

# **Preconsuntivo petrolifero 2012**

*Roma, 20 dicembre 2012*

 **SITUAZIONE INTERNAZIONALE**

Il 2012 è stato un anno ancora molto difficile per l'industria petrolifera internazionale. Oltre al perdurare della crisi economica nei principali paesi Ocse, e in particolare nell'area euro aggravata dalle manovre di consolidamento fiscale avviate in molti paesi, va registrato il rallentamento dei paesi non-Ocse, Cina compresa, e il permanere di diffuse tensioni geopolitiche che si sono acuite soprattutto nella seconda parte dell'anno.

La situazione in diverse aree del Nord Africa e del Medio Oriente è tuttora molto confusa ed è difficile prevedere oggi i possibili sviluppi. Va tuttavia rilevato che, nonostante le difficoltà, paesi come Libia e Iraq nel corso dell'anno sono riusciti a tornare su livelli produttivi elevati, dando un contributo decisivo nei momenti di massima tensione.

Questa maggiore offerta e il sostanziale rallentamento della domanda complessiva hanno permesso di mantenere il mercato sempre ben approvvigionato con riflessi sui prezzi inferiori a quelli che sarebbero stati giustificati dall'evoluzione dei fondamentali.

Un mercato che in prospettiva continuerà a essere ben rifornito non solo dall'Opec ma, come confermano le previsioni dell'Agenzia internazionale per l'energia (Aie) nell'ultima edizione del World Energy Outlook, anche dagli Stati Uniti che nel giro di un decennio potrebbero superare l'Arabia Saudita e diventare già nel 2030 esportatori netti (cosa che in realtà non potrà accadere dal momento che la legge Usa vieta l'esportazione di greggio nazionale per motivi di sicurezza). A ciò va aggiunto il peso crescente che sembra destinato ad avere l'Iraq che, sempre secondo l'Aie, già nel 2020 potrebbe raggiungere una produzione di 6 milioni b/g e superare gli 8 milioni nel 2035.

Ma ciò che in particolare emerge da questo nuovo quadro, riguarda l'impatto sul commercio mondiale di petrolio che al 2020 vedrà un netto assottigliamento delle esportazioni dei paesi Opec verso gli Stati Uniti e una loro inversione di rotta a favore dei paesi asiatici, una conferma dei nuovi equilibri energetici che si sono affermati in questi ultimi anni e che avranno effetti, che in parte hanno già avuto, sull'evoluzione delle infrastrutture petrolifere.

Altro fatto da non trascurare è l'impatto che la futura produzione irachena potrà avere nel soddisfare la crescente domanda dei paesi non-Ocse, soprattutto cinese, contribuendo così a contenere le possibili spinte rialziste sui prezzi del greggio che l'Opec permetterà difficilmente di far tornare sotto i 100 dollari/barile.

Spinte che tuttavia non sono mancate nel corso del 2012, sia per effetto della speculazione sia di criticità reali. Ciò ha reso estremamente volatili le quotazioni del greggio, con il Brent che in media ha chiuso l'anno intorno ai 112 dollari/barile rispetto ai 111 dell'anno precedente: un nuovo record sia in termini reali che nominali che conferma come anche nel 2012 si sia avuto il paradosso di prezzi in crescita pur con una domanda in calo.

**Domanda petrolifera (tavole 1-2)**

Nel 2012 la domanda petrolifera mondiale ha mostrato una crescita decisamente modesta (+0,9%) rispetto alle dinamiche ante crisi e in rallentamento anche rispetto al biennio precedente, fermandosi a 89,7 milioni barili/giorno, 800 mila barili/giorno in più rispetto al 2011. Domanda che nel complesso è stata inferiore 1,2 milioni barili/giorno rispetto all'offerta, dopo un decennio in cui il mercato è stato sempre al limite nell'essere adeguatamente approvvigionato. Tutto ciò non ha comunque influito sui prezzi, com'era lecito aspettarsi, prezzi che in media annua per il greggio importato nei Paesi Ocse sono infatti risultati superiori a quelli del 2011, pari in media a 109,2 dollari/barile.

La crescita è stata determinata dai paesi non-Ocse che assorbono ormai quasi il 49% della domanda totale, trainati in particolare dalla Cina che nel 2012 ha sfiorato i 10 milioni barili/giorno (il doppio rispetto al 2000). Dal 2000 la domanda nei paesi non-Ocse è aumentata di 15,1 milioni barili/giorno (+53%) contro un calo nei paesi Ocse di 2,5 milioni (-5%).

**Offerta petrolifera (tavole 1-3)**

A fronte di una domanda poco dinamica, l'offerta è stata la protagonista del mercato petrolifero mondiale nel 2012. Giunta a 90,9 milioni barili/giorno, l'offerta ha rilevato un aumento di 2,5 milioni barili/giorno rispetto al 2011 (+2,8%), evidenziando un surplus sulla domanda di 1,2 milioni barili/giorno: l'ultima volta che si era verificato un eccesso produttivo analogo fu nel 1980.

Sul fronte dei Paesi Opec apparsi in forte crescita (+5,3%), il 2012 ha visto riprendere la piena produzione della Libia, tornata sui livelli precedenti la caduta del regime di Gheddafi, nonché un sensibile sviluppo produttivo in Iraq che punta a diventare il secondo produttore Opec. Nel 2012 la *spare capacity* si è mantenuta in media intorno al 4% dell'offerta totale.

A questi due driver si è aggiunta la maggior produzione di alcuni paesi, in particolare Arabia Saudita (+6,6%) e Kuwait (+9,1%), conseguente alla decisione di voler contribuire ad attenuare l'impatto dell'embargo Usa e Ue all'Iran, la cui produzione è scesa del 17%, in vigore dal 1° luglio, che ha ampiamente inciso su prezzi e produzione sin da gennaio.

Anche i Paesi non-Opec hanno rilevato un aumento produttivo, fra cui spicca il dato relativo agli Stati Uniti che, grazie al petrolio non-convenzionale, hanno visto crescere la loro produzione del 10%, sfiorando i 9 milioni barili/giorno.

Primo produttore petrolifero mondiale resta ancora la Russia, quindi un Paese non-Opec, che con quasi 11 milioni barili/giorno è riuscita a realizzare negli ultimi dodici anni un incremento del 65% della sua produzione.

Complessivamente in quest'ultimo decennio l'offerta è cresciuta di circa 13,6 mb/g, contro i neanche 10 mb/g del decennio precedente. Dal 2008 ad oggi l'incremento è stato di oltre 4 milioni barili/giorno, certamente sostenuto dalle alte quotazioni che hanno reso economicamente sostenibili anche le sabbie bituminose ed i giacimenti più difficili e costosi da sfruttare.

Problemi reali di approvvigionamento sui mercati dunque non ci sono mai stati, nonostante il livello attuale dei prezzi spesso non abbia riflesso tale situazione.

**Prezzi  
(tavole  
4-5-6-14-  
15)**

Nel 2012 in media i prezzi internazionali del greggio Brent si sono attestati a 112 dollari/barile, risultando così superiori a quelli del 2011 e stabilendo, nonostante il persistente surplus di offerta, un nuovo record sia in termini reali che nominali.

Il valore medio del Brent nei primi dodici anni del nuovo secolo passa così a 61,4 dollari/barile rispetto ai 18 degli anni novanta (+241%).

L'anno, infatti, è stato caratterizzato da forti oscillazioni legate all'evolversi del quadro di riferimento, spinto da fattori rialzisti (tensioni geopolitiche, *spare capacity* Opec limitata in alcune fasi e domanda ancora in crescita sebbene più contenuta rispetto alle attese) e fattori ribassisti (mercato complessivamente sotto controllo, rallentamento della domanda cinese e un quadro economico debole soprattutto in Europa).

Nel primo trimestre dell'anno a prevalere sono stati i fattori rialzisti e su tutti le preoccupazioni per l'embargo imposto da Usa e Ue all'Iran, scontato con ampio anticipo dai mercati, che ha portato sino a un picco di oltre 125 dollari/barile in marzo.

Nel secondo trimestre la situazione è stata di segno opposto, con il prevalere di un sentimento ribassista guidato dal progressivo deteriorarsi del clima economico nell'eurozona a fronte di un'offerta abbondante e di una domanda totale in leggera frenata. Nel mese di giugno, per la prima volta dal gennaio 2011, il Brent tocca un minimo di 88 dollari/barile, perdendo oltre 40 dollari in due mesi (cosa che non accadeva dal 2008), a testimonianza di un mercato particolarmente sensibile alle aspettative dei mercati finanziari.

L'ultima parte d'anno è stata invece caratterizzata da una ripresa delle quotazioni, sebbene più contenuta che nei mesi precedenti, soprattutto per il riacutizzarsi delle

tensioni con l'Iran associate all'inasprirsi della questione israelo-palestinese. In quest'ultima parte dell'anno il mercato è apparso ancora ben approvvigionato - grazie all'apporto dell'Arabia Saudita, della Libia e dell'Iraq - con spunti rialzisti dovuti più che altro a fattori congiunturali, come il passaggio dell'uragano Sandy sulla costa orientale degli Stati Uniti.

Altro fattore di rilievo è stato la conferma di un ampio differenziale di prezzo tra Brent e WTI che, pur non arrivando ai 30 dollari/barile del 2011, si è attestato in media intorno ai 17 dollari/barile con un indubbio vantaggio competitivo per le raffinerie americane.

Un differenziale destinato a ridursi secondo le previsioni dell'Energy Information Administration (EIA) americano, che ha deciso di abbandonare il riferimento al WTI a favore del Brent, in modo da riflettere meglio il prezzo pagato dalle raffinerie per il greggio importato e rendere più aderenti alla realtà di mercato i prezzi dei carburanti (il Brent rappresenta infatti il riferimento per il 70% delle transazioni sul greggio). Secondo l'EIA, già nel 2013 il delta tra i due greggi potrebbe dimezzarsi per attestarsi intorno agli 8 dollari.

Anche per quanto riguarda le quotazioni internazionali dei prodotti raffinati si è assistito a forti oscillazioni, con le punte massime registrate nei mesi estivi. La benzina in media annua è stata pari 0,605 euro/litro (6,8 centesimi in più rispetto al 2011), mentre il gasolio a 0,648 euro/litro (+5,9 centesimi). Dal 2009 l'incremento del prezzo della benzina è stato di quasi 30 centesimi euro/litro (+91%), del gasolio di quasi 33 centesimi (+101%). Per l'area euro un ruolo determinante lo ha avuto il deprezzamento dell'euro che ha pesato per oltre 5 centesimi euro/litro.

**Raffinazione**  
**(tavola 7)**

Nonostante nel 2012 si sia assistito ad un certo miglioramento dei margini, la raffinazione rimane attualmente l'anello debole della catena petrolifera, sebbene con profonde diversità fra le diverse aree mondiali.

Nel 2012 i margini hanno rilevato mediamente un rimbalzo tornando sui 6 dollari/barile rispetto ai minimi storici intorno ad un dollaro/barile per gli impianti più complessi, che avevano caratterizzato il triennio precedente, non consentendo di recuperare i costi fissi e rimanendo comunque decisamente bassi se non negativi per le lavorazioni meno complesse.



## SITUAZIONE NAZIONALE



### Consumi di energia (tavole 8-9)

Nel 2012 i consumi di energia italiani hanno fatto registrare una nuova e pesante frenata, stimata intorno al 4%, che ci ha riportato sui livelli di metà anni '90. A pesare la forte recessione economica, nonché i prezzi rimasti elevati: fattori che hanno inciso pesantemente proprio sul petrolio.

L'analisi per fonti evidenzia, infatti, il forte calo del petrolio (-10,6%), meno incisivo per il gas (-4,5%), contro una crescita per i combustibili solidi (+6%) e le rinnovabili (+10%).

Il petrolio è la fonte energetica che ha pagato il prezzo più alto alla crisi, subendo sia l'impatto dei minori consumi delle famiglie, sia quello della flessione della produzione industriale (con il conseguente minore spostamento di merci). Esso rimane comunque la prima fonte di energia del paese con un peso del 36,2%, seguita dal gas con il 35,7%, anche se la distanza fra le due si sta assottigliando.

Per quanto riguarda i consumi petroliferi totali (pari a 63 milioni di tonnellate), nel 2012 ha subito una contrazione eccezionale pari a 8,1 milioni di tonnellate (-11,4%) e decisamente superiore a quella del 2009 (-5,2% milioni di tonnellate, -6,4%). Nel biennio 2011-2012 il calo è di quasi 11 milioni di tonnellate, cioè già la metà di quanto abbiamo perso nel decennio 2000-2010.

I soli carburanti, storicamente in crescita fino al 2004, nel 2012 sono diminuiti di quasi il 10%. Considerando anche il gpl, la perdita dal 2004 si aggira intorno ai 9 miliardi di litri di cui quasi la metà nel 2012. La benzina, scesa sotto i 9 milioni di tonnellate, presenta oggi volumi che sono la metà di quelli del 2000, non compensati dalla crescita del gasolio che, nello stesso periodo, è aumentato del 27%. La flessione del gasolio nel 2012 (-2,5 milioni di tonnellate, pari al 10%) riflette ampiamente la gravità della crisi economica in corso.

### Esportazioni (tavola 10)

Nel 2012 le esportazioni sono state pari a 28,5 milioni di tonnellate, con un recupero di circa 1,6 milioni di tonnellate, il 5,9% in più rispetto allo scorso anno, grazie soprattutto a quei prodotti raffinati che ancora riescono a trovare spazio sui mercati internazionali. Unico segnale positivo in un quadro di generale contrazione, tali maggiori volumi non hanno permesso di colmare le perdite degli ultimi anni e la forte

riduzione dei consumi interni, confermando altresì la difficoltà della raffinazione nazionale.

**Importazioni**  
**(tavola 11)**

Le importazioni nel 2012 hanno fortemente risentito della sospensione delle forniture dall'Iran a partire dal 1° luglio, compensate da una decisa ripresa di quelle dalla Libia, tornata ad essere il nostro primo fornitore con un peso di circa il 21%. Il venire meno del greggio iraniano ha avuto un impatto importante sul sistema di raffinazione nazionale che ha dovuto ricorrere a forniture alternative di pari qualità, con un deciso incremento dei costi. Complessivamente, le importazioni sono risultate inferiori del 5,3% rispetto allo scorso anno.

**Raffinazione**  
**(tavole 12 e**  
**13)**

Ad inizio 2012 la capacità raffinazione installata è stata pari a 103 milioni di tonnellate a fronte lavorazioni per circa 80 milioni, che con un calo del 5,7% sono state le più basse degli ultimi 20 anni. Il tasso di utilizzo del 78%, che scende al 70% se viene rapportato ai consumi, sembra non essere destinato a migliorare perché nonostante le chiusure e/o sospensioni succedutesi negli ultimi due anni e programmate per il 2013 il sistema resta sempre in *over capacity*. Data la situazione, il prossimo anno la capacità di raffinazione effettivamente disponibile dovrebbe scendere a circa 90 milioni di tonnellate.

**Prezzi**  
**(tavola 15)**

Nel 2012 il costo medio del greggio importato è stato pari a 646,09 euro/tonnellata, l'11,5% in più rispetto all'anno precedente, un livello mai toccato in precedenza, neanche nei picchi del 2008. A contribuire è stato il forte indebolimento dell'euro nei confronti del dollaro (-7,8%) che nel 2012 ha pesato per circa 7 centesimi euro/litro. Rispetto a tre anni fa il costo medio è praticamente raddoppiato.

I prezzi industriali (al netto delle tasse) dei carburanti hanno sostanzialmente riflesso le dinamiche dei mercati internazionali. La benzina si è attestata a 75,9 centesimi euro/litro (+6,4 centesimi) e 80,4 per il gasolio (+5,9 centesimi).

**Aumento**  
**tassazione**  
**(tavole 16-**  
**17-19)**

Il forte incremento dei prezzi alla pompa (oltre 23 centesimi per la benzina e circa 26 per il gasolio) è sostanzialmente determinato dall'aumento della tassazione, che è proseguito anche nel 2012 per un totale di 3 centesimi euro/litro. Aumenti che sarebbero dovuti scadere a fine 2012 ma che la recente legge di stabilità 2013 ha reso strutturali, il cui maggior gettito previsto è stimato in oltre 1 miliardo di euro.

Rispetto al cosiddetto decreto "Salva Italia", che ha previsto nuovi e consistenti aumenti del carico fiscale, il settore petrolifero ha contribuito per il 17% della manovra totale.

Intanto a fine 2012 possiamo già prendere atto che, quale conseguenza dell'aumentato carico fiscale sui carburanti, il gettito stimato derivante dall'accisa ed Iva dei due

carburanti è aumentato di oltre 4 miliardi di euro nonostante la contrazione di circa 4,4 miliardi di litri (fra benzina e gasolio): evidente contributo che la fonte petrolifera ha dato al sostegno dei conti pubblici.

**Gettito  
fiscale  
(tavola 18)**

Complessivamente il gettito fiscale derivante dagli oli minerali nel 2012 ha sfiorato i 42 miliardi di euro, oltre 3,8 miliardi di euro (+10%) in più rispetto al 2011: l'incremento più elevato mai registrato in un solo anno. L'Iva ha contribuito con 14,15 miliardi di euro (+600 milioni), mentre le accise con 3,3 miliardi (+13,3). Il contributo maggiore lo ha dato il gasolio che ha prodotto circa il 90% dell'aumento totale.

**Stacco  
europeo  
(tavola 20)**

La dinamica virtuosa dei prezzi industriali ha permesso una sensibile riduzione dello stacco Italia dalla media europea, praticamente dimezzatosi rispetto al 2011. Per la benzina il valore medio è stato di 2,5 centesimi euro/litro, mentre per il gasolio di 2,7 centesimi.

Fattore di novità nella rilevazione del prezzo medio italiano da porre a confronto con quello europeo è il recente decreto del Ministero dello Sviluppo economico che prevede una nuova metodologia, che entrerà in vigore con il nuovo anno. Essa si basa non più sul prezzo del lunedì, ma su una media settimanale che rappresenta meglio le reali condizioni del mercato. Il fatto che altri paesi adottino rilevazioni assai differenti tra loro, e perlopiù basate sul prezzo di un dato giorno, non inficia la bontà della comparazione che, va ricordato, è puramente a fini statistici e che solo in Italia ha assunto un rilievo che va ben oltre gli obiettivi stessi della direttiva.

**Fattura  
energetica  
e  
petrolifera  
(tavole 21-  
22-23)**

Nel 2012 la fattura petrolifera si stima pari a 35 miliardi di euro, con un aumento dell'1,3% (+450 milioni) rispetto al 2011, nonostante il deciso calo dei consumi. Il peso sul Pil si conferma al 2,2%.

Si arriva a tale esborso per effetto soprattutto del deprezzamento del cambio euro/dollaro (-7,8%), nonché dell'aumento delle quotazioni del greggio importato (+2,5%).

Il livello della fattura del 2012 è comparabile in termini reali a quello del 2008 (valore più elevato del decennio 2000-2010), pari a 34,9 miliardi. Al cambio del 2008 (1,49 euro/dollaro) la fattura del 2012 sarebbe stata più bassa di 5 miliardi di euro.

La fattura energetica, sempre nel 2012, si stima invece pari a 65 miliardi di euro, in aumento di 2 miliardi (+3,3%) rispetto a quella del 2011, penalizzata soprattutto dal peggioramento del cambio, oltre che dall'aumento dei prezzi delle fonti principali (petrolio e gas). Il peso sul Pil del 4,1% rappresenta un record per il decennio.

Nel 2013 la fattura energetica potrebbe finalmente ridursi di oltre 3 miliardi di euro, nelle ipotesi di un cambio vicino a quello attuale, un prezzo del greggio intorno ai 110 dollari/barile e di un'ulteriore contrazione dei consumi delle fonti fossili.



Quella petrolifera potrebbe variare in una forchetta tra i 30,6 e i 38,2 nel primo caso, per un rafforzamento del cambio e di un miglioramento delle quotazioni.

## TEMI DI RILIEVO PER IL SETTORE

### **Raffinazione, serve una strategia europea per salvarla**

La raffinazione rimane ancora la questione più critica da risolvere soprattutto per l'area europea che presenta uno svantaggio competitivo non solo nei confronti dei nuovi impianti in Asia e Medio Oriente, ma anche delle raffinerie americane che si basano sul WTI che, come visto in precedenza, presenta uno sconto intorno al 20% rispetto al Brent.

A livello europeo, in conseguenza delle attuali condizioni del mercato, si è avuto un costante aumento del numero di raffinerie messe sul mercato e di quelle trasformate in deposito e ad oggi la capacità di lavorazione complessiva degli impianti dismessi o trasformati ammonta ad oltre 100 milioni di tonnellate (circa il 30% del totale).

L'industria della raffinazione è essenziale per soddisfare la futura domanda di energia dell'Unione europea sebbene, in prospettiva, si preveda un minor ricorso alla fonte petrolifera. Il declino della domanda è, infatti, imputabile alla crisi economica del momento, al continuo miglioramento dell'efficienza dei motori e all'uso sempre maggiore di *fuel* alternativi, il tutto in un mercato ormai maturo. La domanda però è guidata anche da decisioni politiche, come la tassazione dei prodotti energetici che, in passato, ha favorito il diesel rispetto alla benzina creando uno squilibrio difficilmente gestibile dal sistema di raffinazione attuale. La legislazione comunitaria, inoltre, non orienta solo la domanda, ma determina anche oneri addizionali all'attività industriale con vincoli sempre più stringenti dal lato ambientale.

Negli scenari di più lungo termine, ipotizzabili sulla base delle iniziative comunitarie al 2050, l'industria della raffinazione potrebbe subire ulteriori drastici ridimensionamenti (fino al 70% della capacità attuale) che metterebbero a rischio anche tutti i settori industriali che dipendono dalla stessa raffinazione ed in particolare la petrolchimica. Si parla complessivamente di oltre un milione di posti di lavoro in Europa.

Un tema che nell'ultimo anno sembra essere cresciuto nella consapevolezza delle istituzioni europee. A maggio e novembre, nei due tavoli sulla raffinazione convocati dal Commissario all'energia Oettinger (decisiva è stata la chiusura delle cinque raffinerie della Petroplus per fallimento), è stata ampiamente riconosciuta la

strategicità della raffinazione e la necessità di mantenere una forte presenza industriale in grado di competere su mercati internazionali sempre più competitivi. Di primo piano è stato il ruolo svolto dall'Italia che per prima ha posto il tema facendolo inserire nell'agenda europea sin dal Consiglio energia del febbraio 2011.

La stessa Strategia energia nazionale elaborata recentemente dal Ministero dello Sviluppo economico ha riconosciuto la strategicità del sistema di raffinazione ben consapevole, tuttavia, dell'inevitabile e graduale riduzione della capacità produttiva che si avrà, con una concentrazione su produzioni avanzate a maggior valore aggiunto per assicurare il soddisfacimento della mutata domanda di prodotti petroliferi. In Italia, però, il settore deve confrontarsi con una legislazione di recepimento delle direttive europee a volte più severa delle stesse disposizioni comunitarie. Nell'ambito della Direttiva IPPC, ad esempio, è stato documentato un ritardo sia nella definizione del calendario entro cui era dovuta la presentazione delle domande di Autorizzazione Integrata Ambientale, sia nell'emissione ufficiale delle Linee Guida BAT settoriali. Sono stati stimati ritardi per il completamento delle procedure per il rilascio dell'AIA in Italia dell'ordine di 6 – 12 mesi (in Europa le tempistiche medie, per il rilascio dell'AIA nel settore raffinazione, si attestano su circa 12 mesi). A consuntivo il ritardo è stato di gran lunga superiore tenuto conto che due raffinerie hanno ricevuto l'AIA solo nel 2012 mentre altre due non l'hanno ancora ricevuta.

Le principali misure a sostegno del settore dovrebbero mirare quindi a facilitare la ristrutturazione o la riconversione della capacità produttiva, garantendo condizioni di concorrenza paritarie con i Paesi extra-UE e creando in tal modo il clima ideale affinché gli ingentissimi investimenti necessari possano essere effettuati.

In linea con tali orientamenti, in Italia è stata approvata la legge n. 136 del 7 agosto 2012, che all'art. 36 stabilisce che l'importazione di prodotti petroliferi finiti liquidi da Paesi non appartenenti all'Unione europea sia soggetta a un'autorizzazione rilasciata sulla base di criteri che tengano conto dell'aderenza delle produzioni alle prescrizioni ambientali, di salute dei lavoratori e di sicurezza, previste dalla disciplina comunitaria per gli impianti ubicati all'interno del territorio europeo. Una sorta di *green label* sul modello adottato per i biocarburanti.

Tuttavia, la norma italiana affinché sia realmente efficace dovrebbe essere attuata anche nel resto d'Europa con analoghi strumenti ovvero con misure aventi effetti equivalenti. Infatti, se la norma non fosse attuata anche negli altri Paesi europei, sarebbe inefficace per le chiare difficoltà che si incontrerebbero nei controlli dei prodotti originati in Paesi terzi messi in libera circolazione in uno Stato membro dell'Unione europea. Inoltre, una limitazione delle importazioni dai Paesi terzi attuata unicamente dall'Italia, avrebbe scarsa influenza sulle condizioni della raffinazione

europea e determinerebbe costi aggiuntivi al solo mercato petrolifero italiano. In un recente incontro presso la rappresentanza a Roma della Commissione europea, promosso dall'Unione Petrolifera, la presidente della Commissione energia del Parlamento europeo, Amalia Sartori, si è mostrata possibilista sull'estensione a livello europeo della *green label* su tutti i prodotti d'importazione.

Resta però un problema di tempi dal momento che una revisione della legislazione che attualmente penalizza il settore, potrebbe arrivare troppo tardi rispetto alle esigenze della raffinazione o potrebbe non essere sufficientemente incisiva. Positiva in questo ambito è l'iniziativa della Direzione Generale Imprese e Industria della Commissione europea di introdurre lo strumento del *fitness check* per stabilire l'impatto cumulativo della normativa europea sul sistema della raffinazione.

Il *fitness check* è lo strumento introdotto dalla Commissione europea nel 2010 nell'ambito della "Smart Regulation Strategy" per stabilire gli effetti cumulativi del quadro regolatorio nel suo complesso in determinati settori. Con tale strumento verrà identificata l'esistenza di oneri amministrativi eccessivi, verranno riconosciute sovrapposizioni e inconsistenze della legislazione esistente e verrà quindi determinato come il quadro legislativo danneggia la competitività del settore indagato. Il tutto con l'obiettivo di far tornare protagonista l'industria e far crescere il suo peso sul Pil che dal 16% dovrebbe salire al 20% secondo la recente comunicazione del Commissario all'industria, Mario Tajani.

L'industria petrolifera ha già segnalato come le molteplici direttive comunitarie stiano generando un crescente aumento dei costi sul settore. In particolare, la sola Direttiva IED sulle emissioni industriali avrà un impatto di 3 miliardi di euro sul sistema italiano (compreso tra 10 e 30 miliardi di euro per quello europeo). Inoltre, i costi connessi all'applicazione della Direttiva IED, andranno a incidere su una situazione preesistente delle raffinerie già largamente ottimizzata dal punto di vista ambientale ed essendo investimenti di natura essenzialmente ambientale non avranno alcuna possibilità di avere un ritorno economico.

Ma il *fitness check* effettuerà queste valutazioni in modo sistematico ed analitico e il nostro auspicio è che possa contribuire a dare una maggiore razionalità nella gestione delle normative comunitarie esistenti e nella fissazione dei futuri target di politica ambientale e di specifiche dei prodotti.

### **Le tematiche ambientali**

In merito ai temi ambientali, va anzitutto rilevato come la maggior parte degli adempimenti cui sono tenute le aziende derivino da direttive comunitarie, con la

conseguenza di produrre nuovi oneri su un sistema industriale già in estrema difficoltà.

A partire dalle proposte comunitarie sulla revisione delle **Direttive sui biocarburanti nei trasporti** che stabiliscono un limite del 5% del consumo finale di energia nei trasporti al 2020 per i biocarburanti di prima generazione, con l'introduzione di un contributo ILUC (emissioni indirette dovute al cambiamento di destinazione d'uso dei terreni) nelle regole per il calcolo della riduzione dei gas ad effetto serra disposizione per limitarne l'uso tenuto conto che i vantaggi ambientali sono nulli e spesso negativi, anche se non con decorrenza immediata. Tale orientamento è stato contraddetto a livello nazionale in quanto l'attuazione delle Direttive favorisce lo sviluppo dei biocarburanti convenzionali (riconoscendo loro una maggiorazione del 20% al valore energetico) e introducendo un forte limite ai biocarburanti prodotti da rifiuti e sottoprodotti, cui spetta un valore doppio ai fini dell'obbligo.

Altro aspetto molto critico è il recepimento della **direttiva fuel** ed in particolare il rispetto dell'articolo 7A in discussione in ambito comunitario (Comitologia). La Commissione europea vorrebbe introdurre fattori di emissione della CO<sub>2</sub> per benzina e gasolio differenziati per tipologia di greggio che introdurrebbero forti rigidità con inevitabili effetti sui prezzi. Posizione non condivisa dal Ministero Ambiente che ha inviato una proposta alternativa alla Commissione europea ottenendo che qualsiasi decisione fosse subordinata all'effettuazione di una valutazione d'impatto della proposta. La decisione dovrebbe essere presa nei primi mesi del 2013.

Per quanto riguarda il recepimento nell'ordinamento nazionale della **Direttiva 2010/75/UE sulle emissioni industriali** e la revisione del **Bref sulle Raffinerie**, va rilevato che è stato recentemente predisposto il decreto di recepimento della Direttiva sulle emissioni dei grandi impianti industriali (IED) che si stima costerà al sistema di raffinazione italiano circa 3 miliardi di euro. Quanto al Bref sulle raffinerie, le prime bozze discusse contenevano limiti alle emissioni particolarmente stringenti e del tutto ingiustificati sulle quali il Ministero dell'Ambiente si è espresso criticamente formulando una proposta alternativa.

In materia di **rifiuti**, positivo è stato il rinvio al 30 giugno 2013 dell'avvio del **SISTRI** allo scopo di consentire al Ministero dell'Ambiente le necessarie verifiche funzionali. Permangono infatti le criticità della piattaforma informatica che non consentono di concludere in maniera soddisfacente l'operazione di conferimento del rifiuto dal produttore al sito di destino. E' inoltre stato emanato l'atteso decreto ministeriale (DM 161/2012) che definisce le condizioni e le modalità operative per la gestione delle **terre e rocce da scavo, come sottoprodotti** e non come rifiuti.

La disciplina della **bonifica dei siti contaminati** è stata oggetto di perfezionamento attraverso diversi decreti legge che si sono succeduti nel corso del 2012. Gli interventi hanno conseguito la semplificazione dei procedimenti amministrativi ed una maggiore

compatibilità tra interventi di bonifica e attività produttiva dei siti. Per il settore petrolifero è stata introdotta la possibilità di mantenere in esercizio i sistemi di sicurezza operativa senza necessità di procedere contestualmente alla bonifica nel caso di chiusura di impianti di raffinazione e loro trasformazione in deposito ed è stata data delega al Ministero per l'Ambiente per adottare procedure semplificate per le operazioni di bonifica relative alla rete di distribuzione carburanti. Su questo ultimo punto è in corso un confronto con lo stesso Ministero per l'individuazione delle proposte.

### **Rete carburanti**

Nel corso del 2012 il Parlamento è intervenuto nuovamente sulla rete della distribuzione dei carburanti con la Legge n. 27/2012, al fine di completare il quadro di indirizzi in materia di concorrenza e di sicurezza avviato con la Legge n. 133/2008 e aggiornato con la Legge n. 111/2011.

Riepilogando, in sintesi, il contesto normativo nazionale nel quale d'ora in poi ci si troverà ad operare, tenuto conto altresì dei chiarimenti dati dal Ministero dello Sviluppo Economico con la circolare del 3 agosto 2012, si evidenziano i seguenti punti:

- nell'ambito del divieto di imposizioni di vincoli e obblighi all'installazione e all'esercizio di un impianto di carburanti, la presenza contestuale di più tipologie di carburanti può essere richiesta dall'Amministrazione pubblica solo qualora non vi siano ostacoli tecnici (riconducibili, secondo il Ministero, alle norme di sicurezza) o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo (sempre secondo il Ministero da riferire al prodotto metano e da definire con apposito decreto ministeriale, ancora da emanare);
- gli Enti locali sono stati sensibilizzati alla verifica della compatibilità degli impianti di carburanti, qualora fino ad oggi non avessero provveduto a tale compito. A riguardo, si evidenzia una situazione non omogenea sul territorio nazionale. Tale invito rientra in un progetto più ampio di ristrutturazione, da implementare anche attraverso un indennizzo in caso di chiusura e/o di smantellamento delle attrezzature/bonifica del sito;
- previsto l'obbligo di installazione del self-service pre-pagamento per i prodotti benzina e gasolio entro il 31 dicembre 2012, a condizione che l'impianto sia compatibile;
- vietate le norme locali contrarie all'utilizzo delle attrezzature self-service durante l'orario di apertura dell'impianto;
- liberalizzata l'installazione degli impianti senza la presenza del gestore al di fuori dei cosiddetti "centri abitati";

- liberalizzate le attività commerciali integrative, ad eccezione delle rivendite dei tabacchi, che rimangono fortemente vincolate;
- incentivata la diffusione dei carburanti eco-compatibili, con delega al Ministero dell'Interno all'emanazione, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, di norme volte a introdurre il self-service non presidiato per gpl e metano nonché alla liberalizzazione dell'erogazione multiprodotto dei carburanti liquidi e gassosi;
- data la possibilità di rifornimento non in esclusiva nel caso il gestore sia anche titolare dell'impianto;
- prevista la possibilità di individuazione, a livello associativo o ministeriale, di diverse tipologie contrattuali per l'affidamento e l'approvvigionamento degli impianti di distribuzione carburanti.

In tema di prezzi dei carburanti, inoltre:

- è stato emanato il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 23 novembre 2012, contenente una nuova metodologia di calcolo del prezzo medio settimanale dei carburanti;
- verrà prossimamente emanato un decreto ministeriale relativo alla nuova cartellonistica di esposizione dei prezzi dei carburanti praticati al consumatore.

Criticità permangono nell'attivazione dei **servizi di pagamento elettronico** causati dall'eliminazione delle commissioni bancarie per la rete carburanti. Nell'aprile 2012 il Consorzio Bancomat ha definito il piano di migrazione delle carte di debito del circuito domestico (Pagobancomat) alle nuove specifiche di sicurezza (CB2), limitato alle nuove installazioni fisiche dei terminali a partire da maggio 2013, mentre le configurazioni dei terminali self-service conseguenti al cambio banca o al cambio di gestore saranno prese in considerazione dopo il 2014. Si è ancora in attesa del decreto che definirà i criteri per le commissioni.

Per quanto riguarda **l'applicazione della direttiva MID** (Direttiva 2004/22/CE sugli Strumenti di Misura) si segnala una scarsa presenza di laboratori idonei per l'effettuazione di verifiche periodiche di strumenti MID che saranno gli unici soggetti incaricati a tali verifiche dall'aprile 2013, con ripercussioni soprattutto per la rete carburanti sia in termini di operatività che di costi di gestione. I titolari di autorizzazioni richiederanno alle ditte di manutenzione di riferimento di accreditarsi anche come laboratori di verifica periodica, al fine di far partire tale mercato.

Di rilievo il nuovo documento di valutazione dei rischi (DVR) per i lavoratori nei punti vendita carburanti, aggiornato sulla base dell'evoluzione della **legislazione sulla salute e sicurezza dei lavoratori**, condiviso con il coordinamento unitario dei gestori. I Titolari di autorizzazioni/concessioni hanno anche provveduto

all'adeguamento della segnaletica di sicurezza da apporre sugli erogatori in linea con le novità intervenute nel DVR.

### **Autotrasporto merci**

Il 2012 si è rivelato un anno di particolare tensione nei rapporti tra la committenza e i vettori, nell'ambito di un quadro normativo fortemente contestato dai primi, attuativo di una legge (Legge n. 32/2005) di liberalizzazione dell'attività di autotrasporto, anche se con contenuti in contrasto con la libera negoziazione tra le parti.

In particolare, nel corso del 2012, i settori economici, compreso quello petrolifero, hanno visto l'emanazione di Determinazioni dell'Osservatorio dell'attività dell'autotrasporto, contenenti tabelle più volte modificate, in maniera poco chiara, relativamente ai costi minimi di sicurezza e di esercizio dell'autotrasporto.

Per tale motivo, Unione Petrolifera e le altre Associazioni aderenti a Confindustria sono ricorsi al TAR Lazio, così come l'Antitrust, che ha agito, per la prima volta, ai sensi dell'art. 21bis della Legge 287/90, introdotto con la Legge 214/2011, dopo essere intervenuta con varie segnalazioni, ultima delle quali il 5 gennaio 2012, per evidenziare come *"l'esigenza di garantire il rispetto dei parametri di sicurezza, normativamente previsti, possa essere comunque soddisfatta attraverso misure più coerenti con i principi della concorrenza"* e come le determinazioni tariffarie adottate dall'Osservatorio dell'autotrasporto risultino *"in contrasto con principi e disposizioni di tutela della concorrenza, a livello nazionale e comunitario"*, chiedendo quindi di ripristinare le condizioni di base per un sano confronto competitivo tra vettori e committenti.

La sentenza del TAR Lazio è attesa per la fine del mese di dicembre del 2012.