

**Intervento Ing. Alessandro Gilotti**

*Presidente Unione Petrolifera*

**Assemblea Annuale 2013**

*Roma, 20 giugno 2013*

Gentili ospiti,

anzitutto desidero ringraziare tutti gli intervenuti al nostro incontro annuale, in particolare il Ministro Zanonato e i rappresentanti delle istituzioni, che quest'anno mi vede in una posizione un po' diversa da quella solita.

Un ringraziamento speciale va naturalmente a chi mi ha preceduto in questo importante ruolo. Sono consapevole di succedere a una persona, il dottor Pasquale De Vita, che ha dato tanto per l'industria petrolifera e che ha guidato per molti anni l'Unione Petrolifera con grande dedizione e un alto senso di responsabilità verso le aziende che l'associazione rappresenta.

Cercherò di contribuire a questo nuovo corso nel solco già segnato ma con le caratteristiche personali che mi contraddistinguono, con l'esperienza maturata in tanti anni di lavoro sia in Italia sia all'estero, provando a rispondere alle attese di un settore che non attraversa certo un buon momento.

### **La situazione internazionale**

Vorrei iniziare questo mio intervento partendo da alcune considerazioni di carattere generale sul quadro economico internazionale che in questi anni ha subito profondi scossoni, che hanno avuto un impatto devastante su molte economie occidentali.

Si è, giustamente, molto parlato di crisi economica mondiale, ma in realtà questa ha riguardato solo alcuni paesi perché, nel complesso, l'economia mondiale ha

continuato a crescere anche se a tassi inferiori rispetto a quelli registrati negli anni precedenti, ma soprattutto evidenziando molte differenze tra aree geografiche.

Motore trainante di questo progresso, infatti, sono stati i paesi non-Ocse che hanno mostrato tassi di crescita quattro volte quelli dei paesi Ocse, vedendo così aumentare il loro peso sia in termini economici che commerciali.

All'interno dei paesi del gruppo Ocse particolarmente negativo è stato l'andamento dell'area euro che, data la situazione, vede fortemente pregiudicate le possibilità di crescita nel breve termine. Le attese per quest'anno sono ancora negative e qualche segnale di ripresa dovrebbe aversi non prima del 2014. L'Italia è sicuramente uno tra i paesi più esposti.

Se l'economia mondiale continua a progredire è dunque solo per la vitalità delle economie non-Ocse, paesi che stanno erodendo spazi di mercato sempre più ampi alle economie occidentali ormai mature, che non riescono a fronteggiare una concorrenza sempre più aspra. Lo prova lo sviluppo delle esportazioni verso i mercati europei che negli ultimi anni sono notevolmente cresciute (+36%), provocando uno sbilancio commerciale che lo scorso anno è stato intorno ai 160 miliardi di euro.

Con il migrare dei principali centri di produzione e consumo, si spostano anche i capitali, soprattutto occidentali. Si stima che nell'ultimo quinquennio circa 1.000 miliardi di dollari all'anno di flussi di capitali sono stati esportati dalle economie mature (Usa, Europa e Giappone) verso quelle emergenti (Cina, Russia, Brasile e India).

Maggiore crescita economica significa tuttavia più domanda di energia, che naturalmente si concentra nei paesi non-Ocse che sono arrivati ad assorbire circa il 55% del totale (era il 45% nel 2000) e, secondo le stime dell'Agenzia internazionale per l'energia (Aie), sono destinati a salire al 60% già nel 2020 e al 65% nel 2035.

Un sorpasso che rappresenta un vero e proprio punto di svolta, che impone alle aziende dei paesi Ocse la ricerca di nuove strategie in grado di resistere su mercati sicuramente sempre più globalizzati e interdipendenti, ma spesso asimmetrici.

Asimmetria soprattutto dal lato delle regole, assenti in campo ambientale nelle economie emergenti, e del costo del lavoro che tendono ad alterare il gioco della concorrenza e scoraggiare quegli investimenti necessari a soddisfare una domanda destinata comunque ad aumentare.

Sicuramente meno nei paesi Ocse che presentano elevati indici d'intensità energetica rispetto a quelli non-Ocse: Asia e Cina, ad esempio, per produrre la stessa unità di Pil consumano tre volte e mezzo l'energia utilizzata dai paesi dell'area Ocse.

Si pone pertanto il problema dei nuovi equilibri che si vanno profilando e di quale ruolo avranno le diverse fonti di energia per soddisfare una domanda che al 2035 dovrebbe aggirarsi sui 17 miliardi di Tep, il 35% in più rispetto ad oggi.

Un ruolo importante lo avranno le rinnovabili (che presentano i tassi di sviluppo più elevati, anche se il loro contributo al bilancio energetico complessivo continuerà ad essere parziale e insufficiente a soppiantare le fonti fossili), ma il petrolio, nonostante tutto, mantiene un ruolo centrale nel coprire la domanda totale, circa un terzo, seguito dal carbone e dal gas.

Insieme, le fonti fossili continueranno a soddisfare oltre il 70% dei bisogni del pianeta almeno fino al 2035. E, a meno d'innovazioni tecnologiche tali da sovvertire ogni paradigma, credo che dovremo attrezzarci per utilizzarlo al meglio puntando sullo sviluppo tecnologico.

Del resto, la fonte petrolifera resta irrinunciabile per il settore dei trasporti, non solo stradali ma anche navali ed aerei, e ciò vale pure in prospettiva in assenza di alternative altrettanto versatili e accessibili.

Nel 2035, infatti, circa oltre l'87% della domanda nel trasporto sarà ancora coperta dai prodotti petroliferi, rispetto al 92% attuale, tenendo conto del limitato apporto che altri tipi di alimentazione potranno garantire, a partire dalle auto elettriche e dai biocarburanti, per i quali permangono rispettivamente problemi tecnologici e di sostenibilità.

Va inoltre tenuta nel debito conto la rapida motorizzazione attesa soprattutto nei paesi non-Ocse, in particolare in Cina dove ormai s'immatricolano più auto che negli Stati Uniti.

Si stima che al 2035 sul pianeta circoleranno 1,7 miliardi di veicoli, il doppio rispetto a oggi.

Oltre a questi usi di cui tutti siamo consapevoli, il petrolio resta altresì una materia prima fondamentale per la petrolchimica, che produce moltissimi oggetti di uso quotidiano che diamo per scontati: esigenze che possono essere soddisfatte unicamente da una struttura industriale qual è quella della raffinazione che assume pertanto un ruolo strategico per qualsiasi economia.

Lo scorso anno sono stati consumati nel mondo circa 90 milioni b/g di petrolio, di cui il 41% è arrivato da produzioni Opec. Tra i paesi non-Opec, la Russia conserva il posto di primo produttore mondiale, mentre il Nord America ha risalito rapidamente posizioni grazie al contributo di quella che è stata definita la "rivoluzione dello shale gas".

Una rivoluzione che sta spingendo il Nord America verso la quasi autosufficienza energetica, tanto da farlo ridiventare, per la prima volta dal 1949, esportatore netto di prodotti. Nel 2012 la produzione Usa è salita del 13%, il massimo dall'aprile del 1992.

Queste nuove fonti presentano però dei costi di estrazione elevati e dunque il loro futuro dipende molto dall'andamento dei prezzi del greggio.

Stando alle previsioni dell'Aie, al 2025 nel mondo si dovrebbero consumare circa 96-97 milioni b/g (rispetto ai 116 milioni stimati solo qualche anno fa), di cui circa il 50% sarà assorbito da Asia e Medio Oriente, con conseguenze importanti sulle dinamiche dei flussi commerciali e di approvvigionamento.

A essere spiazzate saranno soprattutto i grezzi del West e Nord Africa che vedono uno sbocco naturale sul mercato del Mediterraneo e dell'Europa, Italia compresa, che in prospettiva dovrebbero essere dunque ben approvvigionati sia di greggio sia di prodotti, cosa che potrebbe rilanciare la raffinazione che sarà costretta comunque a rivedere il suo assetto con un processo di razionalizzazione.

Come dicevo, un ruolo decisivo lo avranno i prezzi del greggio, le cui dinamiche negli ultimi anni sono state piuttosto imprevedibili e credo che continueranno a esserlo. È probabile che anche quest'anno si avranno prezzi sostenuti, come già nel 2012 che, con i 111,6 dollari/barile del Brent, in media annua hanno registrato i valori più alti di sempre in termini nominali, con picchi di 128 dollari in marzo.

Per l'Europa, e dunque anche per l'Italia, il costo è stato ancora più salato tenendo conto dell'effetto cambio che si è svalutato dell'8% rispetto al 2011.

Ragionando in euro, infatti, nel 2012 il Brent con una media annua di circa 87 euro/barile ha addirittura superato i picchi toccati nel 2008 (il 33% in più), un record sia in termini nominali che reali. Un valore ancora più alto si è registrato in marzo con quasi 98 euro/barile.

Assume quindi rilievo la necessità di un euro forte, e quindi di un'Europa forte, per proteggere le nostre economie dagli effetti di un cambio sfavorevole.

Resta tuttavia decisivo il ruolo che potrà svolgere l'Opec che, nonostante le crisi politiche e produttive di alcuni paesi di peso e la "concorrenza" degli Usa, mantiene intatto il suo potere di mercato, pronto a intervenire qualora lo ritenesse necessario. Al momento non sembrano essercene i presupposti.

## La situazione in Europa

Ma cosa accade in Europa?

La crisi si è fatta sicuramente sentire più che altrove e dal 2008 il Pil dell'area euro ha perso circa l'1,1%. L'attività manifatturiera ha registrato una decisa frenata un po' ovunque, anche in paesi ritenuti normalmente virtuosi.

Conseguentemente la domanda di energia è diminuita, ma è stata ancora soddisfatta per il 75% dalle fonti fossili che, nonostante politiche comunitarie decisamente penalizzanti, in prospettiva manterranno un ruolo di primo piano anche in un'ottica di sicurezza energetica.

Calano i consumi complessivi, ma soprattutto quelli petroliferi che dal 2008 a oggi hanno ceduto circa il 10%, pari a circa 70 milioni di tonnellate. È come se avessimo perso un paese come l'Italia.

Volumi che non saranno certo recuperati nel medio termine e che in prospettiva sono destinati a contrarsi ancora per effetto dei miglioramenti nell'efficienza energetica e del calo della domanda. In particolare la benzina, che al 2020 si ridurrà di oltre un terzo a tutto vantaggio del diesel che diventerà la parte preponderante del barile, con un peso di oltre il 40%.

Una situazione che mette in seria difficoltà l'industria della raffinazione europea. Diversi impianti hanno già chiuso, altri sono stati trasformati in depositi o sono sul

mercato in cerca di acquirenti un po' in tutta Europa. E' notizia di questi giorni l'annuncio della vendita dell'unica raffineria irlandese, situata a Whitegate nei pressi di Cork, e del vivo dibattito che sta generando riguardo alla sicurezza strategica di approvvigionamento del paese.

Dal 2008 a oggi hanno cessato l'attività 15 raffinerie per un totale di 1,7 milioni barili/giorno, pari all'8% della capacità totale. Le lavorazioni lo scorso anno si sono attestate sui livelli più bassi di sempre (11,4 milioni b/g) e i tassi di utilizzo anziché migliorare in virtù delle chiusure intervenute nel frattempo, sono scesi fino al 78% rispetto al 95% di pochi anni fa, che diventa il 72% nell'area del Mediterraneo.

Una riduzione di capacità che è stata più accentuata in Nord Europa (il 70%) che si è già ottimizzato rispetto al Mediterraneo.

In una prospettiva di più lungo termine la raffinazione in Mediterraneo potrebbe risultare più efficiente se razionalizzata e ammodernata con ingenti investimenti, quando si raggiungerà un nuovo punto di equilibrio, cioè quando i pre-investimenti realizzati in raffinazione e petrolchimica in Asia e Medio Oriente saranno chiamati a servire la domanda di quelle aree. Permane tuttavia il rischio potenziale di perdere altre 10 raffinerie, sempre in Mediterraneo.

Credo che il processo in atto sia irreversibile. La competizione è sempre più agguerrita, soprattutto da parte dei nuovi impianti sorti in Asia e Medio Oriente.

In queste regioni ci sono progetti per la realizzazione di oltre 6 milioni barili/giorno di nuova capacità entro il 2018 (è operativa da quest'anno la nuova raffineria da 400.000 b/g di Jubail in Arabia Saudita), che sarà in grado di riversare prodotti a specifica sui mercati europei, a condizioni di grande competitività potendo godere di indubbi vantaggi (costo dell'energia nullo, basso costo del lavoro, costi ambientali assenti).



La raffinazione è un mercato tipicamente interdipendente da un punto di vista degli scambi commerciali e risente di quanto accade nel resto del mondo sia dal punto di vista economico che normativo e in Europa la legislazione sulle attività industriali è particolarmente severa e complessa, con vincoli che non esistono in nessun'altra parte del mondo, costituendo un costo aggiuntivo che si traduce in un vero e proprio svantaggio competitivo.

Esiste una miriade di norme da rispettare in materia di aria, acqua, suolo e rifiuti, spesso ridondanti, che rappresentano un vero e proprio coacervo che rende difficile fare impresa in un mercato così competitivo, specialmente se altri operatori non ne sono soggetti.

In Italia, in particolare, tali norme vengono a volte recepite in modo ancora più severo, con tempi autorizzativi che possono superare i cinque anni. E' ciò si traduce in un freno a quegli investimenti di cui si avrebbe invece bisogno per rilanciare l'economia e la crescita ferme da troppo tempo.

L'industria della raffinazione deve proseguire a investire per tenere conto di questi vincoli e continuare a svolgere un ruolo che la stessa Commissione europea riconosce come strategico.

Si stima che per il solo adeguamento degli impianti alla produzione dei nuovi prodotti per il trasporto navale (bunker), entro il 2015 servirebbero 30 miliardi di euro, ai quali aggiungere altri 20 miliardi di euro, una cifra più o meno equivalente alla somma della manovre di correzione dei conti pubblici realizzate in Italia nel 2012, per l'estensione delle normative ambientali, per un totale di oltre 50 miliardi.

Una cifra enorme che richiede un minimo di certezza sulle regole e sui loro costi e dunque di misure che mettano l'industria della raffinazione in condizione di competere invece di gravarla di nuovi oneri.

Finora l'unico risultato ottenuto a livello europeo, soprattutto su impulso del Ministero dello Sviluppo Economico, è stato l'istituzione di un Forum permanente per monitorare la situazione, che ha avanzato la proposta di analizzare l'impatto della legislazione sul settore (il cosiddetto fitness check). Occorre però procedere con rapidità, individuando subito misure che riequilibrino lo svantaggio competitivo verso i paesi extra-Ue.

### **La situazione italiana**

Il nostro paese si dibatte in una situazione difficile. Siamo entrati in recessione nel 2009 e nel frattempo abbiamo perso il 25% della nostra produzione industriale.

Quanto dissipato in questi anni sarà difficilmente recuperato prima di un decennio.

E' altresì notevolmente diminuito il reddito disponibile delle famiglie anche per un aumento generalizzato della tassazione, sia diretta che indiretta.

I consumi di energia hanno perso circa il 10% rispetto al 2011 e sono tornati indietro di una ventina d'anni. A pagare il conto più alto è stato il petrolio che dal 2008 a oggi ha lasciato sul terreno poco meno di 17 milioni di tonnellate.

Pesante è stato il conto pagato dalle aziende attive nel downstream petrolifero italiano che dal 2009 hanno accusato perdite per oltre un miliardo di euro all'anno.

Nonostante tutto, il petrolio rimane la principale fonte di energia del Paese, posizione insidiata da vicino dal gas che già quest'anno potrebbe operare il sorpasso.

A crescere sono state solo le rinnovabili che in questi ultimi anni hanno visto un progresso vertiginoso anche grazie a un sistema d'incentivi particolarmente generoso che grava sulla bolletta degli utenti (privati e aziende).

Nonostante questa pesante flessione, la nostra bolletta energetica nel 2012, con oltre 64 miliardi di euro, è stata la più alta di sempre, complice un euro debole. Va tuttavia rilevata la minore incidenza del petrolio sul totale che dal 90% del 1980 è passata al 53% attuale.

Nell'ipotesi di un rafforzamento del cambio (circa un +1,8%), un ripiegamento delle quotazioni e dei prezzi delle varie fonti, nonché un calo dei consumi, che continua ad essere significativo per le fonti fossili, la fattura energetica nel 2013 potrebbe essere inferiore di circa 10 miliardi di euro.

Complessivamente, l'esborso netto per le fonti energetiche acquistate dall'estero quest'anno dovrebbe aggirarsi fra i 53 e i 54 miliardi di euro. Metà del risparmio sarebbe determinato dalla fattura petrolifera che, secondo una prima stima, scenderebbe a 28-29 miliardi nel 2013.

Il petrolio resta ancora insostituibile nei trasporti, ma se ne consumerà sempre meno per la maggiore efficienza dei veicoli e la minore domanda attesa.

Come ci poniamo di fronte a simili scenari?

La Strategia energetica nazionale, elaborata dal precedente Governo, che dovrebbe rappresentare una sorta di piano d'intervento per l'energia, a dire il vero non dedica molto spazio al downstream petrolifero pur ritenendolo un settore strategico per il paese, e ciò dà un po' la misura di come esso sia scarsamente considerato per la sua reale incidenza sulla nostra economia.

Alcune raffinerie negli ultimi tre anni hanno chiuso, mentre altre hanno sospeso temporaneamente l'attività. In questi anni circa il 30% della capacità è rimasta sostanzialmente inutilizzata e le esportazioni, sebbene lo scorso anno siano apparse in leggera ripresa, ma ben lontane dai livelli del 2008, non sono bastate a compensare i minori consumi interni.

Un fenomeno già vissuto in anni passati con ben altre proporzioni e con attese di crescita ben diverse da oggi. Questa volta, però, la situazione è un po' più complicata e bisogna preparare una rete di protezione che accompagni questo processo di dimagrimento che non necessita di aiuti di Stato, ma piuttosto dell'aiuto di uno Stato che assista le aziende in questo complesso momento di transizione che può portare ad un nuovo punto di equilibrio più efficiente e competitivo.

Oltre alla raffinazione dobbiamo affrontare anche il problema della rete di distribuzione carburanti, oggetto di ripetuti interventi legislativi negli ultimi anni.

Dal 1998 a oggi, sono state numerose le leggi che hanno riguardato gli assetti della rete. Un mercato sempre meno remunerativo dove il calo dei consumi è stato ancora più evidente. Dal 2008 a oggi si sono persi circa 5,4 miliardi di litri, di cui oltre 3 miliardi nel solo 2012. La situazione appare molto più grave in autostrada dove il calo è stato addirittura a due cifre (-25%), ad indicare una grave disaffezione dell'utenza verso questo segmento di mercato.

La novità è che abbiamo superato la soglia dell'anelasticità. Per molti anni si è creduto che la domanda di carburanti fosse indipendente dall'andamento dei prezzi, mentre oggi i fatti dimostrano il contrario.

Oltre una certa soglia non si può più andare e il continuo aumento delle tasse (tra accise e Iva) visto nel 2011 e nel 2012, ha depresso irrimediabilmente i consumi. L'aumento dei prezzi alla pompa, infatti, è solo in minima parte attribuibile al costo del prodotto raffinato.

Una scelta, quella di aumentare la tassazione indiretta che colpisce chiunque, indipendentemente dal reddito, che si sta però rivelando un boomerang con profondi effetti recessivi sull'economia nazionale.

Lo scorso anno gli oli minerali hanno generato per l'Erario oltre 42 miliardi di euro di gettito, 5,1 miliardi in più del 2011. Poco meno di quanto ha garantito l'IMU ai Comuni.

Nel primo trimestre dell'anno il gettito relativo alle sole accise è però diminuito del 4,7%, circa 300 milioni di euro in meno che a fine 2013 potrebbero diventare un miliardo.

I consumatori cambiano abitudini e, se possono, non prendono l'auto o la utilizzano solo quando necessario.

Stando a un recente rapporto dell'Isfort, il 55% degli automobilisti non usa più l'auto per brevi tragitti e circa il 40% ha ridotto le uscite nel tempo libero. Quando si prende l'auto, si presta molta più attenzione al prezzo e si tende a utilizzare di più il self service che offre risparmi sensibili e che è cresciuto in modo importante, tanto da raggiungere la maggioranza delle vendite.

Purtroppo la nostra rete distributiva presenta dei ritardi strutturali che si è tentato di risolvere negli ultimi dieci anni, con risultati alterni.

Rispetto ai principali paesi europei, abbiamo ancora troppi impianti, un basso erogato, un modesto utilizzo del self service, anche se in aumento, e uno scarso apporto delle attività collaterali che in altri paesi sono decisive per la redditività di un punto vendita.

A livello europeo siamo il paese dove è più facile fare rifornimento. Abbiamo un punto vendita ogni 8 km rispetto ai 15-20 di Germania e Regno Unito e agli oltre 30 della Francia che annullano qualsiasi risparmio. Paesi in cui la razionalizzazione è stata un processo molto rapido e non certo indolore, con risultati discutibili anche e soprattutto per il consumatore finale.

L'esperienza europea ci insegna che un punto di ottimo si può trovare, adattando però il modello alle specificità della realtà italiana, sia dal punto di vista dell'orografia (un paese lungo e stretto con oltre 8.000 Comuni, di cui molti montani) che delle preferenze dei consumatori.

Oggi in Italia, nonostante tutto, la concorrenza c'è e funziona. Il cosiddetto "stacco Italia" negli ultimi tre anni si è costantemente ridotto perché il prezzo rispecchia una forte concorrenza in una fase di domanda calante e la variegata distribuzione territoriale fra i vari tipi di impianti e le diverse modalità operative. Ciononostante, per i motivi esposti, la situazione non è più sostenibile.

E' pertanto ineludibile una riduzione del numero dei punti vendita, con interventi che siano cogenti ma condivisi. Credo che, tenendo conto delle nostre specificità, una rete intorno ai 16.000-17.000 impianti, quindi con un taglio di 5.000-7.000 punti vendita, sarebbe in grado di rispondere alle esigenze dei consumatori e migliorare gli *economics* del singolo distributore sia in termini di erogato che di reddito per il gestore.

Ma oltre alla legislazione nazionale, il settore della distribuzione deve anche tenere conto di una normativa degli enti locali confusa, spesso in contrasto con quella centrale.

### **Considerazioni finali**

All'inizio di questa assemblea avete visto scorrere sullo schermo una serie di informazioni che riguardano il downstream petrolifero italiano, che forse non tutti conoscevano. Si tratta di un settore rilevante per la nostra economia e un'eccellenza industriale: occupa direttamente oltre 22.000 addetti di cui il 70% laureati e diplomati, dà vita ad un indotto di 30.000 aziende con 150.000 addetti, favorisce lo

sviluppo tecnologico con quasi 1.000 brevetti industriali, di cui 74 registrati nel solo 2012, garantisce la formazione e la sicurezza con piani di formazione costanti, contribuisce alla bilancia commerciale con 21 miliardi di euro di esportazioni, investe circa 2 miliardi di euro all'anno.

Un settore di cui non possiamo fare a meno.

Detto ciò, credo che a questo punto sia giunto il momento di trarre le conclusioni di questa breve analisi e fare un bilancio tra ciò che è stato fatto e cosa rimane da fare per ridare fiducia a un settore essenziale per la vita quotidiana e provare a ripartire con il resto del Paese.

### *Raffinazione*

Abbiamo detto delle difficoltà in cui si dibatte la raffinazione, che svolge una funzione strategica per la sicurezza energetica nazionale come riconosciuto dalla SEN. Il problema non è solo nazionale ma europeo.

L'Italia ha avuto consapevolezza del problema forse per prima e lo ha sollevato in sede europea, per portare a un riequilibrio degli svantaggi competitivi di cui soffre il sistema di raffinazione. Il tema è stato condiviso dalla Commissione Ue che ha proposto un'analisi dell'impatto della normativa sul settore petrolifero (*fitness check*).

Occorre che si proceda con rapidità a tale verifica e che sia estesa anche alla legislazione in elaborazione e non solo a quella già emanata. In termini più generali, occorre rendere coerenti gli obiettivi di mantenimento e sviluppo del settore strategico della raffinazione con gli indirizzi di politica ambientale di decarbonizzazione al 2050, tendenti a penalizzare il settore aumentando lo svantaggio competitivo verso i Paesi extra UE.

Tale processo di razionalizzazione deve però svolgersi in un quadro programmatico affidabile con l'ottenimento delle autorizzazioni ambientali (AIA e VIA) in tempi certi e comparabili con quelli degli altri Paesi europei. Non è possibile che in Italia servano 4-5 anni mentre nel resto d'Europa occorrono da 6 mesi a un anno.

Altra caratteristica italiana sono le modalità di attuazione delle anzidette autorizzazioni, che subiscono continue modifiche ed inasprimenti interpretativi da parte degli organi di controllo. Ciò vale anche per le bonifiche dei siti, i cui costi rappresentano un disincentivo a chiudere, così come i criteri poco chiari per la gestione delle acque di falda come rifiuti e non come scarichi.

### *Biocarburanti*

Analogamente va riconsiderata la politica europea sui biocarburanti già per quanto riguarda i target al 2020, alla luce della cosiddetta direttiva ILUC che rende difficilmente utilizzabili quelli di prima generazione, mentre quelli di seconda (da materiali non in concorrenza con le produzioni alimentari) sono a tutt'oggi scarsamente sviluppati.

Su tale fronte, tra le cose da fare dovremmo inserire una revisione delle politiche europee di supporto ai biocarburanti sulla base delle evidenze scientifiche in campo ambientale, dei costi associati e dei benefici per la sicurezza degli approvvigionamenti e per l'agricoltura.

A livello nazionale è necessario bloccare l'obbligo di miscelazione al 5% in termini energetici ed evitare incrementi dello stesso obbligo in un prossimo futuro, almeno fino a quando non si potrà contare su un reale sviluppo dei prodotti di seconda generazione che garantiscano chiaramente un'efficacia ambientale.



### *Rete carburanti*

Quanto alla rete di distribuzione carburanti, sicuramente molto è stato fatto sul piano normativo per rendere il mercato ancora più aperto e concorrenziale. La legge sulle liberalizzazioni dello scorso anno ha introdotto misure in tale direzione, implementando l'uso del self service, con l'obbligo di dotare tutti gli impianti con le adeguate attrezzature. Restano alcune resistenze sulla piena automazione, anche se credo ormai in fase di superamento, e allo sviluppo del non-oil (vincoli ai tabacchi).

E' aumentata la trasparenza verso il consumatore con la nuova cartellonistica di esposizione dei prezzi sui punti vendita e la comunicazione dei prezzi sull'apposito portale informativo del Ministero dello Sviluppo economico.

Su tali misure mi sembra che non vi sia una condivisione unanime, ma la mia opinione è che tale atteggiamento sia errato perché tutto ciò che può migliorare la comunicazione e la trasparenza verso l'esterno è da perseguire con determinazione e convinzione, anche nell'interesse degli stessi operatori.

Tra le altre misure positivamente accolte da tutte le componenti del settore, possiamo annoverare senz'altro il rifinanziamento del Fondo Indennizzi per i gestori che sicuramente favorirà, in questa critica fase di mercato, l'uscita dal sistema degli impianti meno remunerativi.

Infatti, a mio avviso occorre intensificare gli sforzi sul fronte della ristrutturazione della rete di cui più volte si è parlato, potenziando lo strumento del Fondo indennizzi. Credo sia ora giunto il momento conclusivo per una massiccia azione di razionalizzazione con la chiusura di non meno di 5.000-7.000 impianti, con una norma cogente ma condivisa da parte di tutti i soggetti interessati, sia operatori che istituzioni.

Tale progetto, da attuare nell'arco dei prossimi due-tre anni, è l'unica strada percorribile se si vuole evitare l'alternativa di una ristrutturazione senza regole che, come accaduto in altri Paesi europei, può portare a risultati penalizzanti per il settore, inteso come società, privati e gestori, e non favorevoli neppure ai consumatori in termini di servizio e di costo.

Tale piano dovrebbe poter contare su un Fondo adeguatamente irrobustito, che indennizzi sia i titolari degli impianti chiusi per un sostegno ai costi di bonifica dei siti, con relativa semplificazione delle procedure, sia i gestori a essi collegati.

Su tale progetto mi sembra che vi sia una condivisione diffusa da parte degli operatori e delle istituzioni.

Un altro aspetto sul quale occorre intervenire con rapidità, forse il più critico, è l'assetto della rete autostradale non più sostenibile economicamente per gli operatori (aziende e gestori).

Anche l'atto d'indirizzo emanato il 29 marzo scorso dal Governo, pur apprezzabile nello sforzo di chiarire alcuni aspetti, lascia immutato lo schema delle assegnazioni delle aree, per le quali si rende indispensabile una valutazione della congruità e adeguatezza della rete autostradale alla luce della situazione di mercato in forte contrazione, soprattutto in quelle aree i cui costi di sistema a oggi appaiono incompressibili.

In concreto si pone la necessità di una ristrutturazione anche nella rete autostradale: rinnovare le gare per gli affidamenti non tenendo conto di questo stato di cose appare irrealistico.

## Logistica

Strettamente legato alla rete di distribuzione è l'assetto della logistica che nel nostro Paese, anche per la sua conformazione e collocazione di gran parte del sistema di produzione nelle isole, genera un flusso di cabotaggio (il 30-40%) praticamente assente nel resto d'Europa, con i relativi maggiori costi. Tale assetto presenta caratteristiche di complessità e di specificità non comparabile con altri sistemi a "rete" quali possono essere l'energia elettrica e il gas e in altri settori l'acqua, le telecomunicazioni, i trasporti su rotaia ecc.

Su questo punto negli ultimi dodici mesi sono intervenute delle importanti novità: la nascita del nuovo organismo per la tenuta delle scorte (Ocsit) e l'avvio della piattaforma logistica e del mercato all'ingrosso.

Misure condivisibili nelle finalità che tuttavia riteniamo debbano essere implementate senza scaricare nuovi oneri impropri sul settore a discapito dell'efficienza, tenendo conto senza pregiudizi delle specificità del settore.

C'è poi un altro nodo irrisolto: i costi dell'autotrasporto, oggi imposti per legge, aumentati del 30% nell'ultimo biennio. Su questo aspetto c'è stata una chiara presa di posizione dell'Antitrust ed è pendente un giudizio della Corte di Giustizia europea che si deve pronunciare sulla legittimità o meno di tali costi minimi. Riteniamo che tali criteri vadano rivisti per un settore specifico come la distribuzione carburanti, fermo restando che la sicurezza va sempre e comunque assicurata.

A proposito di Antitrust, vorrei anche spendere due parole sui risultati della recente indagine sul mercato rete ed extra-rete, che ritengo un'efficace istantanea della situazione, e sulle recenti dichiarazioni del presidente Pitruzzella.

Credo che molto di quanto affermato nella relazione sia condivisibile, in quanto nella sostanza conferma che il mercato è concorrenziale e il comportamento degli operatori è corretto.

### *Tassazione*

Vorrei chiudere questa rapida disamina delle cose fatte e da fare con il capitolo della tassazione, che grava in maniera ormai insopportabile sul settore e che penalizza fortemente anche i consumatori.

La caduta dei consumi, senza dubbio addebitabile alle minori disponibilità economiche delle famiglie, è stata sicuramente aggravata da uno spropositato aumento delle accise sui carburanti nel 2011 e 2012, tanto da produrre, in questi primi mesi del 2013, un calo del gettito che dovrebbe far preoccupare anche il Governo.

Se il trend negativo si dovesse confermare, le mancate entrate su base annua potrebbero raggiungere il miliardo di euro. Sono pertanto fiducioso che il Governo riesca a bloccare il prossimo aumento dell'IVA che impatterebbe anche sui carburanti, deprimendo ulteriormente l'economia. Ai prezzi attuali l'incremento sarebbe di circa 1,5 centesimi euro/litro.

Ritengo che, a questo punto, sia indispensabile riconsiderare la fiscalità sui prodotti energetici nel suo complesso, in linea con quanto disposto in materia dalla direttiva europea in via di emanazione.

Su questo tema il settore è disponibile a ogni approfondimento.

Restando in tema di fiscalità, ritengo che un'altra enorme stortura vada prontamente corretta: la Robin Hood tax. Un primo segnale positivo sarebbe quello di non confermare l'aumento del 4% disposto nel 2011, che viene a scadenza a fine anno.

Non mi dilungo nell'espone tutte le critiche che eminenti costituzionalisti hanno rivolto a questa tassa, da ultimo un approfondito studio della Fondazione Bruno Visentini. Una tassa su cui pende peraltro un giudizio della Corte Costituzionale, che appare senza dubbio discriminatoria rispetto ad altri settori produttivi, con un sistema di controlli inutili, inconcludenti e che costa agli operatori e all'organismo di controllo.

A questo punto non posso che auspicare un clima di maggiore fiducia che potrebbe accelerare gli investimenti e rilanciare la crescita e l'occupazione. Dobbiamo trasformare le esigenze di cambiamento nel settore della raffinazione e della razionalizzazione della distribuzione carburanti in un'opportunità di sviluppo e crescita, non solo per l'industria petrolifera, ma anche per tutto l'indotto.

Gli obiettivi da raggiungere sono chiari, eventuali soluzioni forse diverse, ma è indispensabile che siano discusse e condivise per quanto possibile da tutti gli attori in gioco. L'interesse generale a questo punto è diventato sicuramente più importante degli interessi, seppur legittimi, dei singoli. Sono sicuro che compagnie petrolifere, privati e gestori, lavorando insieme, potranno dare, con il supporto e la guida del Governo, un utile contributo alla crescita comune e del Paese, cercando di uniformarsi agli standard europei sia in termini di quadro regolamentare sia in termini di assetto industriale.

Vi ringrazio per l'attenzione.