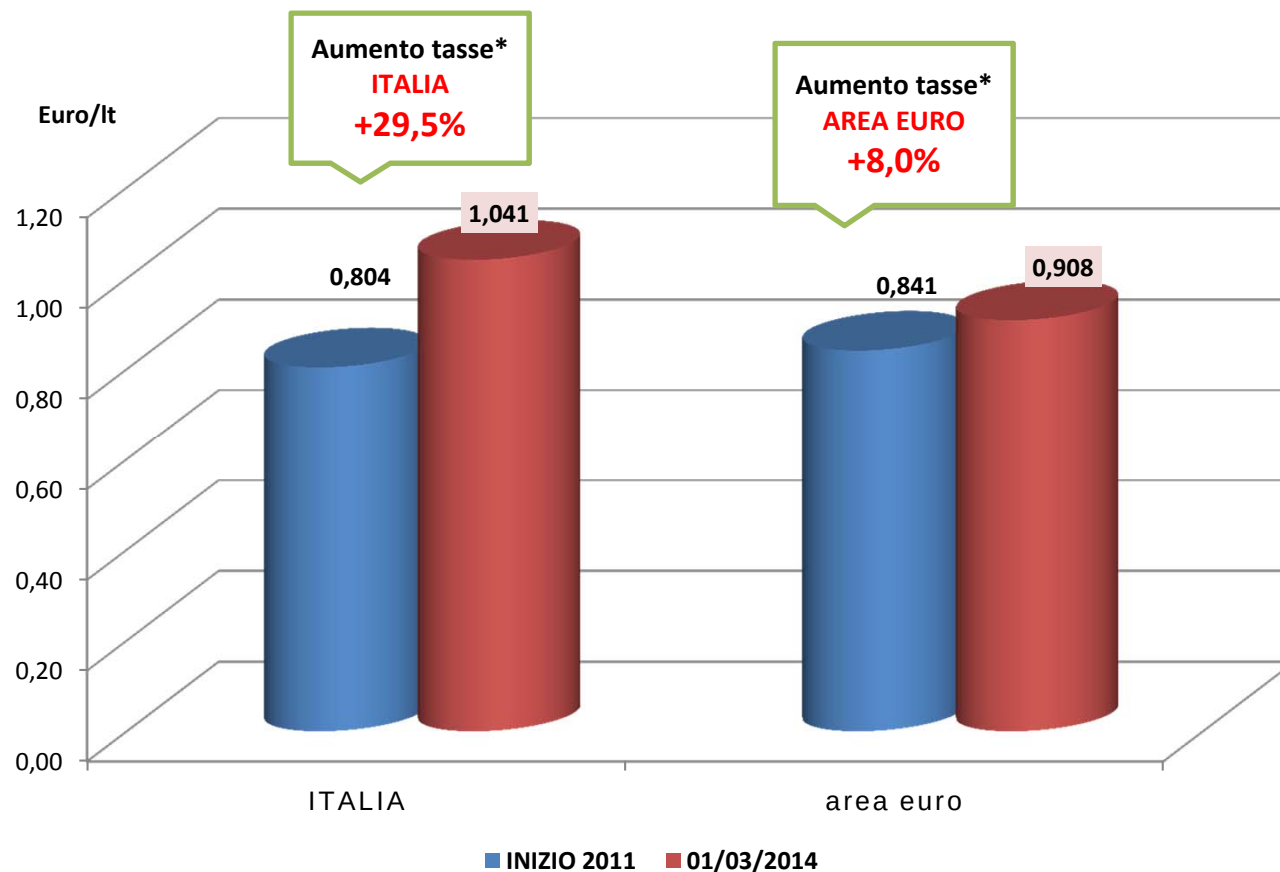
Gasolio



Anche nel 2014 il gettito tenderà a scendere nonostante gli aumenti già decisi

Le tasse in Italia aumentate più che in Europa...

Benzina

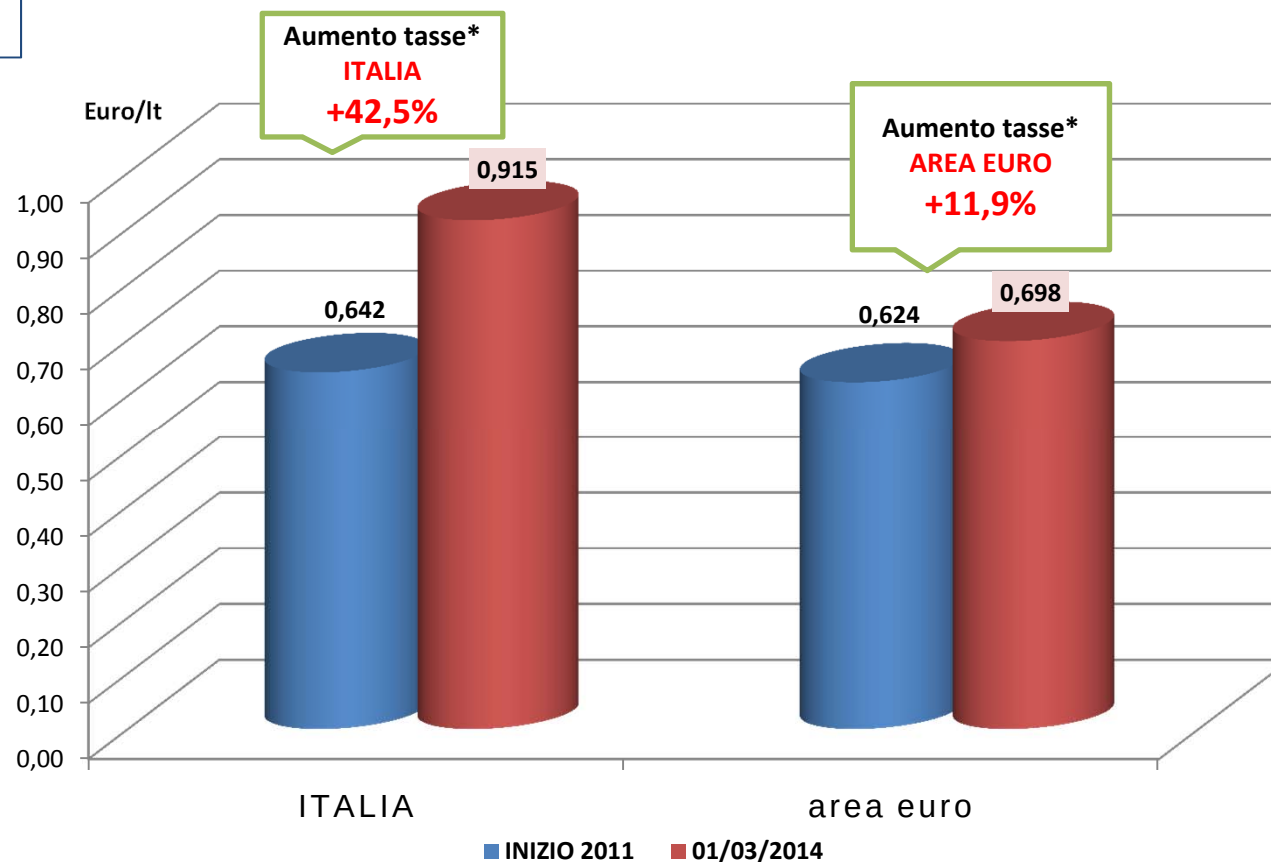


*ACCISE + IVA

...dove sono cresciute di meno di un quarto

Le tasse in Italia aumentate più che in Europa...

Gasolio



*ACCISE + IVA

..ma ora togliere il piede «dall'acceleratore fiscale»

Raccomandazioni

- **RAFFINAZIONE**

- E' NECESSARIO RIAFFERMARE IN EUROPA LA **STRATEGICITA' DELL'INDUSTRIA PETROLIFERA** IN TERMINI DI SICUREZZA E FLESSIBILITA' DI APPROVVIGIONAMENTO
- NEL **SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA** LA RAFFINAZIONE DEVE ESSERE INSERITA STABILMENTE NELL'AGENDA DEI LAVORI DELLA COMMISSIONE
- SERVONO **INTERVENTI IMMEDIATI** PERCHE' L'INDUSTRIA NON PUO' PIU' ASPETTARE I TEMPI DELLE POLITICA

- **RETE DISTRIBUZIONE CARBURANTI**

- **SENSIBILE RIDUZIONE DEL NUMERO DEI PUNTI VENDITA** CON MISURE COGENTI, A PARTIRE DA QUELLI MENO SICURI DAL PUNTO DI VISTA DELLA SICUREZZA STRADALE, PER RIDARE ECONOMICITA' AL SETTORE
- RIAVVIARE IL PERCORSO INZIATO CON L'APPROVAZIONE DEL **DDL COLLEGATO ALLA LEGGE DI STABILITA' 2014**, APPROVATO DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI IL 13 DICEMBRE 2013, MA MAI APPRODATO IN PARLAMENTO