

# ASSEMBLEA ANNUALE 2014

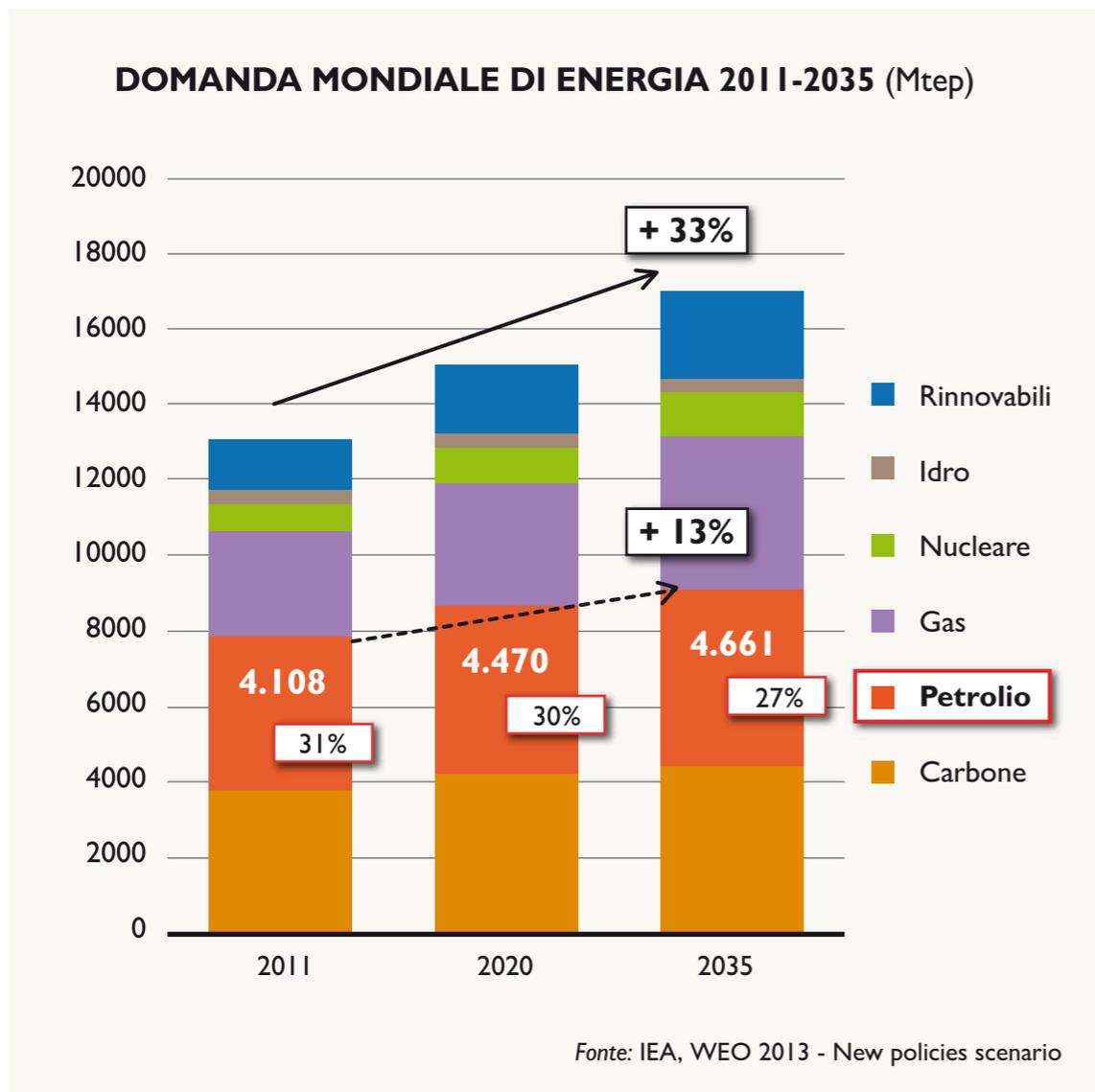
**18 giugno 2014**

**Intervento del Presidente  
ALESSANDRO GILOTTI**



1

# IL PETROLIO PRIMA FONTE DI ENERGIA FINO AL 2035



- Incidenza percentualmente in leggero calo (dal 31 al 27%), ma il valore assoluto è in crescita (+13,5%)
- Essenziale nella transizione verso una economia «decarbonizzata», obiettivo dell'Europa

**CONFERMA IL SUO RUOLO STRATEGICO**

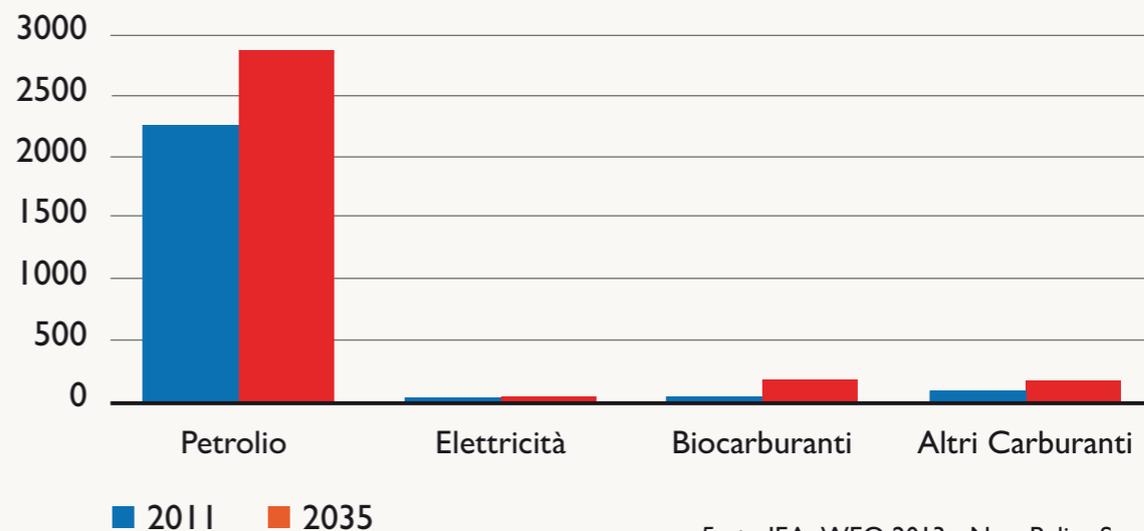


2

# IL PETROLIO È E SARÀ ANCORA INSOSTITUIBILE NEI TRASPORTI

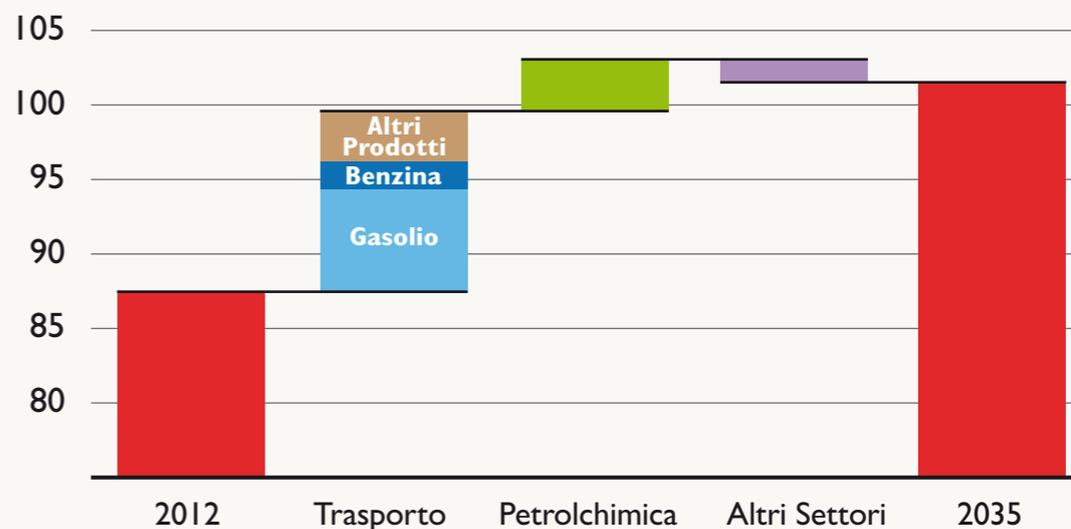
- L'incremento nella domanda di petrolio assorbita quasi interamente dai trasporti

MONDO - LA DOMANDA DI TRASPORTO PER FONTI AL 2035 (Mtep)



Fonte: IEA, WEO 2013 - New Policy Scenario

DOMANDA TOTALE DI PETROLIO 2012-2035 (Milioni b/g)



Fonte: IEA, WEO 2013

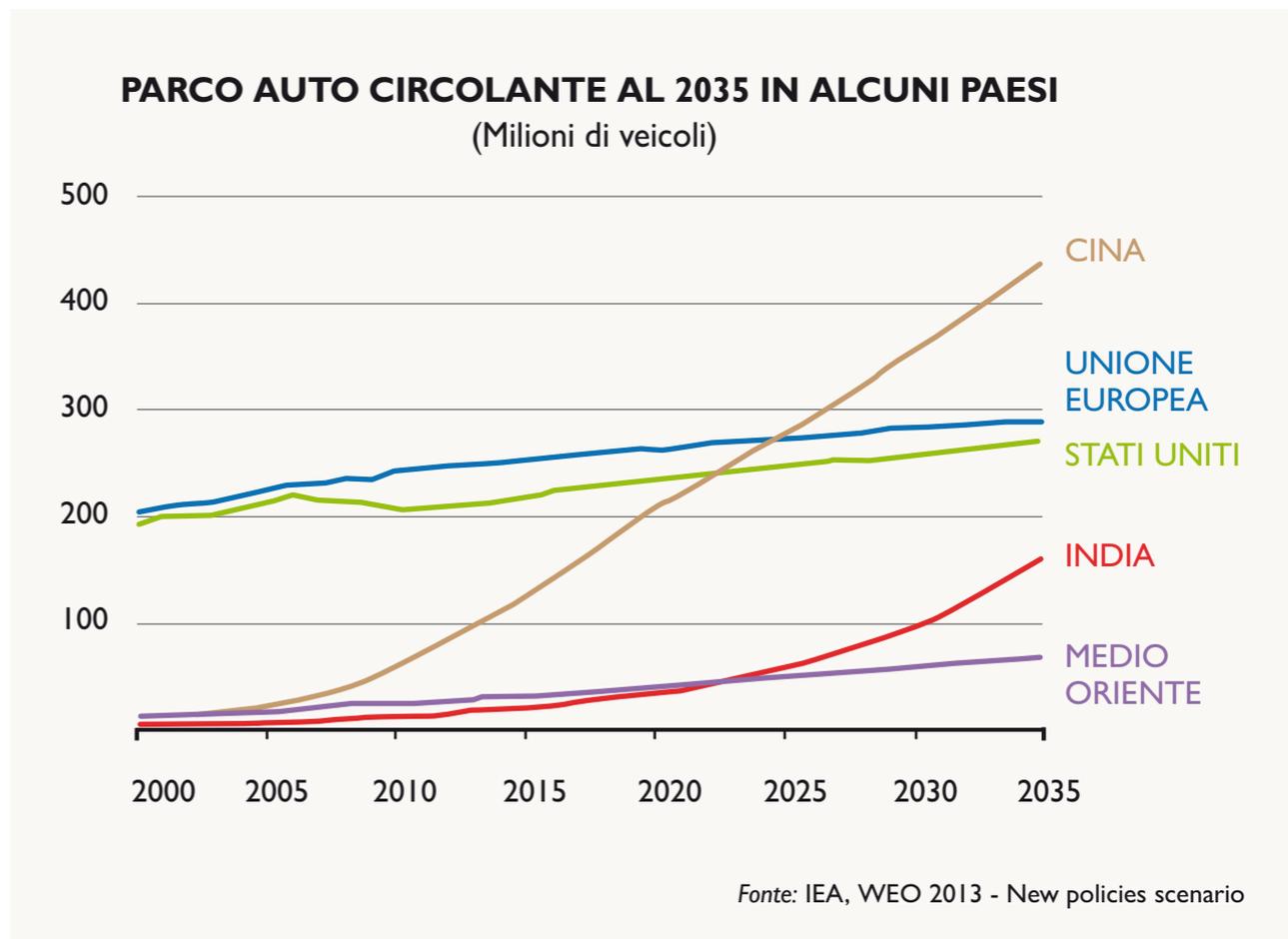
## CARBURANTI FOSSILI INDISPENSABILI ANCHE AL 2035



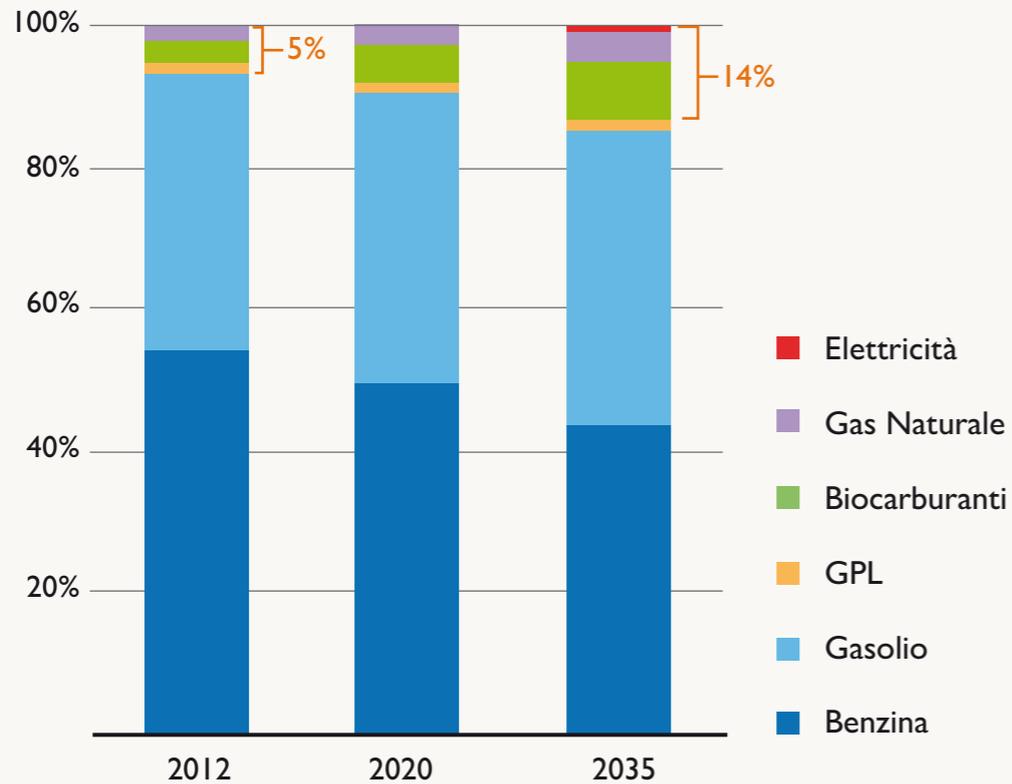
3

# IL PARCO AUTO È DESTINATO A RADDOPPIARE NEI PROSSIMI 20 ANNI

- La domanda mondiale di mobilità destinata a crescere soprattutto nei Paesi non-Ocse e in particolare in Cina



**CARBURANTI ALTERNATIVI NEI TRASPORTI AL 2035 (Peso%)**



Fonte: IEA, WEO 2013 - New policies scenario

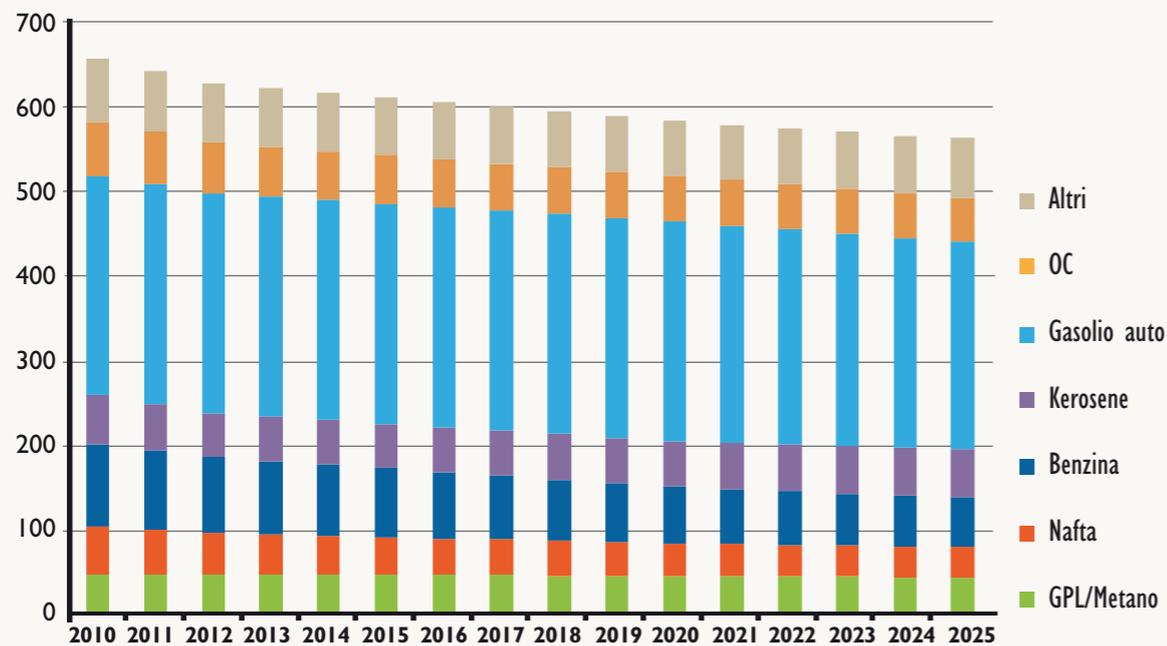
- Benzina e gasolio muoveranno il parco auto del prossimo ventennio in attesa di valide alternative



4

# CONSUMI: CAMBIA IL MIX E CRESCE LA QUALITÀ

DOMANDA DI PRODOTTI PETROLIFERI IN EUROPA (Mtonn)

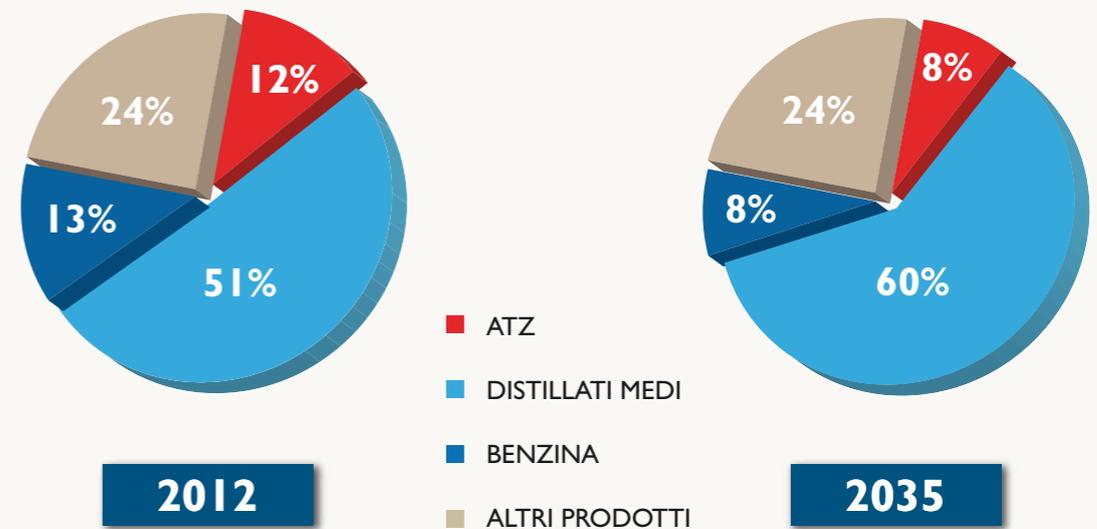


Fonte: Elaborazione UP su dati IEA

■ Domanda sempre più verso distillati medi di alta qualità anche ambientale, con importanti modifiche nell'assetto produttivo

■ I consumi in Europa in leggero calo ma con un mix diverso

COMPOSIZIONE DOMANDA PETROLIFERA 2012-2035 (Peso%)

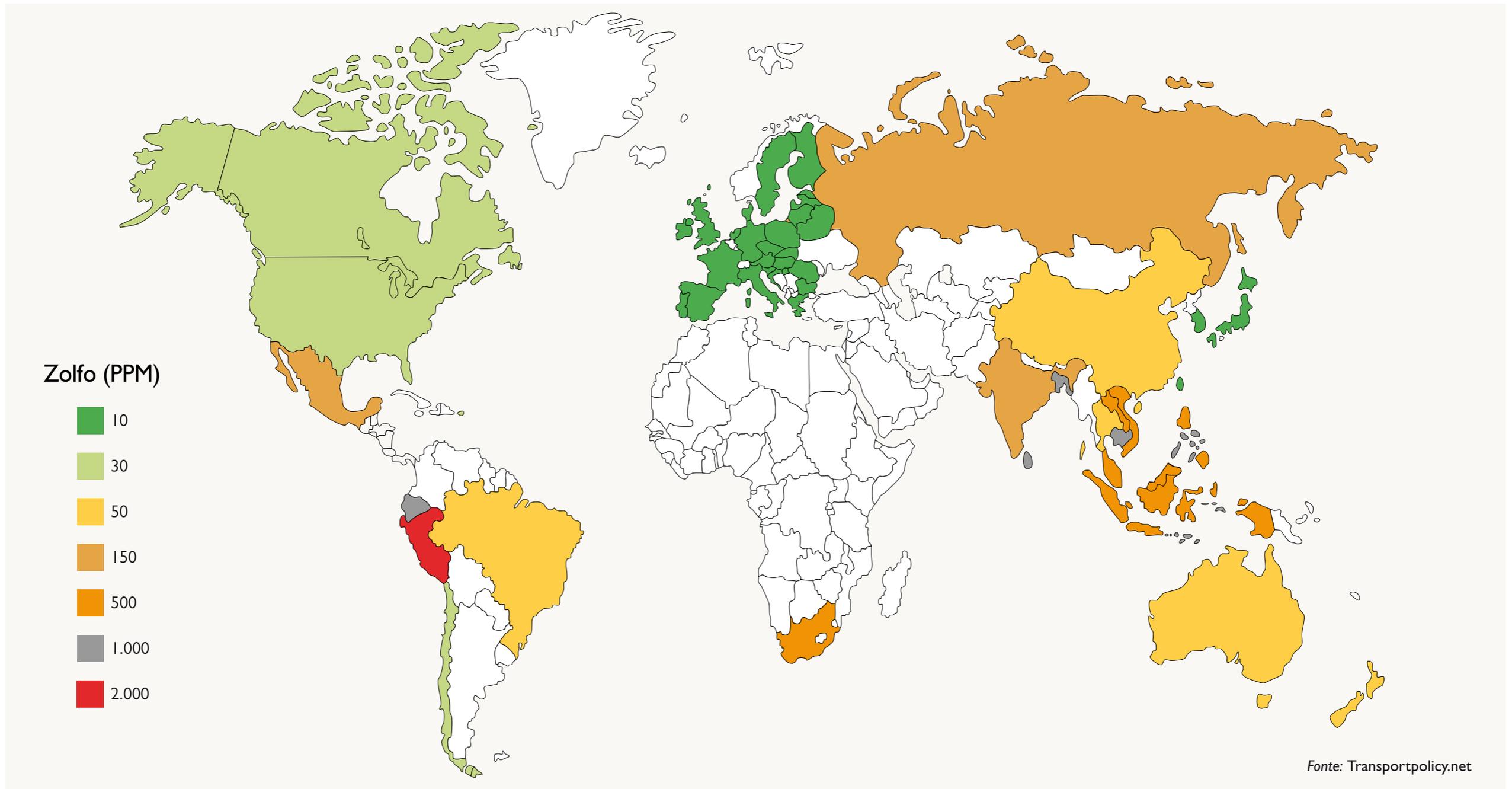


Fonte: UP su dati IHS



# PRODOTTI CON IL PIÙ BASSO IMPATTO AMBIENTALE

## BENZINA: CONTENUTO DI ZOLFO NEI DIVERSI PAESI

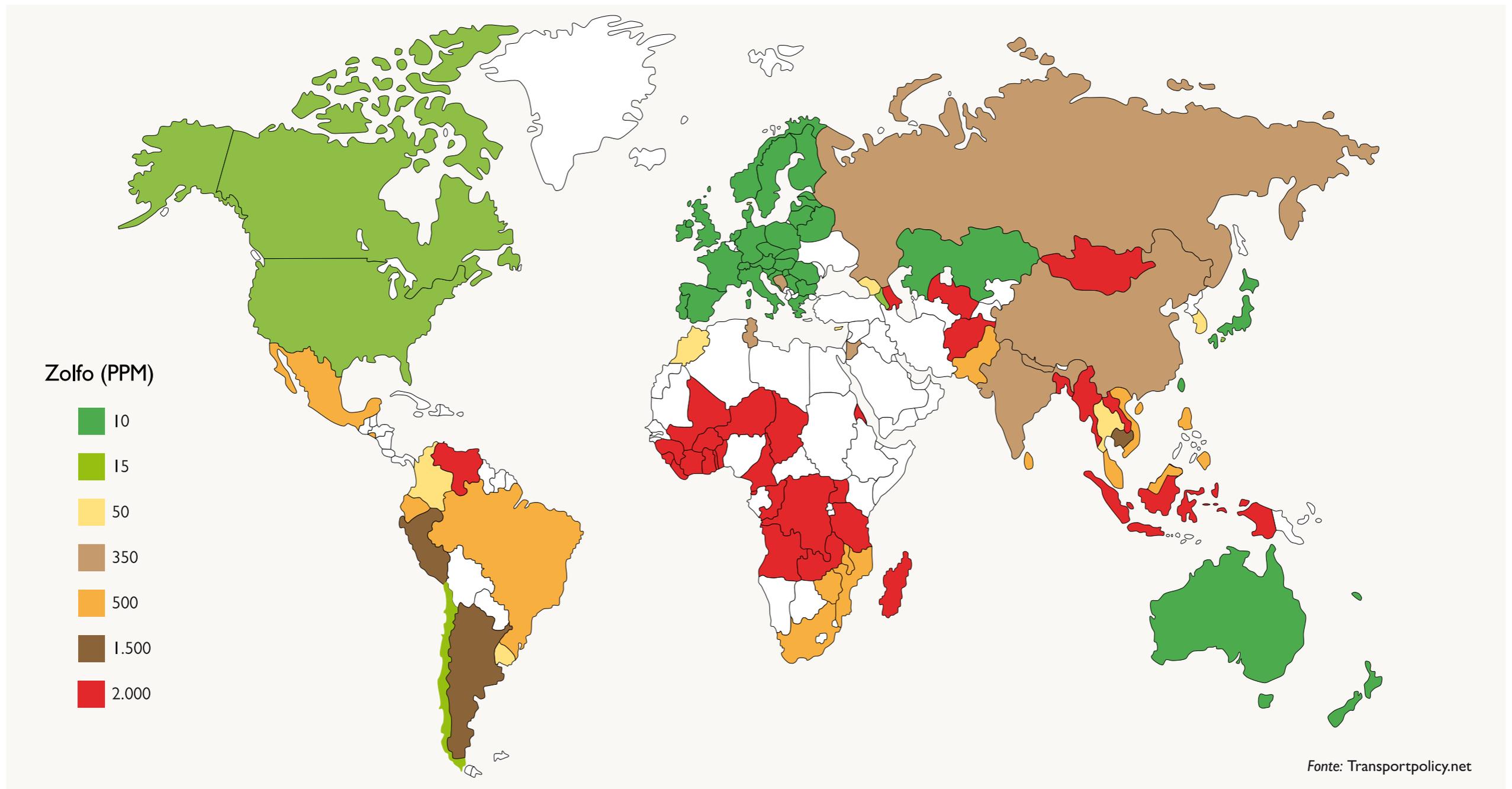




6

# PRODOTTI CON IL PIÙ BASSO IMPATTO AMBIENTALE

## GASOLIO: CONTENUTO DI ZOLFO NEI DIVERSI PAESI



## E CON PROCESSI PRODUTTIVI SEMPRE PIÙ “VERDI”

# IL CONFRONTO COMPETITIVO PENALIZZA L'EUROPA...

## USA

- Rivoluzione dello «shale gas/oil» e conseguente autosufficienza energetica (per quanto?)
- Basso costo del greggio, gas ed energia
- Quote crescenti di esportazioni di prodotti finiti (principalmente gasolio)

## NORD EUROPA

- Calo dei consumi durante crisi
- Costo crescente della legislazione
- Costo del greggio più alto di Usa ma più contenuto verso Med
- Razionalizzazione raffinazione più avanzata
- Mercato sbocco per prodotti USA/Russia
- Efficienza delle infrastrutture portuali

## ASIA

- Nuovi impianti (grass root) con incentivi e sussidi statali
- Oneri ambientali e sociali ridotti
- Costi operativi molto bassi
- Eccesso temporaneo offerta esportato per rallentamento economie (per quanto?)

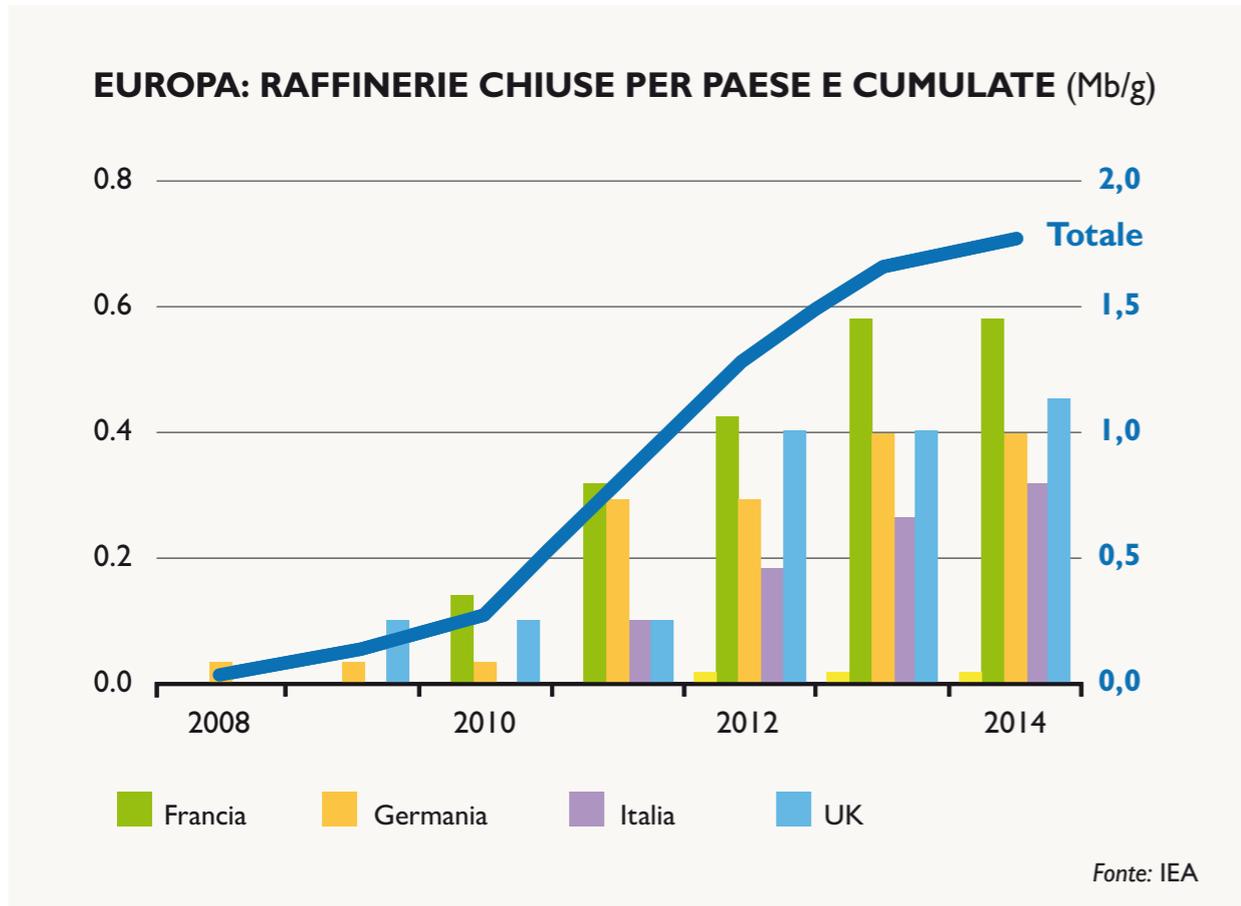
## MEDITERRANEO/ITALIA

- Maggior calo dei consumi durante crisi
- Maggiore costo della legislazione
- Costo del greggio più elevato del Nord Europa per fattori geopolitici
- Mercato di sbocco per eccessi produzioni Usa, Asia e Medio Oriente
- Inefficienza sistema portuale

**...E IN PARTICOLARE IL MEDITERRANEO**

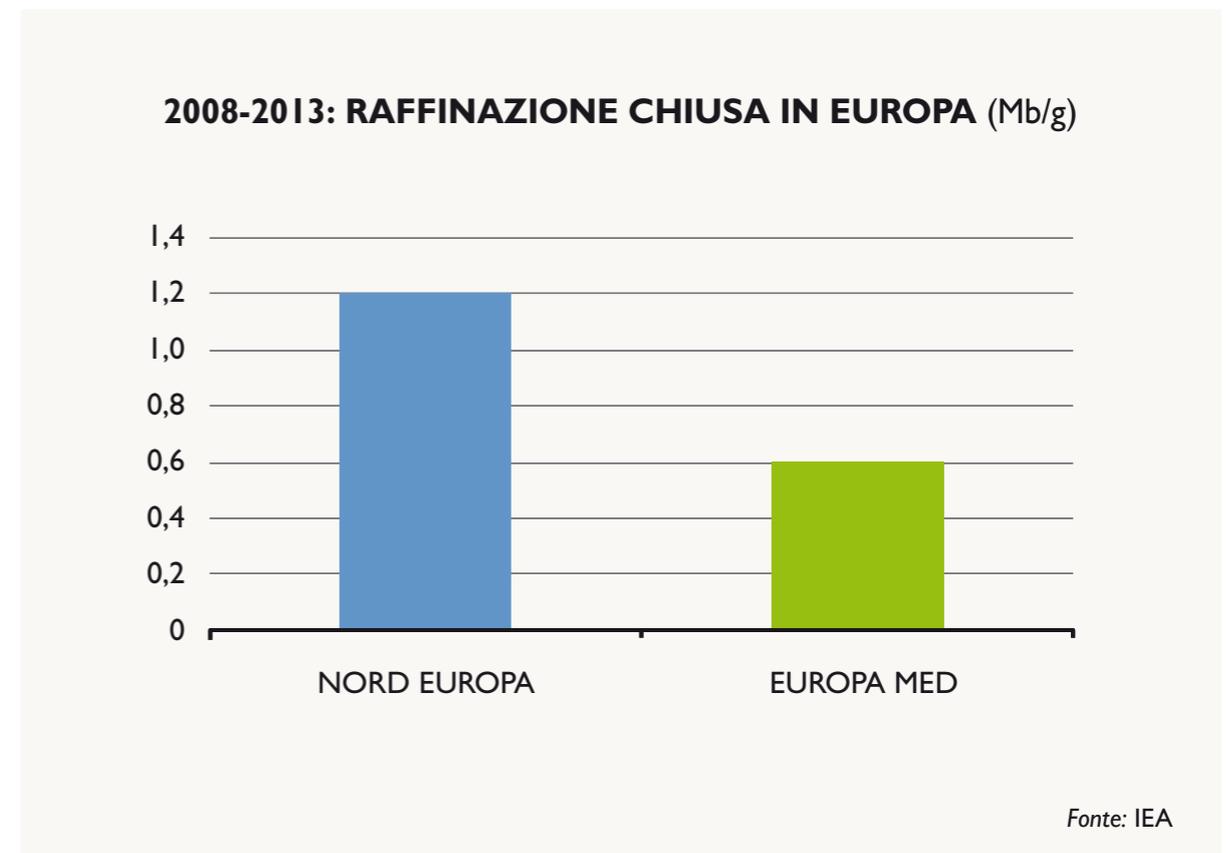


# ...CAUSA LA CRISI DELLA RAFFINAZIONE EUROPEA



■ 1,8 milioni b/g di capacità di raffinazione chiusa dal 2008 (18 raffinerie), il 70% in Nord Europa

■ L'industria europea risente della competizione «distorta» di Usa, Medio Oriente e Asia



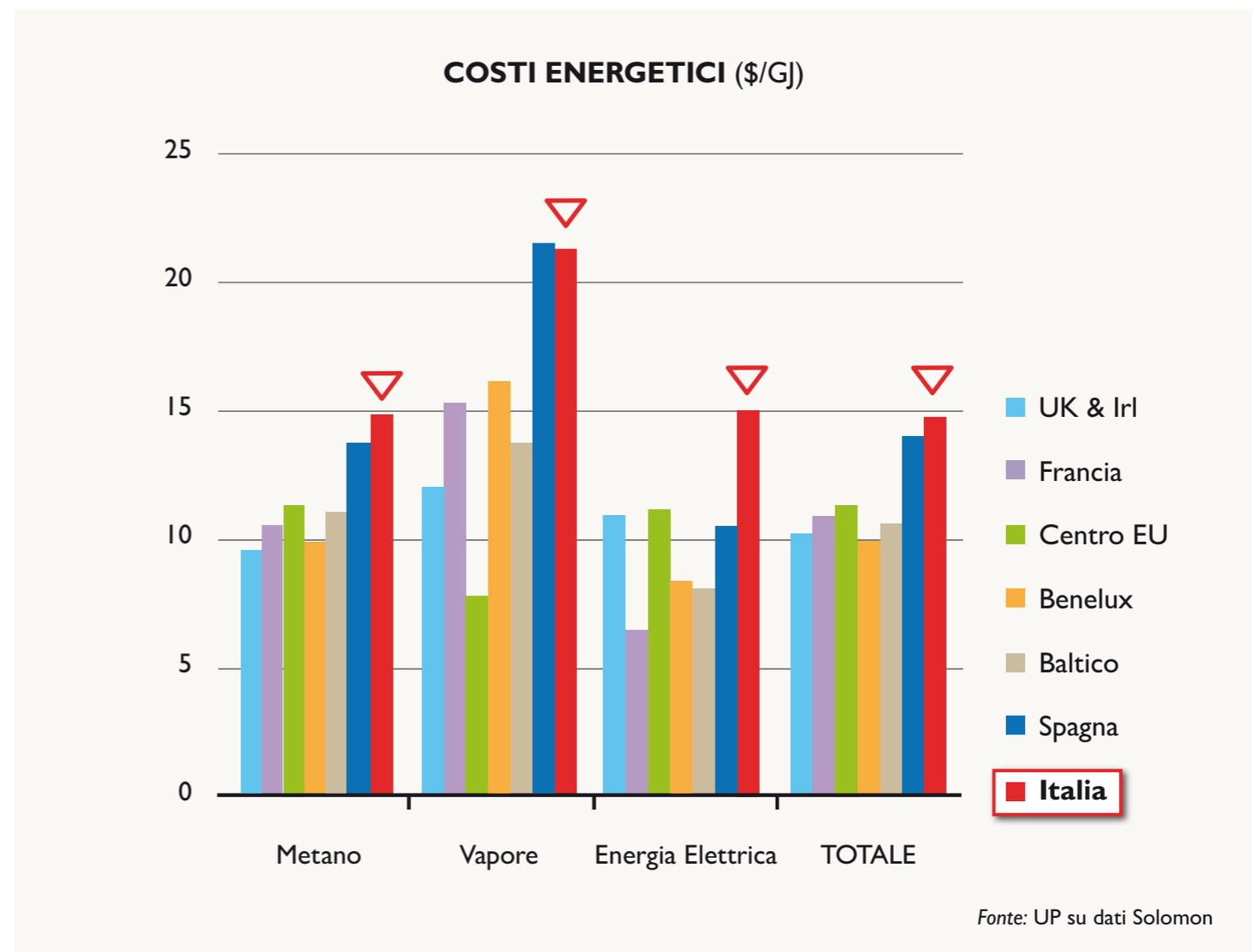
**CON LA PERDITA DI MIGLIAIA DI POSTI DI LAVORO**



9

## IL COSTO DELL'ENERGIA È UNO SVANTAGGIO COMPETITIVO

- Rappresenta il 30% dei costi operativi della raffinazione
- In Italia è il più alto tra i paesi industrializzati



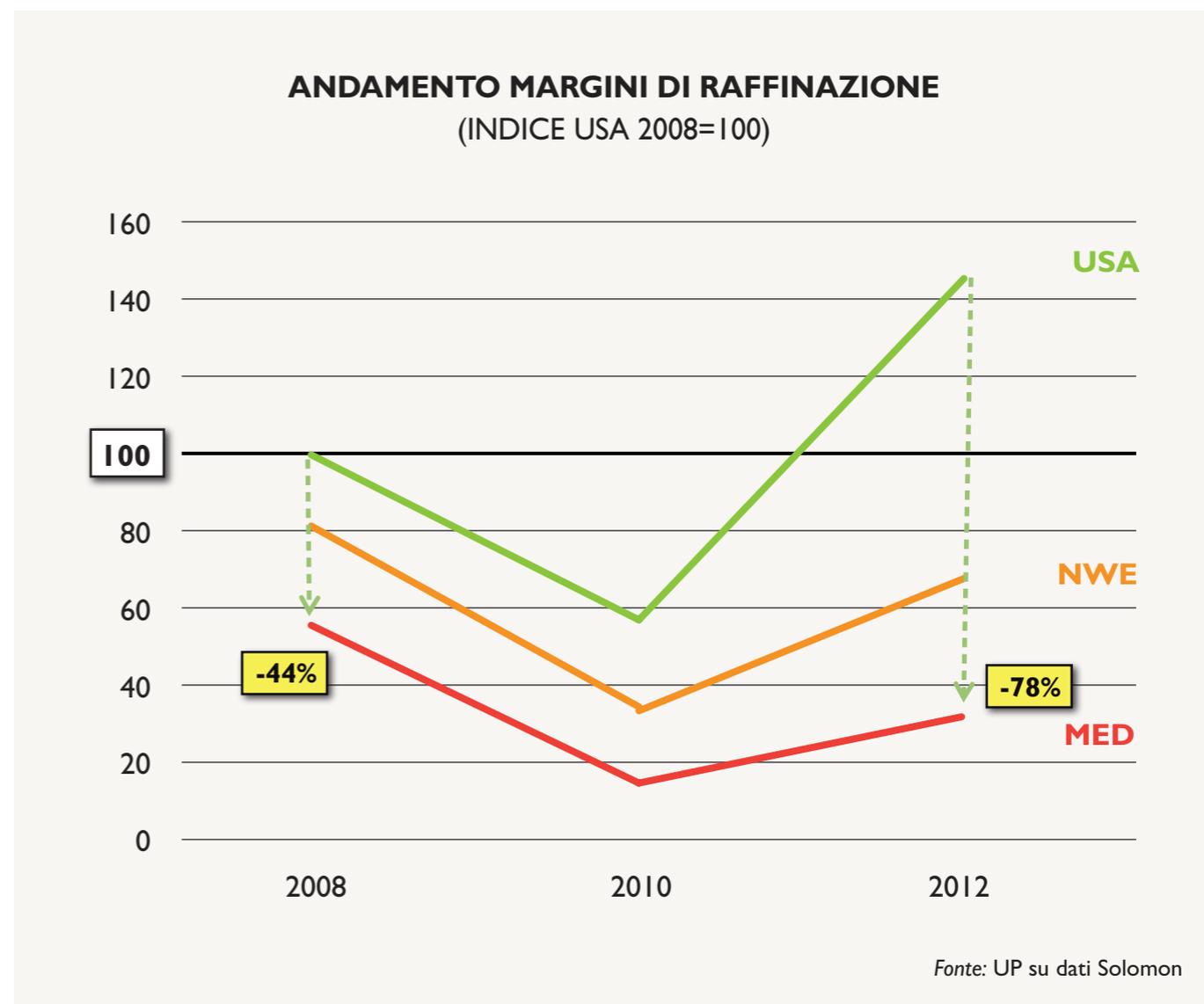
**IN PARTICOLARE PER L'ITALIA**



10

## SCARSA REDDITIVITÀ METTE A RISCHIO GLI INVESTIMENTI

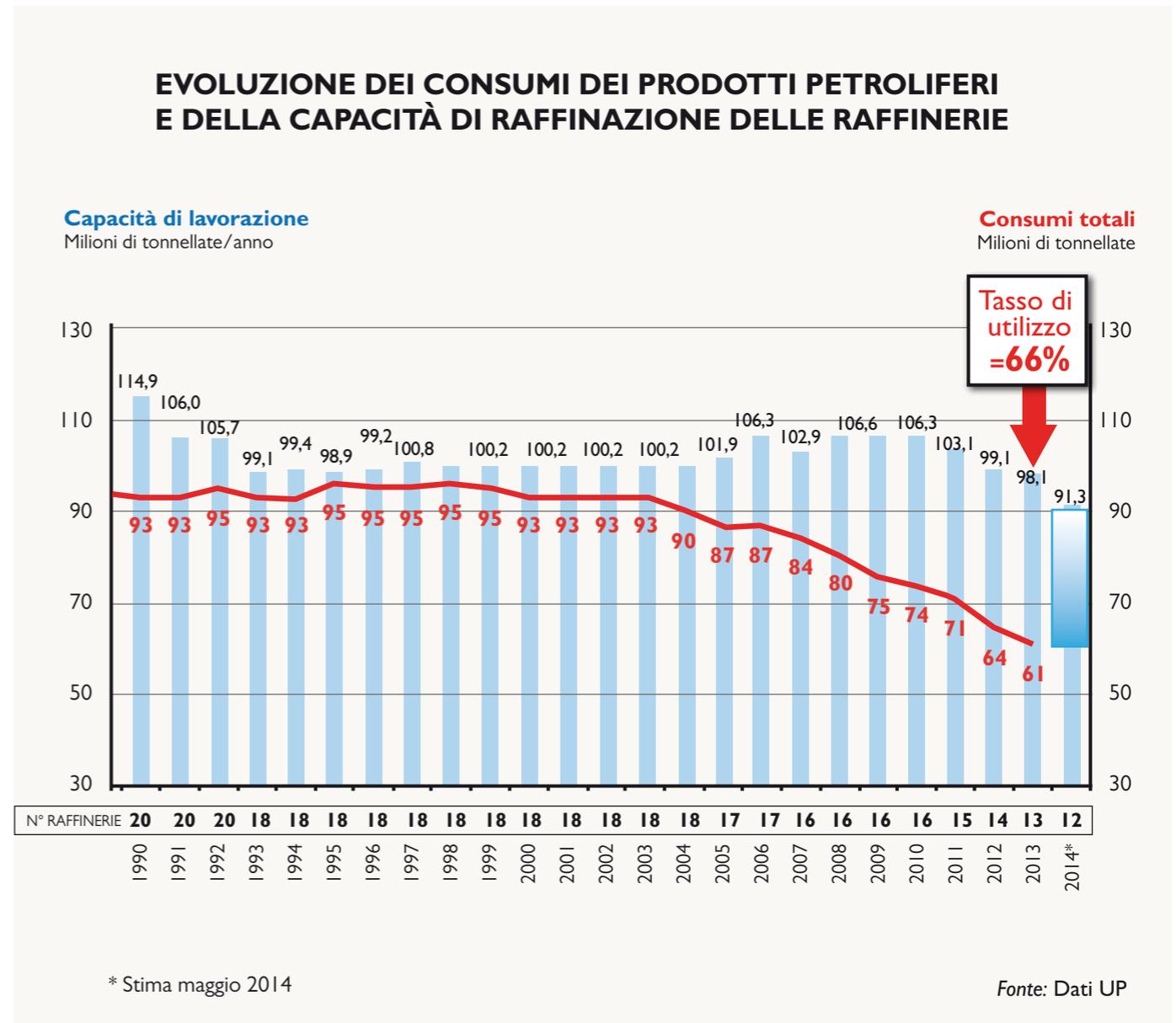
- Già nel 2008 i margini di raffinazione nel Mediterraneo non erano remunerativi
- Il divario sui margini nel Mediterraneo si è ampliato non solo verso gli Usa ma anche verso il Nord Europa
- Il divario con i margini degli Usa in cinque anni è quasi raddoppiato





## LE CRITICITÀ DEL MEDITERRANEO PESANO SULLA RAFFINAZIONE ITALIANA

- Il downstream petrolifero nazionale nell'ultimo triennio ha registrato perdite pari a 4 miliardi di euro che salgono a circa 7 miliardi dal 2009
- Siamo passati dalle 16 raffinerie del 2008 alle attuali 12, con una riduzione del 14% della capacità totale
- Nonostante la riduzione, i tassi di utilizzo sono attualmente intorno al 70%



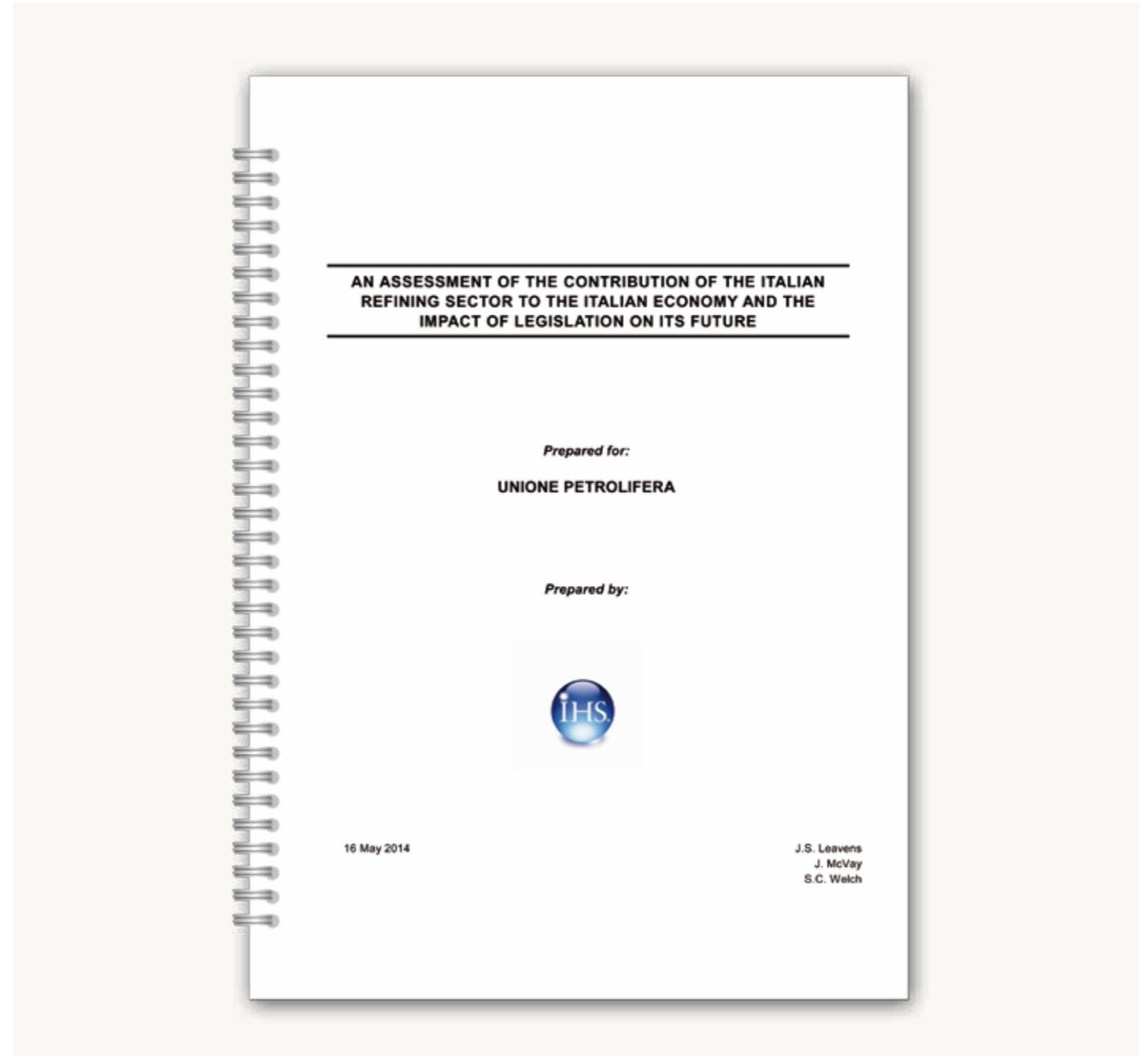
**SENZA INTERVENTI TUTTE LE RAFFINERIE SONO A RISCHIO**



12

## LA CRISI DELLA RAFFINAZIONE ITALIANA IN UNO STUDIO IHS

- L'Unione Petrolifera ha commissionato a IHS uno studio sulla raffinazione italiana con l'obiettivo di verificare lo stato attuale, le prospettive e i possibili scenari per la sicurezza degli approvvigionamenti del Paese
- Lo studio analizza altresì il costo della legislazione europea e il suo impatto su margini e investimenti





13

## IHS: SCARSA PROFITABILITÀ, INVESTIMENTI INSOSTENIBILI



**Negli ultimi 10 anni investiti 10 miliardi di euro** seppure in contesto di bassa profittabilità



**Legislazione europea** già approvata e in via di approvazione **richiederà consistenti interventi** in una prospettiva di bassi margini non in grado di remunerare gli operatori e ripagare gli investimenti

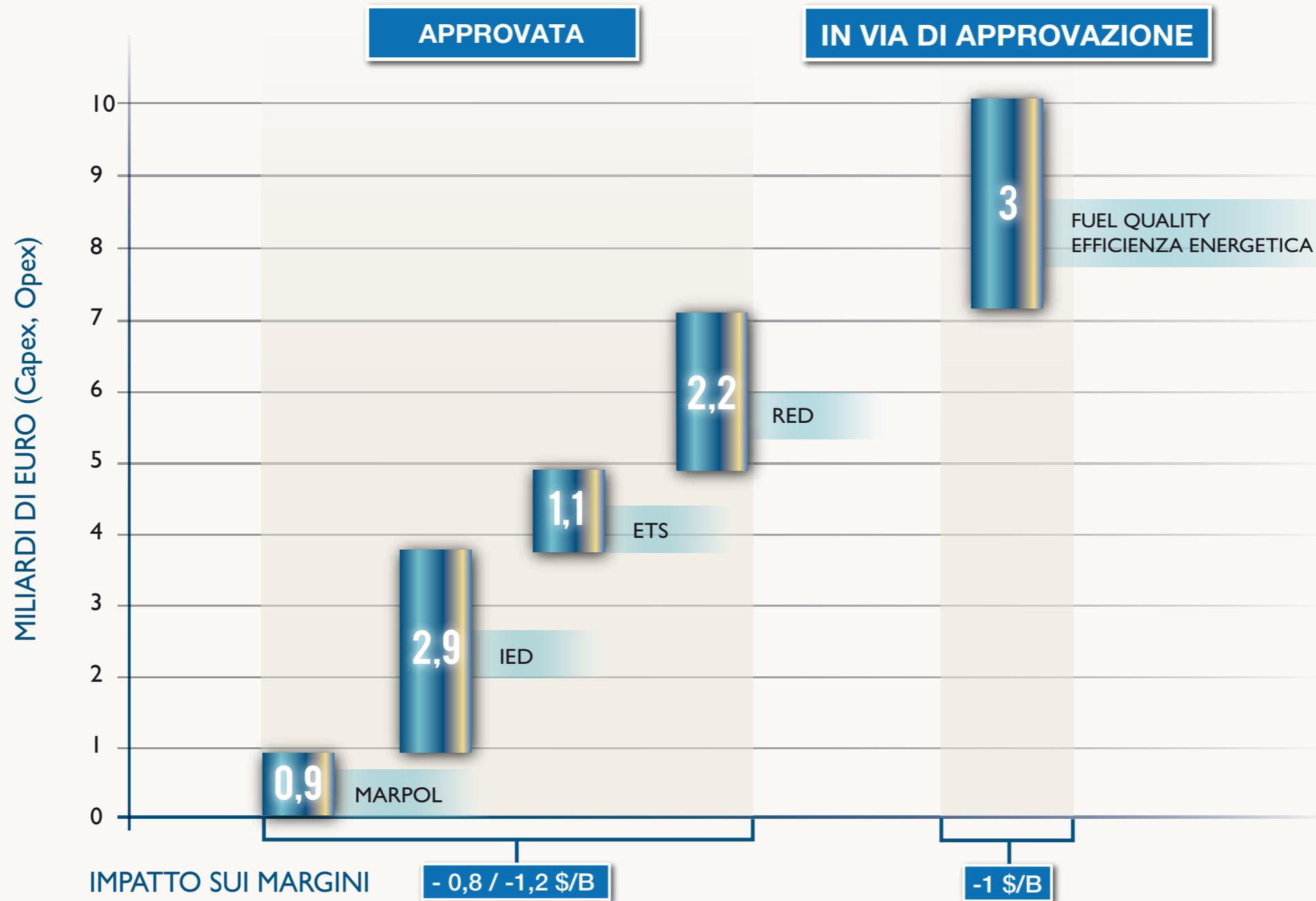


Possibili nuove chiusure di raffinerie, anche di quelle più efficienti, **con un alto costo per il Paese in termini sociali, economici e di sicurezza energetica**

**DELOCALIZZARE GENERA NUOVI RISCHI E AGGRAVA I PROBLEMI AMBIENTALI**



# IHS: IMPATTO LEGISLAZIONE EUROPEA



Fonte: IHS

## INCIDE SULLA COMPETITIVITÀ DELLA RAFFINAZIONE



# IHS: SCENARI POSSIBILI

## SCENARI CON INTERVENTI

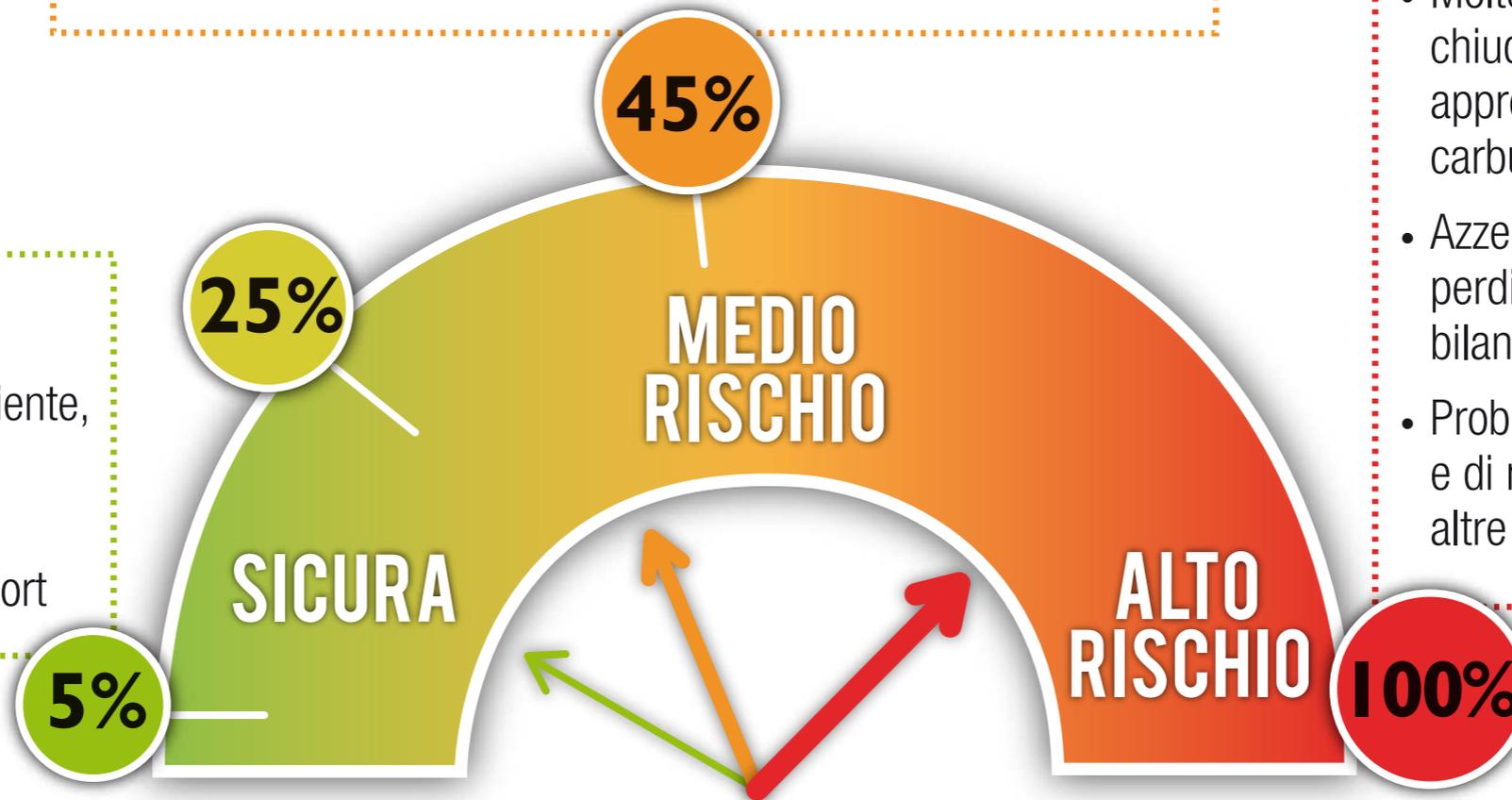
- Ulteriori ristrutturazioni della capacità in linea con calo di domanda
- Equilibrio tra approvvigionamento di greggio e prodotti finiti
- Mantiene capacità export e un adeguato livello occupazionale

## SCENARI SENZA INTERVENTI

- Molte raffinerie chiudono con alto rischio approvvigionamenti carburanti
- Azzeramento export: perdita contributo bilancia commerciale
- Problemi occupazionali e di riconversione ad altre attività

### OGGI

- L'Italia oggi autosufficiente, rimane in una fascia di sicurezza
- Preserva capacità export



MOSES: MODEL OF SHORT-TERM ENERGY SECURITY (IEA)

**L'ECCESSIVA DIPENDENZA DALLE IMPORTAZIONI PUÒ ESSERE MOLTO RISCHIOSA**



16

## COSA FARE PER SALVARE LA RAFFINAZIONE...



Forte appoggio all'azione del Ministero dello Sviluppo Economico a livello europeo, per un'accelerazione sul Fitness Check: **moratoria sulla normativa in discussione**



Realismo e coerenza nella fissazione dei **futuri impegni europei su clima-energia**, evitando obblighi unilaterali



**Alleggerimento dei costi energetici** che incidono in maniera significativa sulla gestione dell'industria della raffinazione



**Finanziamenti strutturali** attraverso contratti di sviluppo



**Aiuti di Stato per investimenti ambientali**, in linea con la nuova Direttiva europea per riequilibrare parzialmente le distorsioni competitive con i Paesi extra-UE



**Semplificazione delle procedure in materia di bonifiche** per sbloccare i progetti in corso e minimizzare i costi di uscita

**...E CREARE LE CONDIZIONI PER I NUOVI INVESTIMENTI**



## COME AIUTARE LA TRASFORMAZIONI DEI SITI

- Procedure lunghe e farraginosi, sovrapposizione di competenze rallentano trasformazioni e chiusure
- Nonostante ciò, tutti i siti petroliferi hanno effettuato le caratterizzazioni e la messa in sicurezza d'emergenza
- Approvati o in esecuzione il 75% dei progetti per la bonifica o messa in sicurezza delle acque e il 40% dei terreni, ma sono serviti 14 anni
- Delitti ambientali efficaci per reati dolosi/ecomafia ma controproducenti per comportamenti colposi



**PREVISTE ALCUNE SEMPLIFICAZIONI MA NON BASTANO**



18

## LA LOGISTICA PETROLIFERA È UN SISTEMA APERTO...

- **A disposizione di tutti gli operatori interessati** e centrale per l'approvvigionamento del nostro Paese

---

- **Importanti investimenti per adeguamenti ai nuovi assetti produttivi/distributivi e alla struttura della domanda**

---

- UP ha acquisito piena rappresentanza della logistica oil con nuovi e importanti soci

---

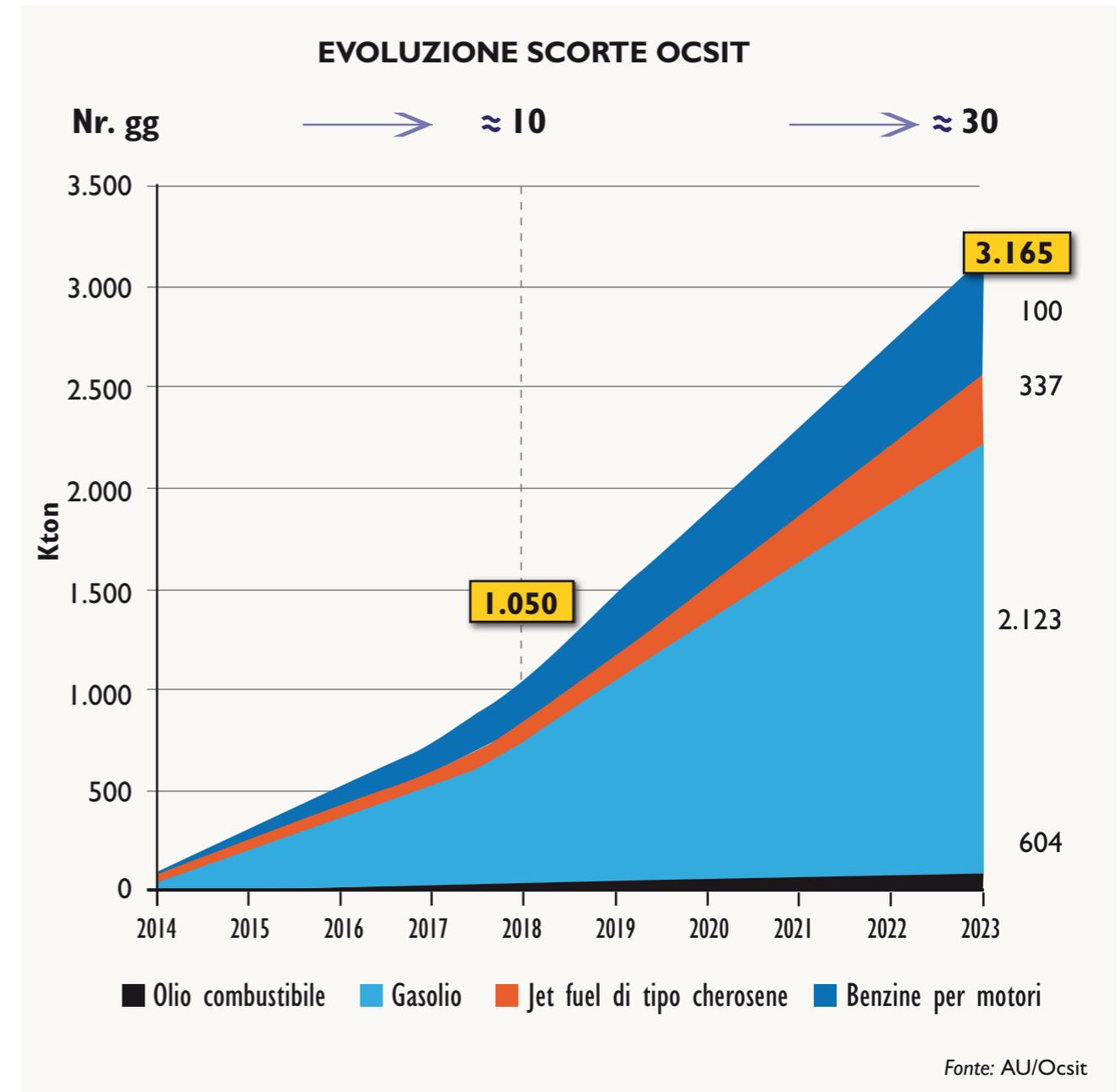
- **Molto è stato fatto a livello legislativo:**
  - Ritorno al centro (MISE) delle competenze dei depositi strategici con l'intesa delle Regioni
  - Rilevazione capacità in esercizio e disponibile per terzi (GME)
  - Piattaforma logistica e mercato all'ingrosso (GME)
  - Costituzione di un Organismo Centrale di Stoccaggio, con scorte per Stato e operatori (AU/OCSIT)

**...MA NON È UNA INFRASTRUTTURA A RETE**



## UN CASO POSITIVO DI UTILIZZO DELLA LOGISTICA

- Da quest'anno AU/OCSIT deterrà quote di scorte per conto dello Stato, presso logistica degli operatori
- Collaborazione con gli operatori ha consentito uso ottimale delle infrastrutture esistenti
- In corso confronto con MISE e GME per attuazione altre misure legislative
- Essenziale riconoscere specificità logistica oil per non pregiudicare l'ottimizzazione del sistema



**REALISMO E COLLABORAZIONE L'APPROCCIO VINCENTE**

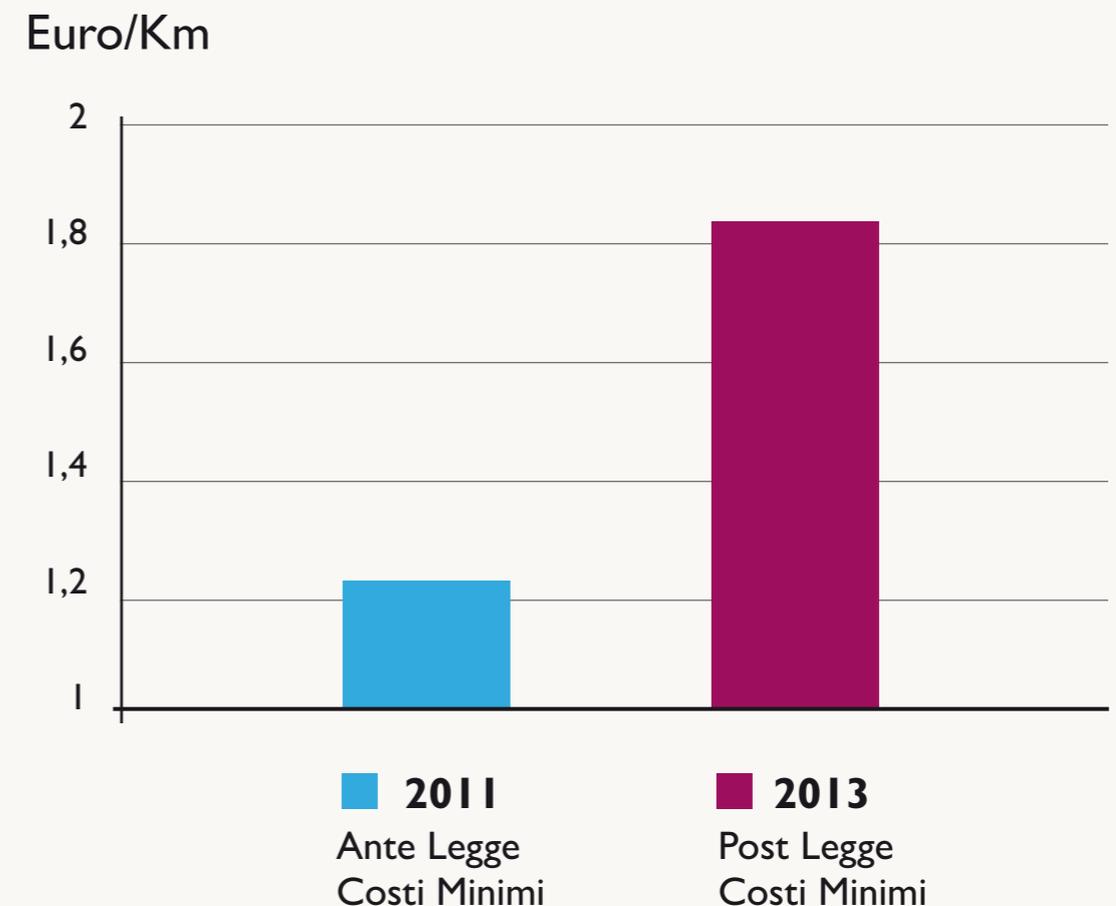


20

## UNA FILIERA LOGISTICA FRUIBILE

- In Italia 30-40% della domanda coperta da cabotaggi
- Oneri portuali non concorrenziali e tra i più alti di Europa (per i prodotti petroliferi)
- L'orografia italiana e la capillarità della rete carburanti richiedono alte percorrenze per la distribuzione secondaria
- Costi dell'autotrasporto imposti per legge, lontani da valori di mercato (oggetto di ricorso in sede Corte di Giustizia Ue)

**COSTO MEDIO AUTOTRASPORTO PRODOTTI PETROLIFERI**  
(FASCIA 251-350 KM)



Fonte: UP

**MA GRAVATA ANCORA DA TROPPI COSTI**



# L'EFFETTO DELLA CRISI PENALIZZA IL CONSUMATORE...

19%

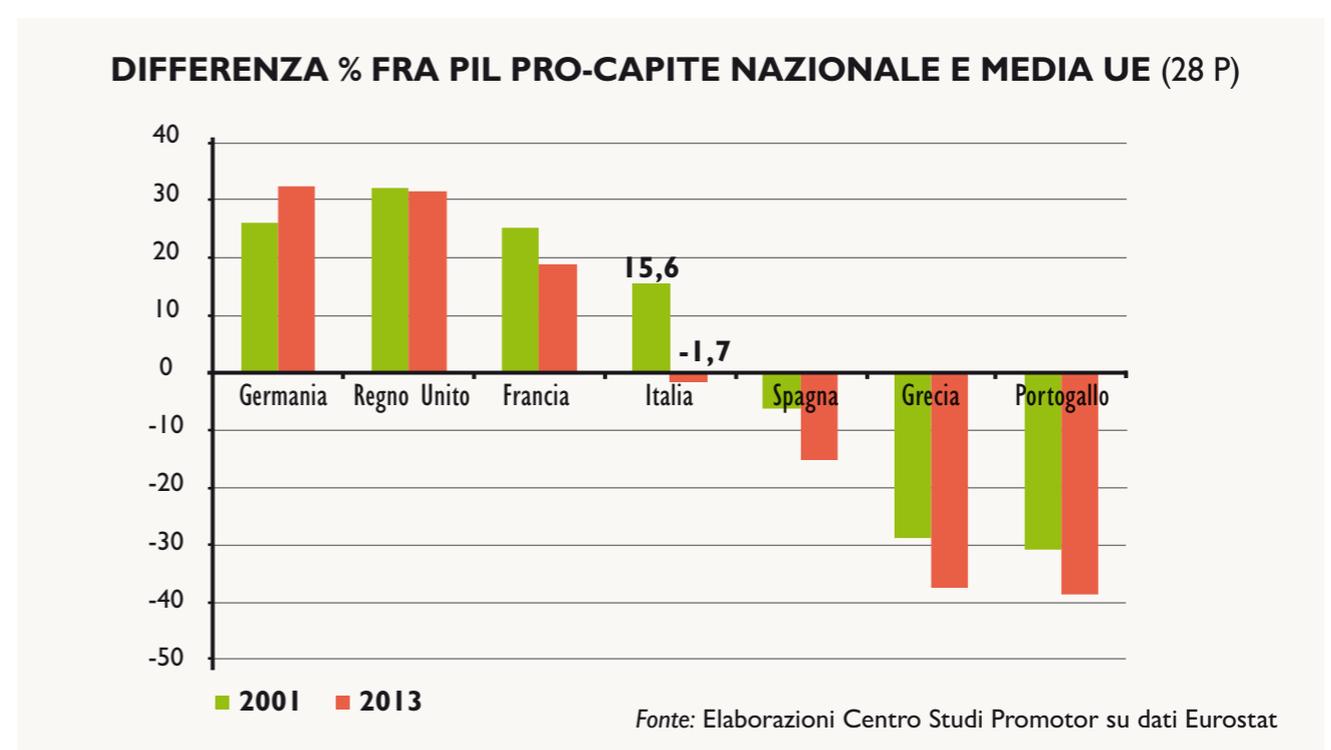
mantiene inalterati i propri consumi

40%

cerca la convenienza per non ridurre i consumi

41%

riduce, limita le proprie spese

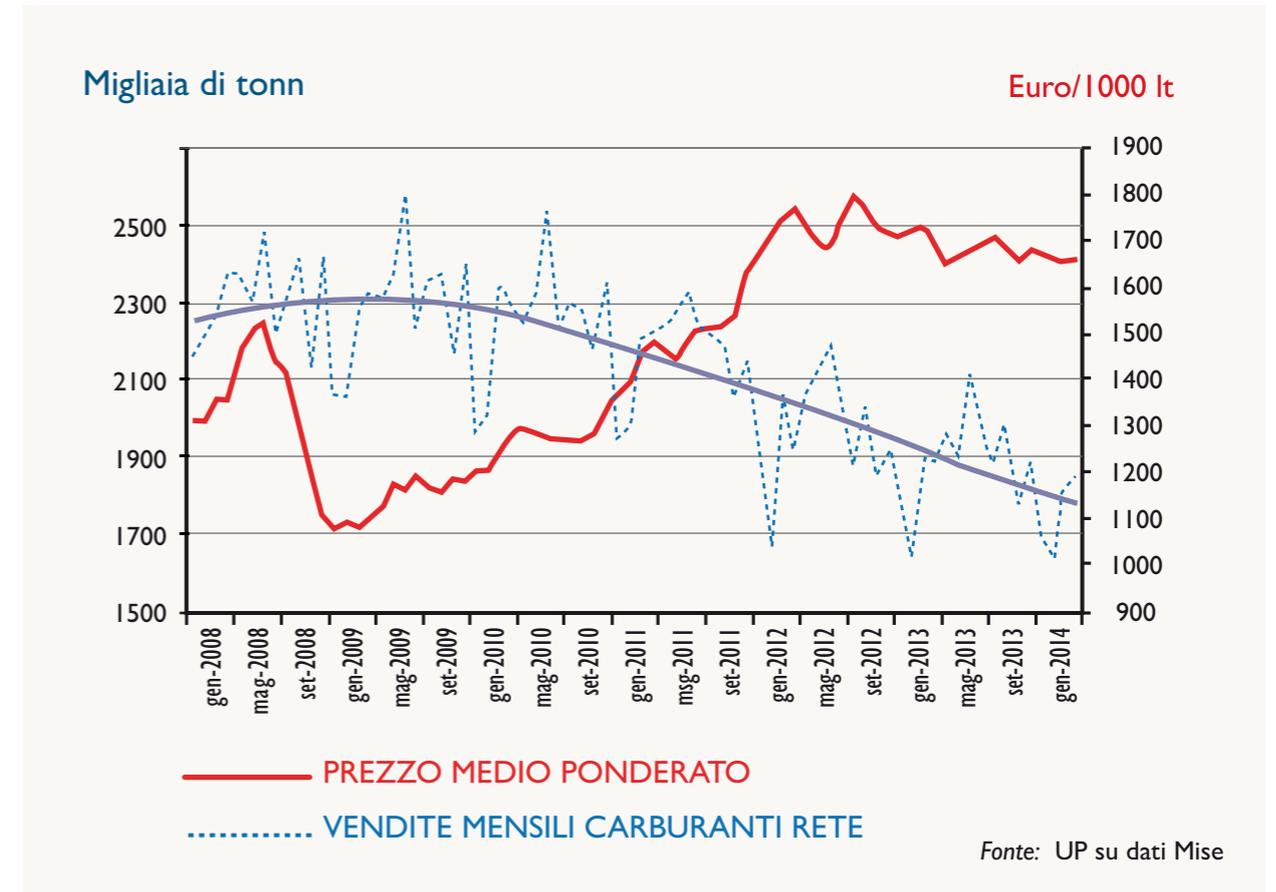
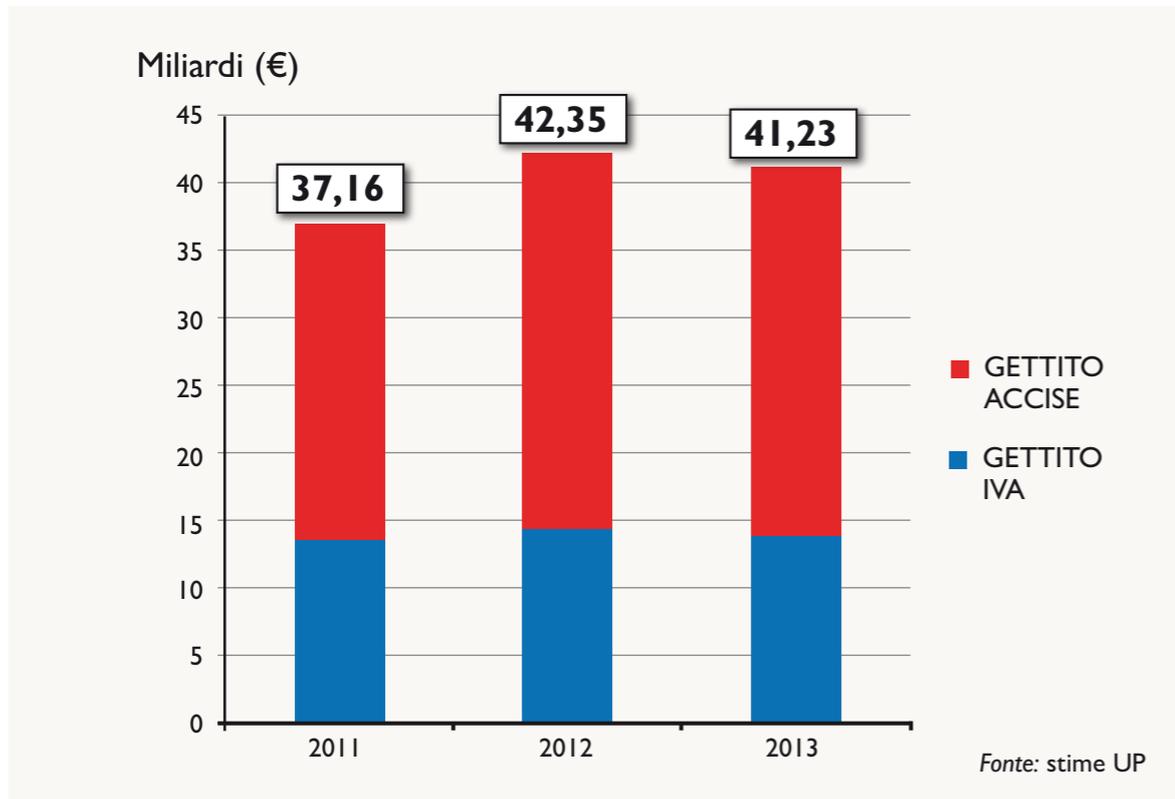


## ...E MODIFICA CONSUMI E PROPENSIONE ALLA SPESA



# ...E IL FISCO FA LA SUA PARTE

- Il fisco colpisce l'auto gravando sull'utilizzo (i carburanti) anziché sull'acquisto
- Tasse sui carburanti tra le più alte d'Europa hanno reso sempre più elastica la domanda al prezzo



- Effetto boomerang per l'Erario: nel 2013 gettito in calo di oltre 1 miliardo di euro

## SENZA VANTAGGI E GENERANDO EFFETTI INIQUI E RECESSIVI

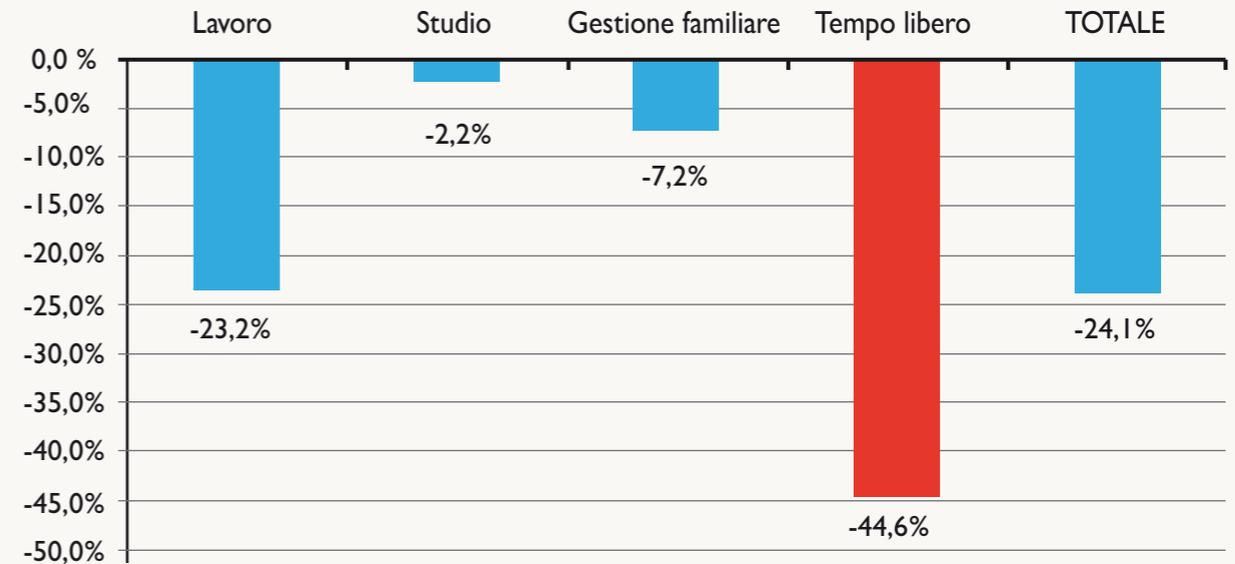


23

## AUTOMOBILISTI COSTRETTI A RIDURRE LE PERCORRENZE

- Aumenta la percentuale di coloro che usano meno l'auto, soprattutto nel tempo libero
- Si fa molta più attenzione al prezzo e si continua a usare molto contante
- Più consapevoli nelle scelte (anche no logo) ma fiducia nei prodotti di marca

VARIAZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVAZIONE 2008-2013



Fonte: Isfort 2014

MODIFICHE NELLE PERCORRENZE MEDIE ANNUE



Fonte: UP su dati Eurisko

### MOLTI GLI ESCLUSI CHE NON SI POSSONO PIÙ PERMETTERE L'AUTO



24

## MA COSA CERCA VERAMENTE L'AUTOMOBILISTA SULLA RETE

**DISTRIBUZIONE CON UNA ADEGUATA CAPILLARITÀ**

**STANDARD DI SERVIZIO EUROPEI**

**PUNTI VENDITA SICURI ED EFFICIENTI**

**PRODOTTI DI QUALITÀ E PREZZI COMPETITIVI**

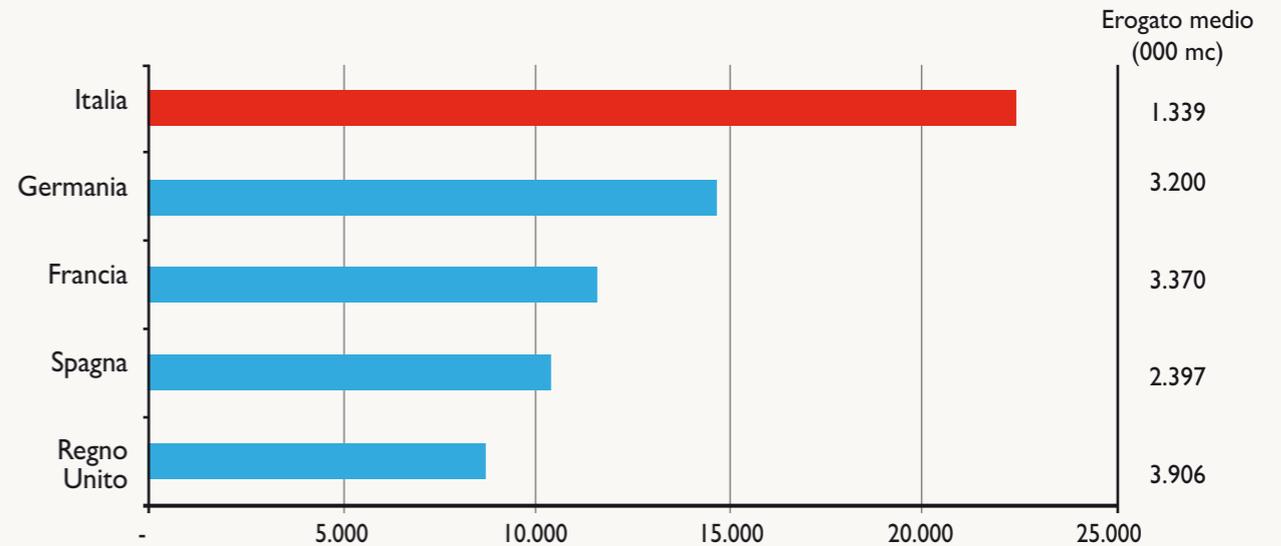


25

## E COSA TROVA SULLA RETE

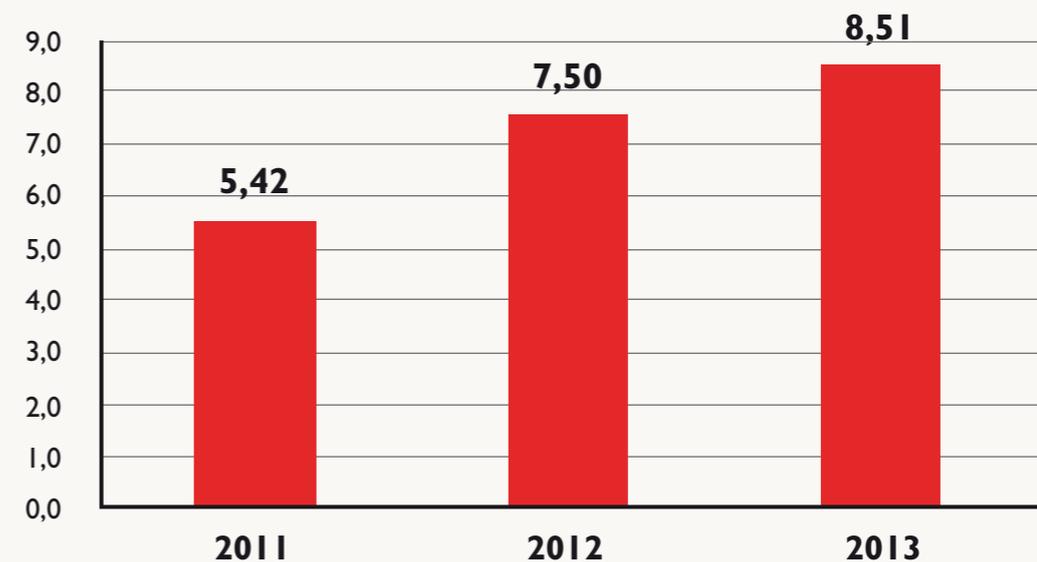
- Numero di punti vendita quasi doppio ed erogati medi inferiori del 70% verso l'Europa
- Ampia diffusione del self-service ma scarso non oil
- Ancora troppi impianti insicuri per la viabilità
- Una rete che movimentata 50 miliardi all'anno in contanti
- Crescenti fenomeni criminosi di attacchi e rapine

NUMERO PUNTI VENDITA ED EROGATO IN ALCUNI PAESI EUROPEI



Fonte: Indagine NOIA Oil Industries Association condotta da UP

INDICE DI RISCHIO:  
NUMERO PV OGGETTO DI ATTACCHI CRIMINOSI/OGNI 100 SOCIALI



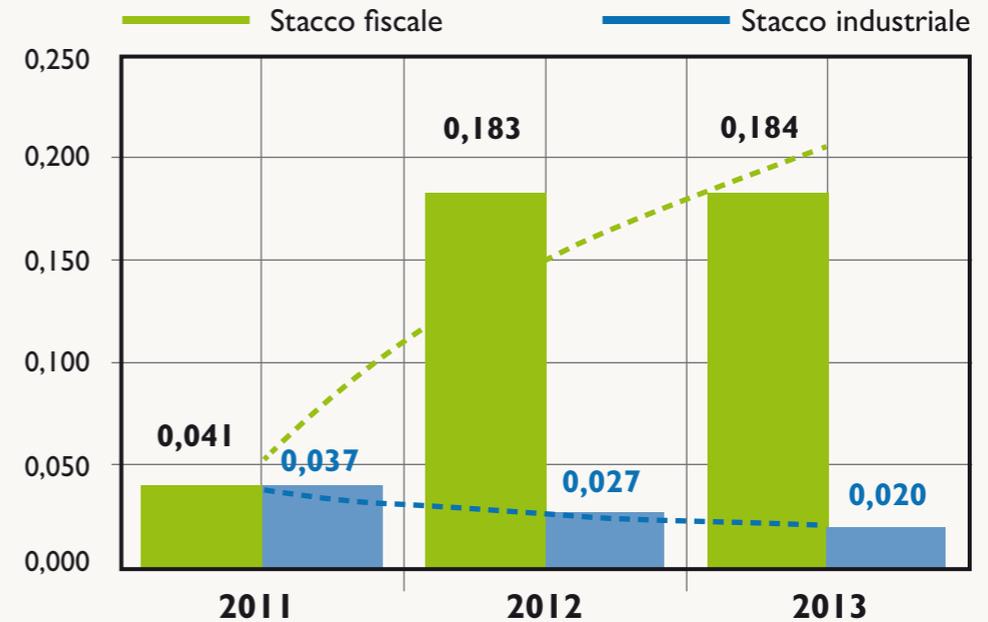
Fonte: UP



## PREZZI IN LINEA CON L'EUROPA (PRIMA DELLE TASSE)

- Prezzi in linea con l'Europa per la componente industriale nonostante un forte deficit strutturale e normativo (contrattualistica)
- Una tassazione sui carburanti tra le più alte in Europa: il 60% del prezzo finale
- Limitatissimo utilizzo della moneta elettronica (costi e vecchie abitudini)

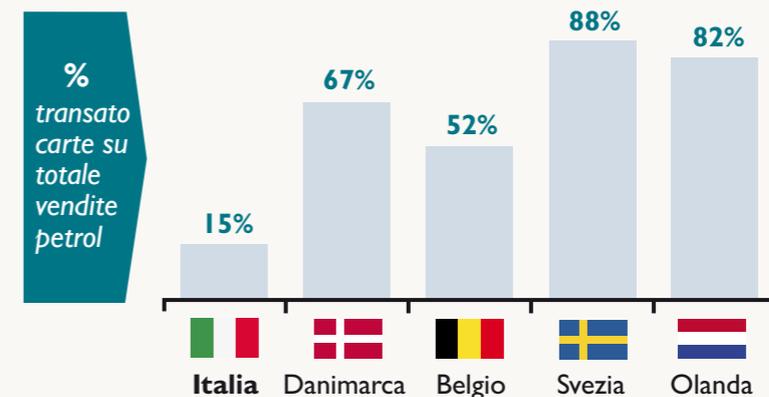
### STACCO PONDERATO BENZINA + GASOLIO (€/Litro)



Fonte: Up su dati Mise

### USO DELLA CARTE DI PAGAMENTO IN ALCUNI PAESI

% transato carte di pagamento su totale vendite



Fonte: Kpmg su dati settore petrolifero

## MA RETE NON SOSTENIBILE E DESTINATA ALL'INVECCHIAMENTO



27

## QUALE RETE OTTIMALE PER L'ITALIA

- UP ha commissionato a Nomisma Energia lo studio «Quale rete ottimale per la distribuzione carburanti in Italia»
- Per individuare un modello di rete efficiente e sostenibile per l'utenza e gli operatori
- Per avvicinare il sistema distributivo italiano al modello europeo tenendo conto delle peculiarità italiane





Lo studio ha confrontato la nostra rete con quella europea, tenendo conto di orografia, urbanizzazione, parco circolante, cilindrata autovetture, infrastrutture e spostamenti

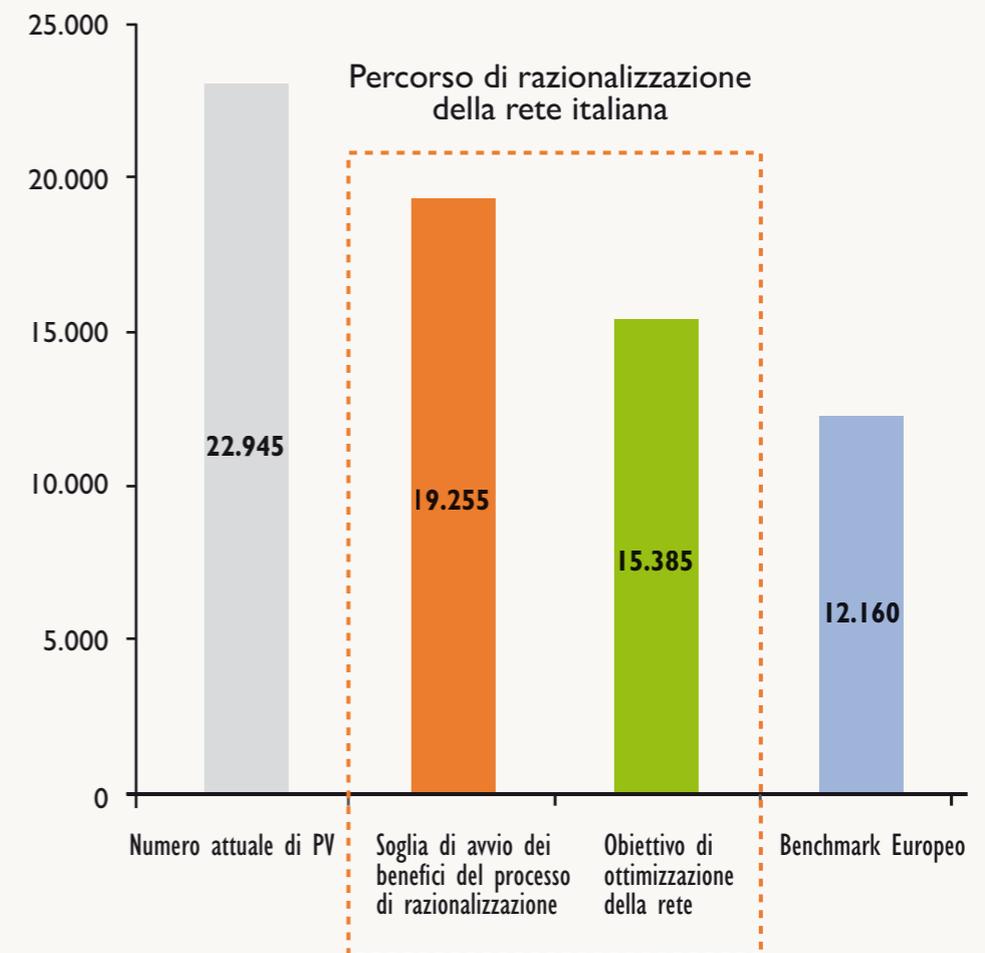


Primi benefici per il sistema a partire da 19.000 impianti



Dimensione ottimale per sostenibilità rete 15.000 impianti

OTTIMIZZAZIONE DELLA RETE CARBURANTI IN ITALIA  
E SOGLIA MINIMA DI RAZIONALIZZAZIONE  
NEL CONFRONTO CON L'EUROPA



Fonte: Nomisma Energia



28

## COSA FARE PER LA RETE CARBURANTI ITALIANA



Ridurre sensibilmente il numero di impianti partendo da quelli insicuri per la viabilità



Essenziale recuperare il DDL collegato alla Legge di stabilità 2014 approvato dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2013 e mai approdato in Parlamento



Ridurre le barriere all'uscita con una semplificazione delle procedure per la bonifica dei punti vendita chiusi



Incentivare l'uso della moneta elettronica sugli impianti in linea con il resto d'Europa

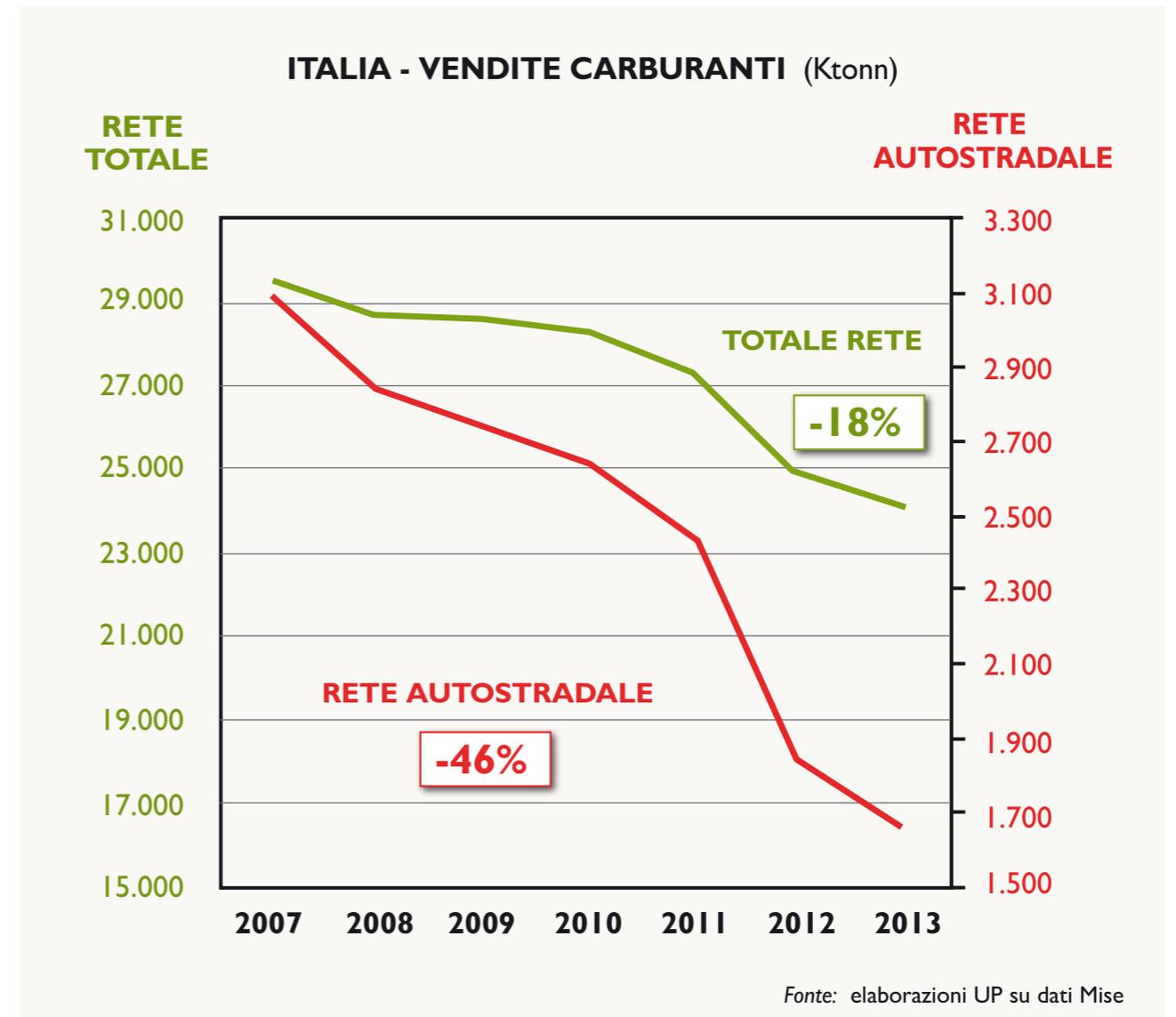
**PER RENDERLA SOSTENIBILE ED EFFICIENTE**



29

## RETE AUTOSTRADALE: PROSPETTIVA DI UNA SVOLTA POSITIVA

- Calo dei consumi del 46% dal 2007 e royalties molto elevate
- Erogato medio dimezzato con un punto vendita ogni 28 km circa
- In crisi moltissimi impianti, con danni sul servizio all'utenza in termini di qualità e prezzo
- Mancanza di prospettive per investimenti futuri



**PROROGHE PER RAZIONALIZZARE**



30

## CONCLUSIONI

- MIX ENERGETICO:** concorso di tutte le fonti senza distorsioni
- POLITICA FISCALE:** iniqua e recessiva, da ripensare
- INDUSTRIA PETROLIFERA:** strategica per la sicurezza energetica del Paese e la mobilità dei cittadini
- SEMESTRE ITALIANO UE:** opportunità per nuovo approccio costi-benefici
- FITNESS CHECK:** in attesa esito, moratoria nuove norme
- RAZIONALIZZAZIONE RETE CARBURANTI:** necessità non più solo opportunità



31

## LE ASSOCIATE ALL'UNIONE PETROLIFERA

Alma Petroli  
Api  
Api Raffineria Ancona  
Attilio Carmagnani "AC"  
BP Italia  
Decal  
Disma  
ENI Div.ne Refining & Marketing  
ERG  
Esso Italiana  
Gazprom Neft  
IES Italiana Energia e Servizi  
IPLOM  
ISAB  
Kuwait Petroleum Italia  
La Petrolifera Italo Rumena

Lukoil Italia  
Neri Depositi Costieri  
Petra  
Petronas Lubricants Italy  
Raffineria di Milazzo  
Raffineria di Roma  
Saras  
Sarpom  
Seram  
Shell Italia  
Shell Italia Oil Products  
S.I.O.T.  
Superba  
Tamoil Italia  
TotalErg  
Viscolube