

**Intervento Ing. Alessandro Gilotti**

*Presidente Unione Petrolifera*

**Assemblea Annuale 2014**

*Roma, 18 giugno 2014*

Gentili Ospiti,

quest'anno permettetemi di aprire i lavori della nostra Assemblea 2014 ricordando una persona che ha fatto la storia dell'industria petrolifera nazionale, purtroppo scomparsa da poco: il dott. Pasquale De Vita.

Credo che sia doveroso da parte nostra ricordarlo per quanto ha fatto in tanti anni alla presidenza dell'Unione Petrolifera, aiutandoci ad affrontare molti momenti difficili.

### **Raffinazione**

L'industria che rappresentiamo in questi ultimi anni ha forse passato uno dei suoi momenti peggiori e che, come molti altri settori industriali, sta risentendo pesantemente della persistente crisi economica ma non solo, confermando però il suo ruolo strategico nella copertura del fabbisogno energetico.

La domanda mondiale di energia è destinata ad aumentare del 33% nei prossimi due decenni e, nonostante tutto, il petrolio rimarrà fondamentale nel coprire tale fabbisogno: resterà la prima fonte almeno fino al 2035, con una quota in leggero calo percentuale (dal 31 al 27%), ma in aumento in valore assoluto (+13,5%).

I trasporti, che assorbiranno in larga parte l'incremento totale della domanda complessiva di petrolio, non potranno ancora fare a meno dei carburanti di origine fossile per almeno un ventennio in attesa di un valido sviluppo delle alimentazioni

alternative (elettriche, ibride, idrogeno, ecc.) che, nello stesso arco di tempo, potranno arrivare a coprire una quota del 14%.

Il parco auto nei prossimi vent'anni è inoltre destinato a raddoppiare raggiungendo quota 1,7 miliardi di veicoli, soprattutto per il contributo di paesi come Cina e India che insieme contano circa 3 miliardi di persone, cioè il 36% della popolazione mondiale, e la cui richiesta di mobilità privata aumenta rapidamente in linea con le attese di crescita economica.

Paesi che in questi anni sono stati molto attivi sui mercati energetici, con l'obiettivo di garantirsi gli approvvigionamenti necessari, siglando accordi con i principali paesi produttori.

In Europa la domanda è invece tornata indietro di 40 anni e quanto abbiamo perso difficilmente lo recupereremo, tenuto conto che la domanda negli anni a venire tenderà a contrarsi, sebbene con un mix diverso più orientato verso i distillati medi ad alta qualità ambientale che al 2035 rappresenteranno il 60% del barile rispetto all'attuale 51%. Ciò richiederà importanti investimenti per rendere i cicli produttivi sempre più conformi alla nuova domanda o in alternativa delocalizzare tali produzioni in paesi che non hanno gli stessi vincoli ambientali, con una conseguente dipendenza dalle importazioni di prodotti finiti in percentuali troppo elevate.

L'industria della raffinazione europea già oggi può vantare le migliori *performance* ambientali, e prodotti tra i più avanzati dal punto di vista della qualità (il contenuto di zolfo è il più basso al mondo). Tutto ciò però si traduce in costi che altri paesi non hanno, con una distorsione dei rapporti di scambio e dunque della possibilità per le raffinerie europee di competere ad armi pari sui mercati internazionali.

I raffinatori americani hanno tratto un enorme beneficio dalla cosiddetta rivoluzione dello «shale gas/shale oil», che ha permesso loro di avere greggi a buon mercato,

abbattere i costi operativi e guadagnare quote crescenti di mercato nell'esportazione di prodotti finiti, soprattutto verso l'Europa (principalmente gasolio).

In Asia, la raffinazione può contare su incentivi e sussidi statali, oneri ambientali e sociali ridotti, costi operativi molto bassi e su un surplus produttivo che, per il momento, transita nel Mediterraneo.

In Europa i consumi sono invece in calo, i costi operativi e della legislazione in aumento e le attese sui margini negative. Negli ultimi cinque anni hanno chiuso 18 raffinerie, pari a una capacità di 1,8 milioni barili/giorno, di cui circa il 70% concentrato in Nord Europa.

La situazione di scarsa competitività appare ancora più critica nell'area del Mediterraneo dove si è razionalizzato meno e dove le condizioni sono diverse, non solo rispetto ad Asia e Stati Uniti, ma anche allo stesso Nord Europa.

La raffinazione è un'industria ad alto consumo di energia che incide per il 30% sui costi operativi, con un pesante impatto sui margini che in Mediterraneo non sono remunerativi dal 2008 e che negli anni sono peggiorati.

L'Italia si trova forse nella condizione peggiore, al centro di quello che è diventato una sorta di "mercato generale" dei prodotti raffinati, che arrivano da ogni parte del mondo e a prezzi talmente competitivi da mettere fuori mercato anche le raffinerie più efficienti.

Il settore del downstream nazionale nell'ultimo triennio ha registrato perdite pari a 4 miliardi di euro che salgono a 7 miliardi dal 2009; siamo passati dalle 16 raffinerie del 2008 alle 12 attuali, abbiamo ridotto la nostra capacità di raffinazione di oltre il 14% e perso migliaia di posti di lavoro.

Il sistema, però, non è ancora riuscito a trovare un punto di equilibrio stante la persistente debolezza dei consumi e il calo delle esportazioni in quantità e valore. Oggi gli impianti lavorano intorno a un tasso del 70% della loro capacità e in queste condizioni il sistema non è più sostenibile.

Siamo fortemente preoccupati per una situazione che può solo peggiorare se non si interviene per ridare un minimo di prospettiva a un'industria che rimane strategica, come del resto riconosciuto sia dalla Strategia energetica nazionale, sia dalla Commissione europea.

Consci del ruolo che ricopriamo e proprio per valutare i rischi che il sistema industriale e il Paese corrono, abbiamo commissionato uno specifico studio sulla raffinazione italiana alla società internazionale IHS che, purtroppo, ha confermato tutte le nostre preoccupazioni.

Dallo studio emerge come la raffinazione italiana abbia già investito molto in questi anni, 10 miliardi di euro dal 2004, fornendo un contributo importante all'economia nazionale e alla sicurezza degli approvvigionamenti, ma che sarà chiamata a nuovi e importanti sforzi per dare attuazione alla legislazione vigente e a quella in discussione a livello comunitario.

Un impegno che lo studio stima in circa 7 miliardi di euro (di cui 4 miliardi di soli costi operativi) entro il 2020 per la sola legislazione vigente, mentre altri 3 miliardi serviranno per quella in discussione (ad esempio, la direttiva sulla qualità dei prodotti o sull'efficienza energetica). A questi vanno aggiunti altri 1,5 miliardi di euro che sono un costo esclusivo del nostro Paese, dovuto ai ritardi e alle inefficienze della burocrazia, nonché ad una legislazione che spesso è recepita in senso ancora più restrittivo rispetto agli indirizzi europei.

Il tutto in uno scenario negativo per i margini di raffinazione che non saranno in grado di remunerare gli operatori e ripagare gli investimenti che sarebbero necessari.

Non crediamo di esagerare quanto diciamo che oggi tutte le raffinerie italiane sono a rischio di sopravvivenza, e con esse tanti posti di lavoro.

Il rischio di vedere crescere la nostra dipendenza dalle forniture estere di prodotti finiti per autotrazione è concreto, ponendoci in una situazione di vulnerabilità in termini di disponibilità, quantità, qualità e prezzo dei prodotti finiti molto maggiore rispetto alla materia prima greggio.

Tale rischio è ben reso dall'indice Moses (*Model of Short Term Energy Security*), messo a punto dall'Agenzia internazionale per l'energia, che indica nel 45% la quota d'importazioni al di là della quale un paese può mettere in pericolo la propria sicurezza energetica.

Oggi l'Italia è sostanzialmente autosufficiente e nella zona di sicurezza, ma per restarci servono interventi che facilitino un'ulteriore ristrutturazione in linea con il calo di domanda, assicurando altresì il mantenimento di una capacità di esportazione e un adeguato livello occupazionale, seppure ridimensionato.

Se invece si dovesse ritenere che non sia necessario intervenire, allora lo scenario più probabile sarebbe la chiusura di molte altre raffinerie, un alto rischio sugli approvvigionamenti, perdita del contributo alla bilancia commerciale per l'azzeramento delle esportazioni, consistenti problemi occupazionali e di riconversione ad altre attività.

Qualcosa, crediamo, si possa e si debba fare. Anzitutto costruire una maggiore consapevolezza che si tratta di un problema europeo e che come tale va affrontato, ma con decisioni rapide.

Un obiettivo ragionevole da traguardare potrebbe essere quello di attendere i risultati del *fitness check*, ovvero di una valutazione economica e competitiva dell'impatto della regolamentazione, avviato a livello europeo e congelare, nel frattempo, la normativa in discussione che impone nuovi oneri oggi non più sostenibili dall'industria (bolla di raffineria, qualità carburanti, ecc.). Per questo riteniamo che vada appoggiata con forza l'azione positiva che il nostro Ministero dello Sviluppo Economico sta conducendo in sede europea nell'ambito del forum sulla raffinazione. Nell'ultima riunione, tenutasi a fine maggio, molti altri paesi hanno sposato la linea italiana e tra questi anche Francia e Germania.

Il prossimo semestre europeo di presidenza italiana è perciò un'occasione da non perdere per portare in Europa un approccio più pragmatico e meno ideologico nella fissazione dei futuri impegni su clima-energia.

Di ciò si discuterà a Parigi il prossimo anno e dovremmo in tutti i modi evitare che l'Europa si carichi di obblighi unilaterali, anche perché se il resto del Mondo non s'impegna è inutile ed autolesionistico che l'Europa persegua da sola nuovi e più ambiziosi target che, tra l'altro, avrebbero un impatto trascurabile sulle emissioni totali, con un costo molto elevato e che inevitabilmente penalizzerebbero l'industria petrolifera e tutto il sistema industriale nel suo complesso.

A livello nazionale si dovrebbe lavorare per un alleggerimento dei costi energetici che incidono in maniera sensibile sulla gestione sulla raffinazione, facilitare i finanziamenti strutturali attraverso contratti di sviluppo, l'accesso agli aiuti di Stato per investimenti ambientali in linea con la nuova Direttiva europea, per riequilibrare parzialmente le distorsioni competitive con i Paesi extra-UE, semplificare le procedure in materia di bonifiche per sbloccare i progetti in corso e minimizzare i costi di uscita per coloro che saranno costretti a dismettere l'attività di lavorazione e/o trasformarsi in polo logistico.

Il tema delle bonifiche è un capitolo importante. In questi anni l'industria della raffinazione ha fatto quello che doveva e tutti i siti industriali hanno eseguito le caratterizzazioni e la messa in sicurezza d'emergenza. Sono stati necessari 14 anni per approvare il 75% dei progetti per la bonifica o messa in sicurezza delle acque e solo il 40% dei terreni. Le procedure sono lunghe e farraginose, con una sovrapposizione di competenze che rallentano l'avvio concreto dei progetti per le trasformazioni e sarebbe pertanto necessaria una maggiore semplificazione.

### **Logistica**

In tale scenario la logistica assume e assumerà sempre più rilievo. Si tratta un sistema aperto, a disposizione di tutti gli operatori che ne vogliono usufruire, e che ha bisogno d'importanti investimenti per adeguarsi ai nuovi assetti produttivi/distributivi e di struttura della domanda.

In questi ultimi anni si sono avuti molti interventi sul piano legislativo: il ritorno al centro (MISE) delle competenze per i depositi strategici previa intesa con le Regioni; la realizzazione di una piattaforma per la rilevazione della capacità in esercizio e disponibile per terzi (GME); un mercato all'ingrosso (GME); la costituzione di un Organismo Centrale di Stoccaggio (AU/OCSIT).

Un esempio positivo da citare è senz'altro quello della collaborazione tra gli operatori e l'Ocsit, che da quest'anno deterrà le scorte per conto dello Stato presso la logistica esistente, per un uso ottimale delle infrastrutture, mentre è in corso un confronto con il MISE e il GME per l'attuazione delle altre misure legislative, essenziali per riconoscere la specificità della logistica *oil* e non pregiudicare l'ottimizzazione del sistema.

A tal fine voglio ricordare che l'Unione Petrolifera ha acquisito la piena rappresentanza della logistica *oil* con l'ingresso di nuovi e importanti soci e non



mancherà di continuare a dare il suo contributo per arrivare a un sistema logistico meno oneroso e più fruibile, necessario in un Paese che usa molto il cabotaggio (30-40%), ha oneri portuali tra i più elevati in Europa che colpiscono in particolare i prodotti petroliferi, un'orografia particolare che richiede alte percorrenze per la distribuzione secondaria e costi dell'autotrasporto imposti per legge, peraltro oggetto di ricorso in sede Corte di Giustizia Ue.

### **Distribuzione carburanti**

Sui temi della distribuzione dei carburanti si deve invece registrare una situazione di immobilismo non più sostenibile.

I consumatori con la crisi sono molto cambiati e hanno ridotto la loro propensione alla spesa in linea con la caduta del reddito. Solo il 19% ha mantenuto inalterati i propri consumi, mentre il restante 81% ha cercato di ridurli o indirizzarli verso prodotti più economici.

Un ruolo di rilievo in queste dinamiche lo ha avuto il fisco che ha colpito in particolare l'auto e i carburanti, con effetti iniqui e recessivi e senza alcun vantaggio per le casse dello Stato che nel 2013 hanno visto ridursi di oltre un miliardo di euro le entrate derivanti da accise e Iva sui carburanti.

Recenti dati dell'Isfort indicano che è aumentata la percentuale di coloro che usano meno l'auto e che nel 45% dei casi ad essere sacrificati sono gli spostamenti dedicati al tempo libero. Insomma, cresce il numero di chi non può più permettersi l'auto.

Il consumatore oggi fa più attenzione al prezzo, ma usa molto il contante, è più consapevole nelle scelte (anche no logo), continuando tuttavia a dare fiducia ai prodotti di marca.

Sicuramente oggi l'automobilista si aspetta una rete carburanti che possa offrirgli una distribuzione efficiente e un'adeguata capillarità, standard di servizio europei, punti vendita sicuri, prodotti di qualità e prezzi competitivi.

Invece trova un numero di punti vendita quasi doppio rispetto all'Europa, standard qualitativi ed erogati medi inferiori del 70%, un'ampia diffusione del self-service ma uno scarso non-oil, ancora troppi impianti insicuri per il Codice della strada, una rete che movimentata 50 miliardi all'anno in contanti e divenuta sempre più oggetto di fenomeni di attacchi criminali.

Per quanto riguarda il tema dei prezzi, va evidenziato che in questi anni il costo industriale (al netto delle tasse) di benzina e gasolio si è sempre più allineato alla media europea, mentre si è considerevolmente allargato lo "stacco fiscale" che ha annullato qualsiasi possibile beneficio per il consumatore.

Tutto ciò rende il nostro sistema distributivo molto più costoso, anti-economico e dunque non più sostenibile, nel quale gli investimenti stanno colando a picco, condannando la rete ad una rapida e ulteriore obsolescenza.

Tali comportamenti non trovano alcuna forma di compensazione con l'aumento dell'impiego delle carte di pagamento che nel nostro Paese sono disincentivate da un costo delle transazioni non comparabile con quanto avviene negli altri paesi europei.

Ci sembra che le associazioni dei consumatori, almeno quelle più serie e avvedute, si siano rese conto di questa insostenibile situazione e abbiano avuto toni meno polemicici. Da parte nostra, siamo ben lieti del ruolo di vigilanza e controllo svolto dalle stesse, purché ciò avvenga nelle forme e con le modalità del corretto confronto dei dati e delle informazioni.

L'Unione Petrolifera ha commissionato uno studio a Nomisma Energia, «Quale rete ottimale per l'Italia», con l'obiettivo di individuare un modello di rete efficiente e

sostenibile per l'utenza e gli operatori. Lo studio ha analizzato la nostra rete tenendo conto di orografia, urbanizzazione, parco circolante, cilindrata autovetture e altri elementi.

Lo studio giunge alla conclusione che servono meno impianti e che i primi benefici si comincerebbero ad avere riducendo la rete dagli attuali 23.000 punti vendita a 19.000, mentre l'obiettivo ottimale sarebbe di 15.000.

Ridurre il numero di punti vendita mi sembra ormai un obiettivo condiviso da molti, ma per farlo occorrono misure cogenti che impediscano l'aggiramento delle norme nazionali con deroghe locali, soprattutto per quanto riguarda la chiusura degli impianti che non rispondono alle norme sulla sicurezza stradale e che spesso i Comuni tollerano.

È pertanto essenziale recuperare il DDL collegato alla Legge di Stabilità 2014, approvato nel dicembre del 2013 dal Consiglio dei Ministri, che andava proprio in questa direzione, ma che non è mai stato trasmesso al Parlamento per iniziarne l'esame.

Un testo su cui vi era un'ampia convergenza anche da parte delle associazioni dei gestori, ma su cui i retisti privati, che rappresentano il 50% della rete, si sono dichiarati contrari. È giunto il momento di tirarlo fuori dal cassetto e vincere le resistenze di chi sino a oggi si è opposto per motivi che appaiono anacronistici.

Un provvedimento che non avrebbe nessun impatto sul bilancio dello Stato in quanto interamente finanziato dal settore attraverso un apposito Fondo indennizzi, già oggi esistente, ma che il DDL potenzia per coloro che dovranno chiudere e godere così di un paracadute sociale. Lo stesso provvedimento prevede inoltre incentivi per le bonifiche dei siti dismessi e il recupero ad altro uso delle aree. In questo caso si potrebbe innescare un circolo virtuoso in termini economici e occupazionali.

In una situazione di crisi oggettiva del settore, anche la categoria dei gestori è in uno stato di sofferenza per il crollo dei consumi e per i costi che dovranno comunque essere sostenuti. Riteniamo però che la risposta alle difficoltà della categoria non possano trovarsi nelle vecchie logiche di tipo sindacale. Occorre avere la forza e il coraggio di innovare e di introdurre nel sistema nuove forme contrattuali e gestionali che prendano atto della mutata situazione di mercato, sempre più concorrenziale, in analogia con quanto avviene negli altri Paesi europei.

La forte contrazione nei consumi di carburanti si è rilevata ancora più drammatica sulla rete autostradale, con un calo dei consumi mediamente superiore al 40% e un erogato che in pochi anni si è dimezzato.

Su tale fronte c'è comunque da registrare un'iniziativa positiva dei Ministeri competenti che condividiamo pienamente, tesa a una proroga degli affidamenti in scadenza in attesa di un piano di ristrutturazione incisivo che riporti condizioni di economicità e sostenibilità nella distribuzione autostradale, assicurando un servizio di qualità e prezzi competitivi all'utenza. Tale proroga, su cui si è espressa positivamente anche l'Antitrust, è però subordinata alla definizione di un atto di indirizzo che ci auguriamo possa essere presto predisposto.

## **Conclusioni**

- L'energia è un elemento della nostra vita quotidiana che spesso diamo per scontata. Tutte le fonti di energia devono concorrere alla copertura del fabbisogno evitando di introdurre elementi di distorsione del mercato, come ad esempio è accaduto con le rinnovabili.
- È essenziale riconoscere il ruolo strategico dell'industria della raffinazione, che garantisce la sicurezza energetica del Paese e la mobilità dei cittadini, e il

semestre europeo è la migliore occasione per l'Italia per proporre una nuova visione in materia di energia che privilegi un approccio costi-benefici.

- La legislazione europea in materia di protezione ambientale è già tra le più severe al mondo e credo sia necessaria una moratoria per quella in discussione in attesa dell'esito del *fitness check* che non avrà certo tempi brevi.
- Occorrono interventi urgenti per sostenere la raffinazione e permettere un riequilibrio del sistema a tutto vantaggio del Paese, ma anche rilanciare il piano di razionalizzazione del sistema distributivo e riconsiderare le politiche fiscali seguite sino ad oggi che hanno avuto un impatto iniquo recessivo sulla nostra economia.
- L'industria che rappresentiamo è pronta a fare la sua parte, come del resto ha sempre fatto, e dare il suo contributo alla crescita e all'occupazione.

Vi ringrazio per l'attenzione.