

PRE

Consuntivo Petroliifero

2015



Roma /21 dicembre 2015



“L'eccesso di offerta spinge i prezzi ai minimi dal 2005, nel 2016 prezzi ancora intorno a 45-55 dollari”

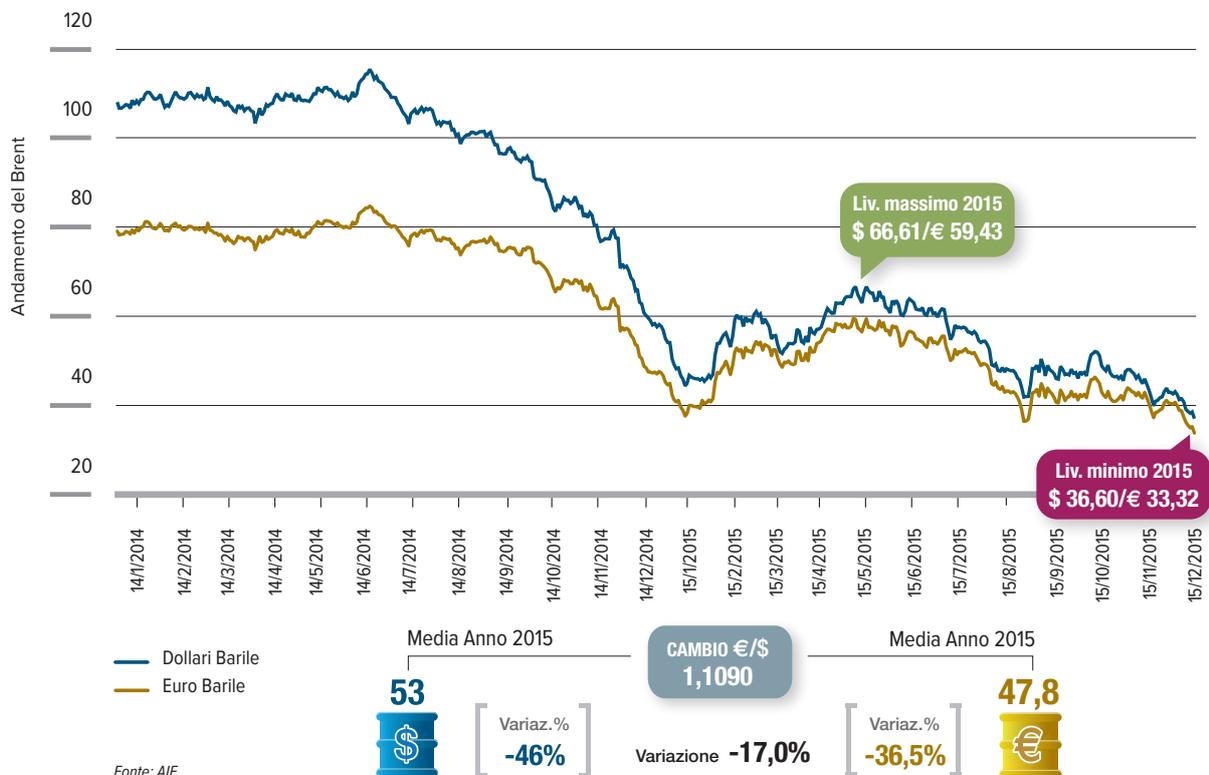
• L'elemento caratterizzante del 2015 è stato senza dubbio il crollo dei prezzi del petrolio che in termini nominali, in media annua, sono tornati vicini ai livelli del 2005 dopo quattro anni oltre i 107 dollari/barile.

• Da un valore di oltre 110 dollari/barile nel giugno 2014, si è passati in circa sei mesi a meno di 45 dollari (-60%), con un nuovo picco rialzista di 66 dollari (+47%) registrato nel maggio 2015 e una nuova flessione fino al minimo di 36,60 dollari (-45%) il 12 dicembre.

• La media del Brent nell'intero 2015 è stata pari a 53 dollari/barile rispetto ai 99 del 2014 (-46%), pari a 47,8 euro/barile (-36,5%).

• Determinante è stata la scelta dell'Opec di non intervenire, prima nel novembre 2014 e poi nel dicembre 2015, per stabilizzare il mercato, come invece fece nel 2009 con un taglio di oltre 3 milioni barili/giorno per frenare il crollo di prezzi che in breve tempo passarono da 145 a 35 dollari/barile (-76%).

LE QUOTAZIONI INTERNAZIONALI DEL GREGGIO (BRENT)

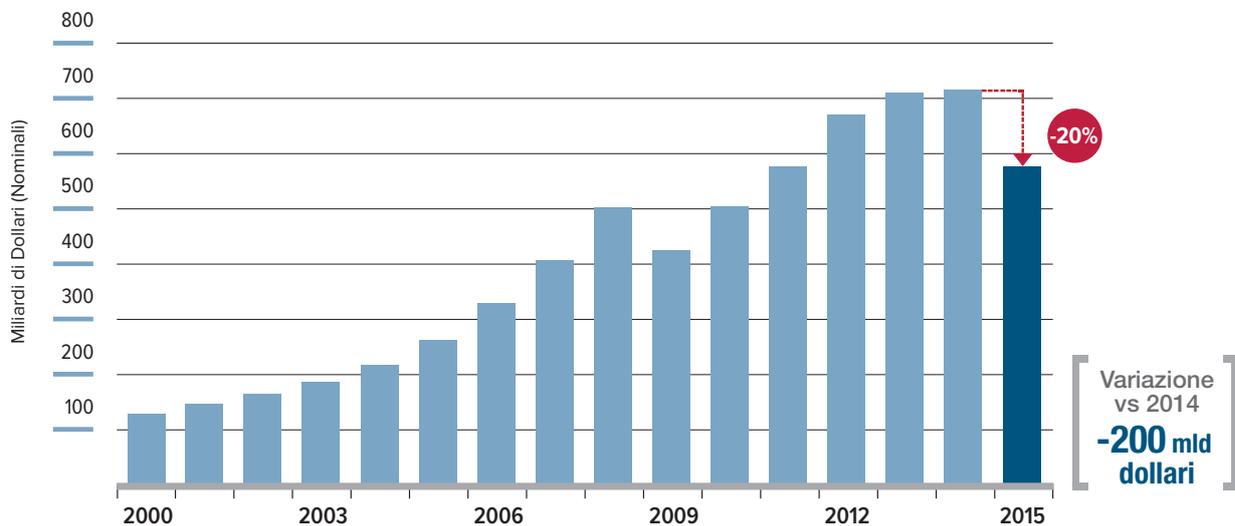




(segue) "L'eccesso di offerta spinge i prezzi ai minimi dal 2005, nel 2016 prezzi ancora intorno a 45-55 dollari"

- Il crollo dei prezzi si è fatto sentire sul livello degli investimenti già programmati in ricerca e produzione (upstream) che nel 2015 sono stati tagliati del 20%, per un totale di 200 miliardi di dollari.
- Al momento non ci sono chiari segnali per un'inversione di tendenza sul fronte dei prezzi nonostante qualche segnale di ripresa della domanda e, pertanto, anche guardando all'attuale andamento dei futures, per tutto il 2016 si stimano valori in media annua non troppo distanti dai 45-55 dollari/barile.
- La discesa dei prezzi è stata sicuramente un beneficio per l'Europa in termini di costo dell'energia importata, sterilizzato in parte dall'indebolimento dell'euro nei confronti del dollaro, giunto quasi alla parità.
- Il principale rischio per l'economia mondiale resta quello della deflazione - e cioè una spirale negativa che indebolisce la domanda di beni e servizi con l'aspettativa che i prezzi scendano ancora - che potrebbe allontanare le ipotesi di una ripresa più robusta di quella sperata ad inizio 2015.

MONDO: INVESTIMENTI TOTALI E & P



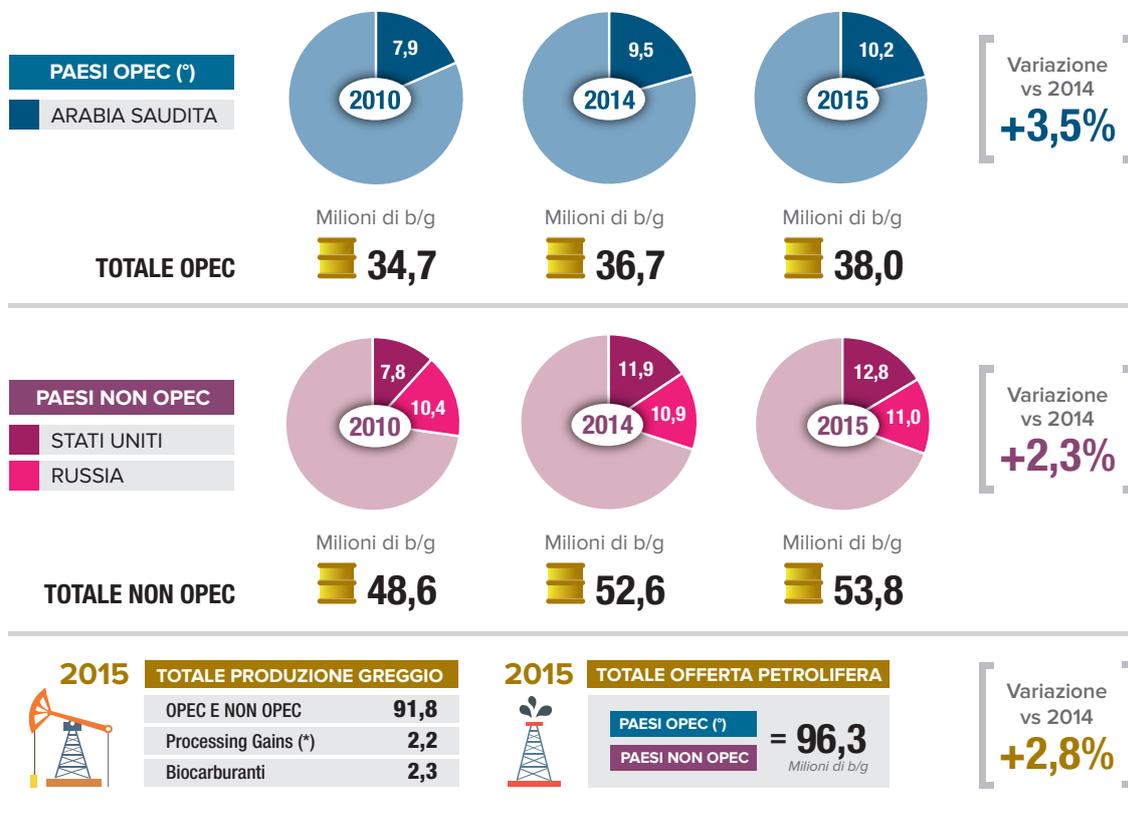
Fonte: AIE, WEO 2015



“Per ora l’offerta globale di greggio risente poco del calo dei prezzi, in 10 anni produzione non-Opec cresciuta più di quella Opec”

- Il petrolio si conferma essenziale nel soddisfare la domanda mondiale di energia, con una quota ancora intorno al 31%.
- Centrale è il suo contributo nel settore dei trasporti, dove nel 2014 ha soddisfatto il 93% del fabbisogno complessivo.
- Un ruolo che avrà anche nei prossimi decenni considerato che nel 2030, secondo le previsioni dell’AIE, il suo contributo ai trasporti dovrebbe ancora attestarsi tra il 79 e l’88%.
- Nel 2015 la produzione mondiale di greggio ha continuato a crescere fino ad un totale di 96,3 milioni b/g, con un aumento di 2,6 milioni (+2,8%) rispetto al 2014, circa il 60% in più della media degli ultimi quattro anni.
- Il surplus di offerta nel 2015 è stato di 1,7 milioni b/g, valore che non si registrava da metà anni '70, con punte di 2,5 milioni nell’ultimo trimestre dell’anno: segno di un mercato che è ben lontano da un nuovo punto di equilibrio.
- Attualmente, l’approvvigionamento petrolifero è garantito da una più ampia distribuzione geografica.
- Il calo dei prezzi non ha influito particolarmente sulla produzione degli Stati Uniti che sono rimasti il primo produttore mondiale con poco meno di 13 milioni b/g (+7,6% rispetto al 2014), pari a circa un quarto del totale non-Opec, seguiti dalla Russia con 11 milioni b/g.
- I paesi Opec non solo non stati disposti a cedere quote di mercato, ma hanno continuato ad aumentare la propria produzione di oltre 1 milione b/g, coprendo complessivamente il 41,4% della produzione mondiale (+3,5% rispetto al 2014).
- L’Iraq è stato il Paese che in termini percentuali è cresciuto di più (+27%), superando anche il suo picco produttivo del 1979.
- Negli ultimi 10 anni l’offerta dei paesi non-Opec complessivamente è aumentata di 6,4 milioni b/g, più del doppio di quella Opec.

LA PRODUZIONE MONDIALE DI GREGGIO



(*) Il totale Opec include la produzione di NGL (Natural Gas Liquids) ed Angola ed Ecuador a partire dal 2007.

(**) Al soddisfacimento della domanda petrolifera mondiale hanno contribuito anche i "Processing gains" cioè i miglioramenti volumetrici delle rese, ottenuti.

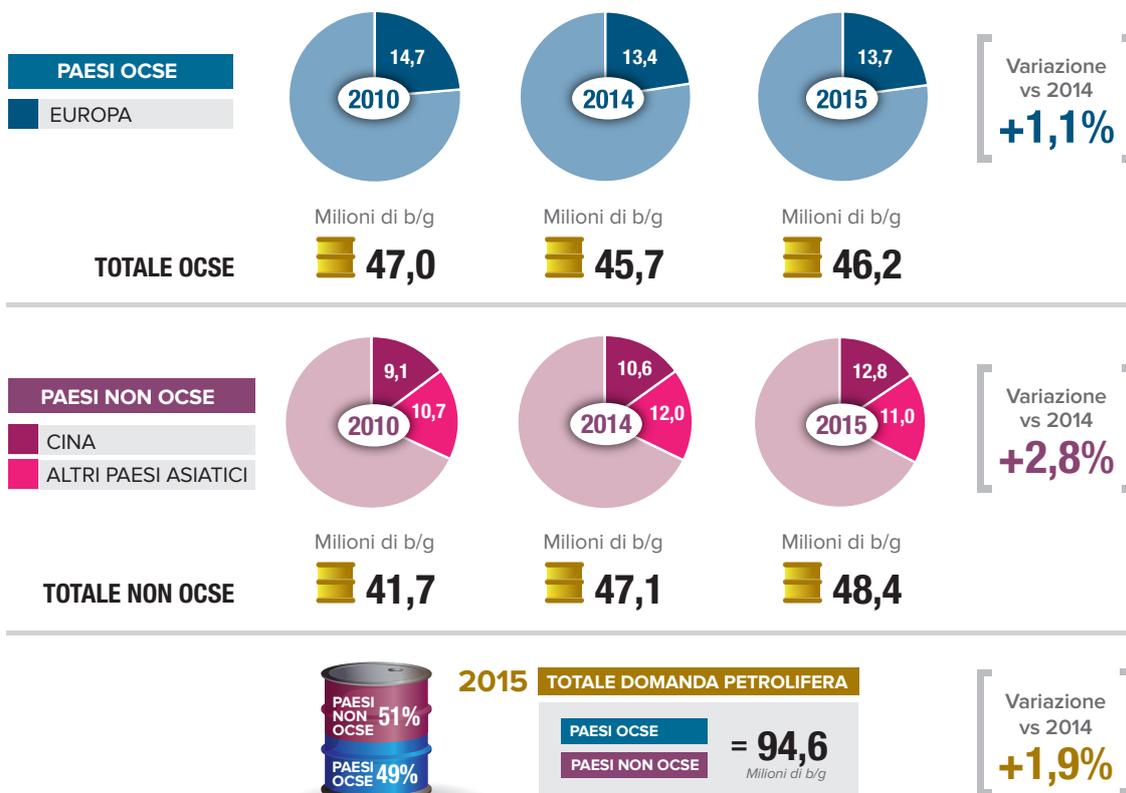
Fonte: elaborazioni UP su dati AIE



“Cresce la domanda petrolifera nonostante il rallentamento dell’economia, segni positivi anche nei paesi Ocse”

- La domanda mondiale di petrolio nel 2015 è stata pari a 94,6 milioni b/g (1,8 milioni in più rispetto al 2014), di cui il 51% richiesti dai paesi non-Ocse.
- Si tratta della crescita più sostenuta degli ultimi 10 anni, seconda complessivamente solo a quella del 2010 (+3,1 milioni), e ciò nonostante il rallentamento dell’economia mondiale (+3,1% nel 2015 contro il +3,4% nel 2014).
- La domanda è tornata a mostrare un segno positivo anche nei paesi Ocse (+1,3%), mentre in quelli non-Ocse il progresso del 2,8% è stato di poco superiore a quello del 2014 (+2,6%).
- Negli ultimi 10 anni la domanda petrolifera mondiale nei paesi Ocse è diminuita di 4,2 milioni b/g, mentre in quelli non-Ocse è cresciuta di 14,1 milioni.

LA DOMANDA MONDIALE DI GREGGIO



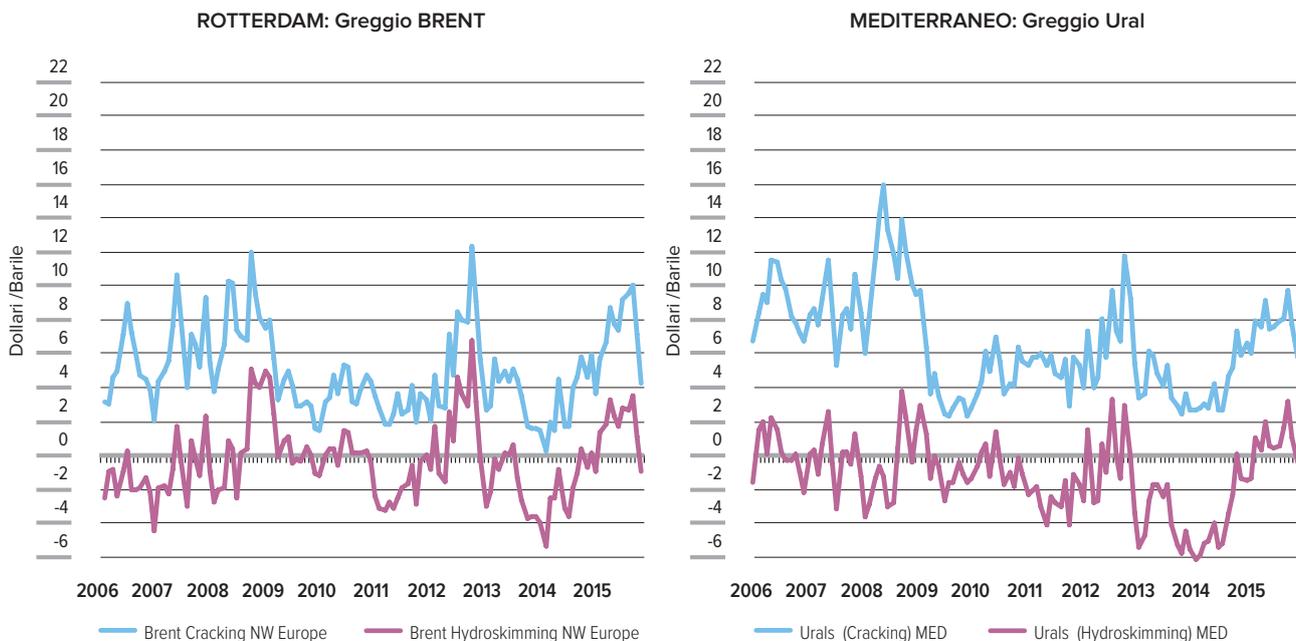
Fonte: elaborazioni UP su dati AIE



“Nel 2015 migliora la raffinazione europea ma il terreno perso non si recupera”

- Per la raffinazione europea il 2015 è stato il primo anno positivo dopo anni di margini negativi, grazie soprattutto al crollo dei prezzi del greggio.
- Nel corso del 2015 i margini di raffinazione a livello mondiale hanno mantenuto un ritmo costante di crescita rispetto agli ultimi anni, riuscendo a tornare su livelli paragonabili a quelli del 2008 per tutte le lavorazioni.
- Anche le lavorazioni meno complesse hanno evidenziato miglioramenti per il Brent (2 dollari/barile) e l'Ural (1,1 dollari/barile), mentre quelle più complesse segnano margini vicini agli 8 dollari/barile nei primi 10 mesi dell'anno.
- Recuperi congiunturali che non devono far dimenticare che in Europa dal 2008 ad oggi la capacità totale si è ridotta del 10%, con una perdita complessiva di oltre 50.000 posti di lavoro (tra diretto e indotto).
- Nello stesso periodo le importazioni di prodotti finiti, in particolare diesel da Usa, Medio Oriente, Russia e India, sono cresciute del 17%, segno di una progressiva perdita di competitività.
- Le recenti conclusioni del *Fitness Check* europeo hanno stimato che la perdita di competitività ammonta a circa 2 dollari/barile per il solo periodo 2000-2012, di cui il 25% per i costi derivanti dalla legislazione europea e per il restante 75% dall'incremento del costo dell'energia e delle materie prime, nonché ad altre forme di sussidio alla raffinazione extra-Ue.
- Senza contare gli ulteriori investimenti che l'industria ha già sostenuto e dovrà sostenere per tragguardare gli obiettivi am-

LA RAFFINAZIONE MONDIALE (Margini incrementali per le diverse aree)



Fonte: elaborazione su dati AIE



(segue) "Nel 2015 migliora la raffinazione europea ma il terreno perso non si recupera"

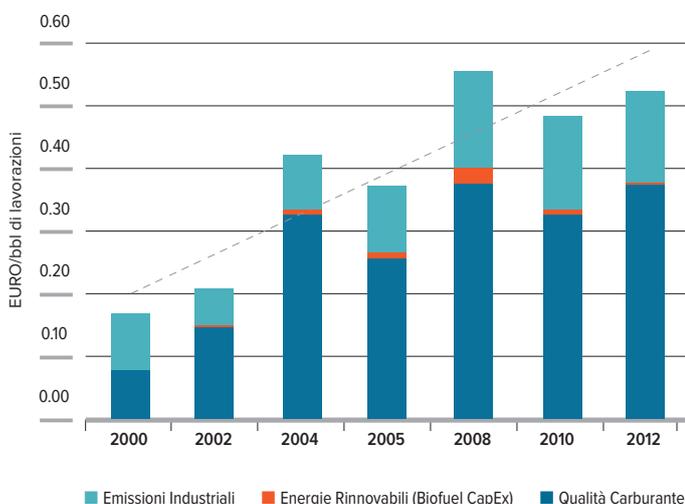
bientali al 2020 e 2030, confermati dalla posizione europea in occasione della COP21 di Parigi.

- L'accordo raggiunto a Parigi prevede di mantenere l'aumento della temperatura entro i 2°C, con impegni non vincolanti che saranno soggetti a revisione ogni 5 anni (la prima verifica è fissata nel 2023).
- La Cina ha espressamente indicato la volontà di ridurre le emissioni ma solo dal 2030, mentre l'India ha già fatto sapere che non alcuna intenzione di rinunciare al carbone.
- Fuori del tutto dall'accordo sono rimasti alcuni settori, come quello dell'aviazione civile e del trasporto marittimo che insieme rappresentano il 10% delle emissioni totali, più o meno quanto emette tutta l'Europa.
- Appare ancora scarsa la consapevolezza del ruolo strategico della raffinazione che, in realtà, si conferma essenziale per accompagnare una transizione sostenibile verso un'economia *low-carbon*: carburanti e combustibili sempre

più ecocompatibili ed efficienti saranno sicuramente ancora indispensabili nel trasporto di merci e persone nei prossimi decenni.

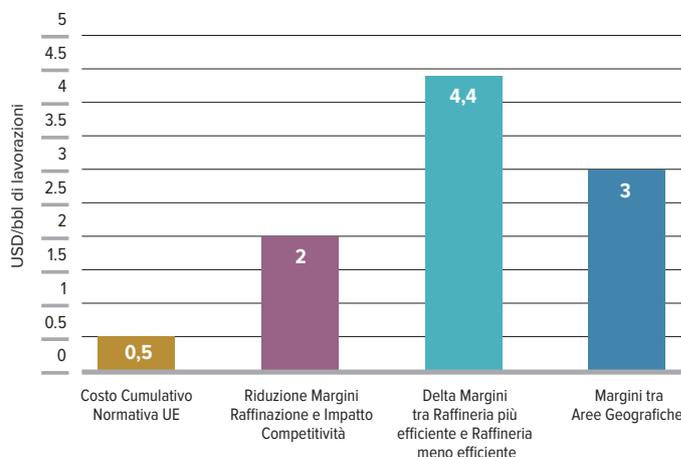
- Ciò minaccia ulteriormente la competitività della raffinazione europea, essendo il settore industriale maggiormente esposto al rischio di *carbon leakage*, cosa cui non sono soggetti altri paesi nostri diretti *competitor*.
- Il paradosso è quello di un'industria che vedrà aumentare l'energia consumata e l'intensità di GHG per raggiungere questi obiettivi, ma che per farlo, ancor più se venisse a mancare l'attuale protezione dal *carbon leakage*, rischia di essere totalmente spiazzata sui mercati internazionali.
- La vera sfida è quella di contrastare i cambiamenti climatici e l'innalzamento delle temperature entro i 2°C con misure che siano quanto più neutrali dal punto di vista tecnologico e fiscale.

FITNESS CHECK: I COSTI DELLA LEGISLAZIONE UE (2000-2012)



Fonte: elaborazioni su dati Commissione UE

FITNESS CHECK: IMPATTO LEGISLAZIONE UE SU COMPETITIVITÀ





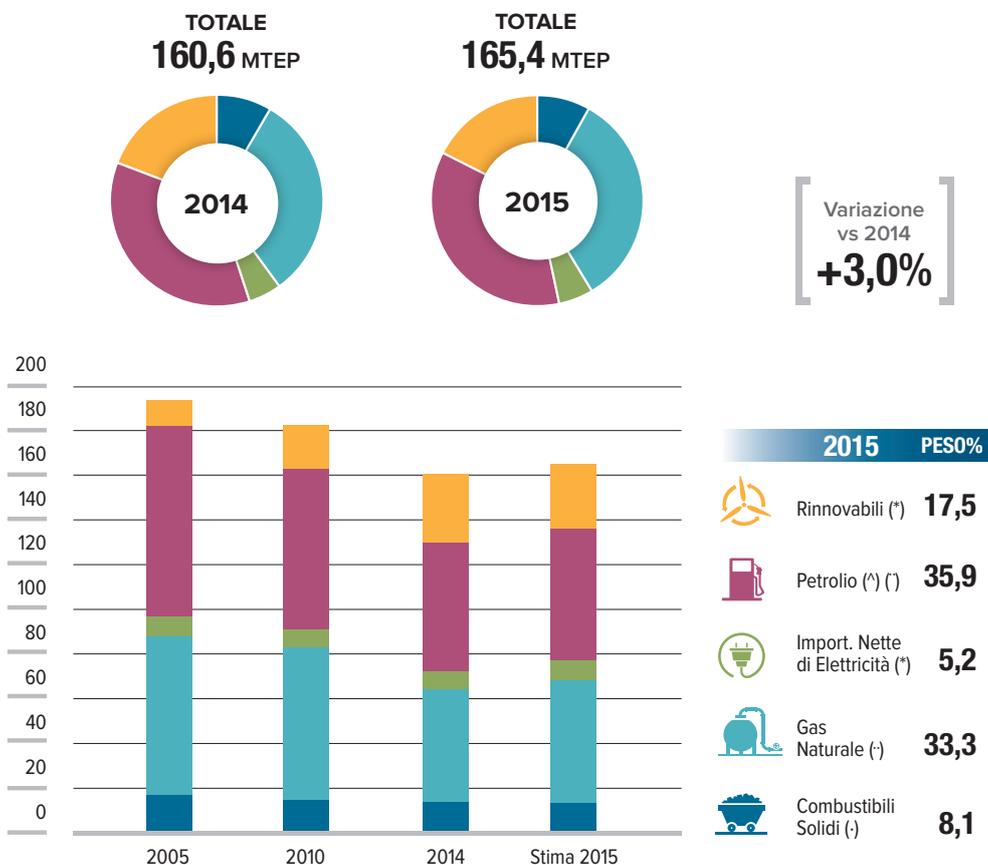
“Il petrolio si conferma la prima fonte di energia e la fattura diminuisce di circa 10 miliardi di euro”

- Nel 2015 i consumi totali di energia italiani sono cresciuti del 3% (+4,8 milioni di Tep) rispetto al 2014, attestandosi a 165,4 milioni di Tep, il primo segno positivo dal 2010, grazie al miglioramento del contesto economico e a prezzi dell'energia più contenuti.
- Rispetto al 2010, i consumi di energia oggi sono ancora inferiori di 17,2 milioni di Tep (-9,3%).
- È tornato a crescere il contributo delle fonti fossili, soprattutto gas naturale, mentre le rinnovabili, in calo del 5,9%, hanno scontato non solo il ritorno della produzione idroe-

lettrica sui valori medi dopo il record raggiunto nel 2014, ma anche della scarsa idraulicità del 2015.

- Il petrolio si conferma la prima fonte di energia con una quota di circa il 36%, seguito dal gas con il 33,3% e quindi dalle rinnovabili con il 17,5% (di cui l'idro rappresenta circa il 30%).
- L'andamento delle quotazioni internazionali delle fonti di energia ha consentito un calo del 22% della fattura energetica nazionale, passata dai 44,6 miliardi di euro del 2014 ai 34,7 miliardi del 2015 (-9,9 miliardi), con il contributo determinante della componente petrolifera.

LA DOMANDA DI ENERGIA

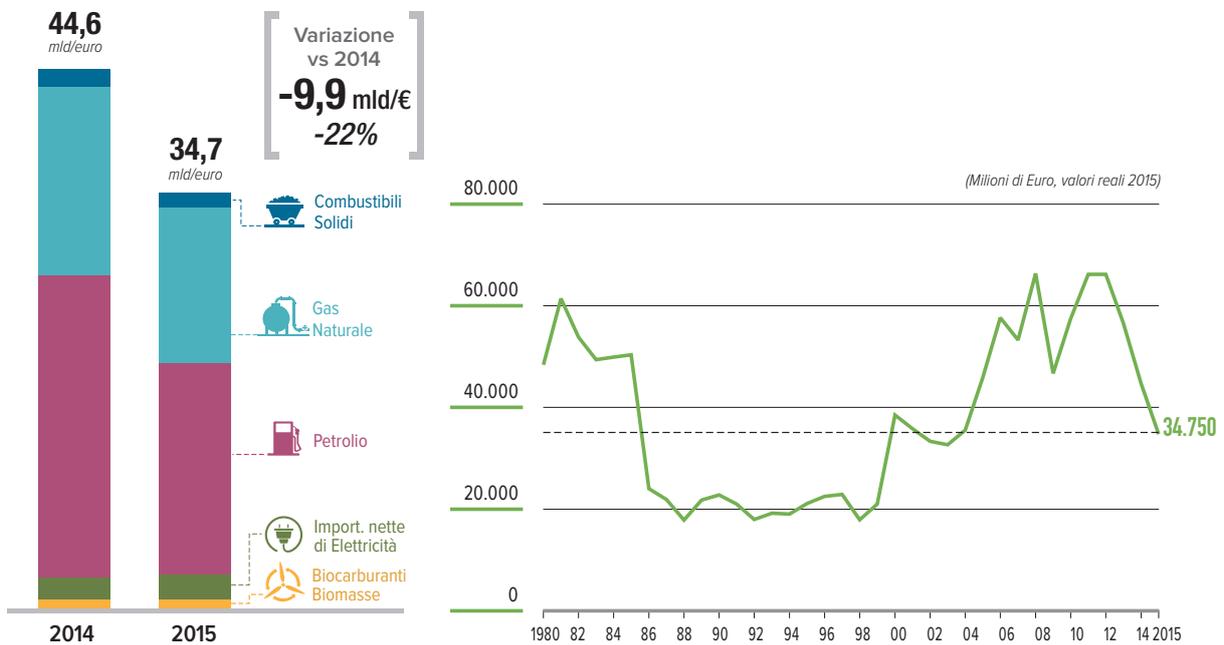


Fonte: elaborazioni UP su dati MISE



(segue) "Il petrolio si conferma la prima fonte di energia e la fattura diminuisce di circa 10 miliardi di euro"

LA STIMA DELLA FATTURA ENERGETICA^(*)



Fonte: elaborazioni UP su dati Istat

(*) Costituisce il saldo fra il costo delle importazioni e il ricavo delle esportazioni di greggio e prodotti, secondo i dati ufficiali dell'ISTAT.



“Lieve ripresa nel 2015 per i consumi petroliferi (+3,6%) soprattutto se comparata alle perdite degli ultimi 10 anni (-31%)”

• Nel 2015, stando a dati ancora provvisori, il consumo totale di prodotti petroliferi è stato di 59,6 milioni di tonnellate, con una crescita stimata del 3,6% rispetto al 2014, che rappresenta un modesto recupero se confrontato con le perdite accumulate negli ultimi 10 anni, pari a oltre 27 milioni di tonnellate (-31%), che certamente non saranno recuperate.

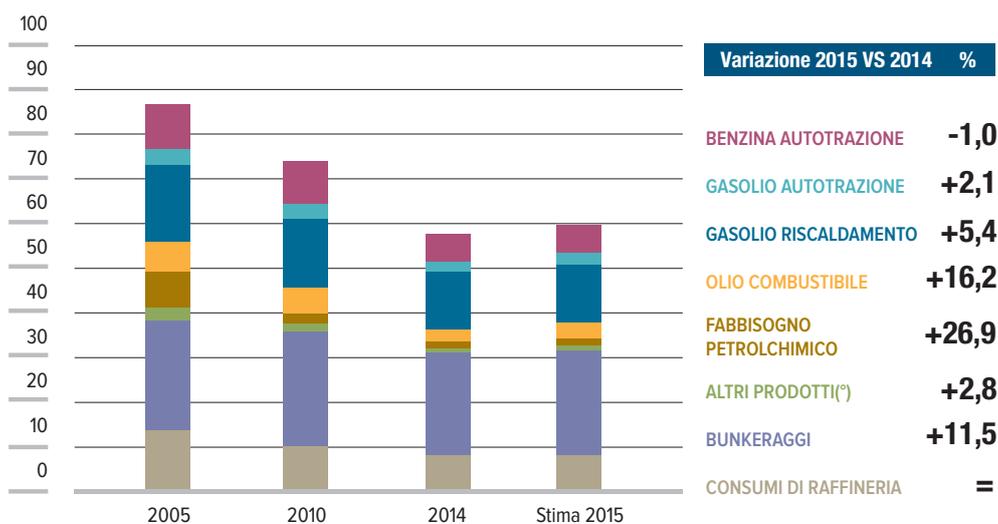
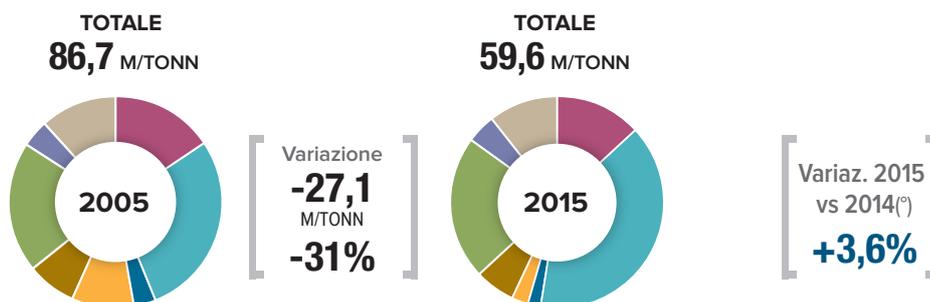
• Positivi gli effetti del calo dei prezzi internazionali dei prodotti sui carburanti che, complessivamente, hanno evidenziato un lieve incremento, stimato intorno alle 500.000 tonnellate

(+1,3%), ma con volumi ancora inferiori del 18% rispetto al 2005, cioè circa 10 miliardi di litri in meno.

• Benzina e gasolio insieme hanno rappresentato il 52% del totale dei consumi petroliferi e il 93% nel settore dei trasporti dove si confermano essenziali.

• Quanto agli altri prodotti, l'olio combustibile e il gasolio riscaldamento si sono attestati sostanzialmente sui valori del 2014, mentre in ripresa sono apparsi i bunkeraggi e il fabbisogno petrolchimico.

I CONSUMI PETROLIFERI



(*) Calcolata sulle migliaia di tonnellate

(*) Dal 1998 al 2004 sono compresi i Combustibili a Basso Costo (Orimulsion); nel 2003 è stata effettuata una variazione metodologica delle statistiche nazionali relative al petrolio. Sono stati integrati i dati del Coke di petrolio di fonte Ministero dello Sviluppo Economico con quelli dell'Istat.

Fonte: elaborazioni UP su dati MISE



“Recupero congiunturale per la raffinazione ma restano irrisolti i problemi strutturali”

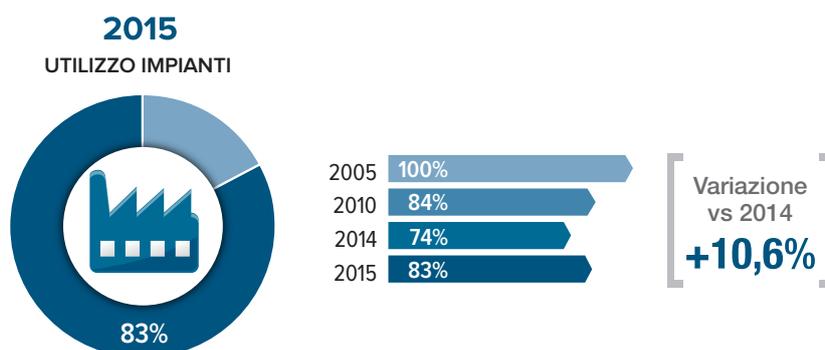
• Nel 2015 la capacità di raffinazione italiana si è attestata a 87,5 milioni di tonnellate, con una contrazione di circa l'11% rispetto al 2014.

• La riduzione della capacità disponibile, dovuta alla fermata e riconversione di alcuni impianti, e l'aumento delle lavorazioni salite a 73,2 milioni di tonnellate (+10,6%) per il crollo del prezzo del petrolio, hanno permesso un miglioramento nel tasso di utilizzo degli impianti, passato dal 74% del 2014

all'83% di quest'anno, un valore analogo a quello del 2010 ma a fronte di una capacità diminuita nello stesso periodo di oltre 19 milioni di tonnellate (-18%).

• A contribuire al miglioramento, sono state in particolare le lavorazioni di greggio (+12,6%) che hanno compensato il calo dei semilavorati esteri (-7,6%).

LA CAPACITÀ^(*) DI RAFFINAZIONE E IL SUO UTILIZZO (Milioni di tonnellate)



TOTALE 2015 = 73,2

Variazione vs 2014: **+10,6%**

(*) Capacità "effettiva" di raffinazione, cioè supportata da impianti di lavorazione secondaria adeguati alla produzione di benzine e gasoli secondo specifica.



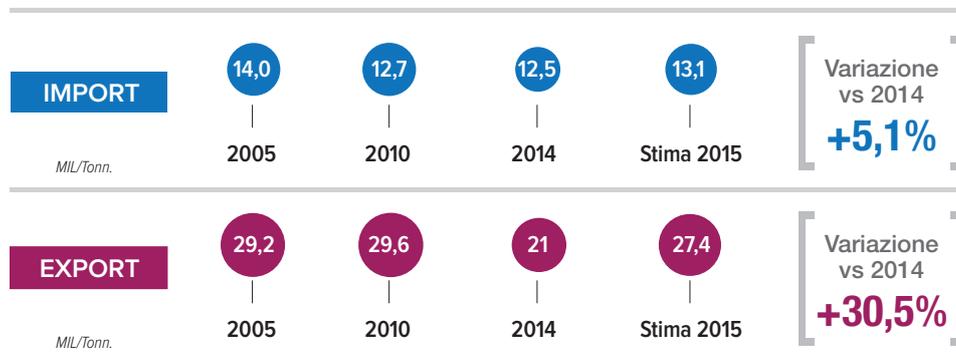
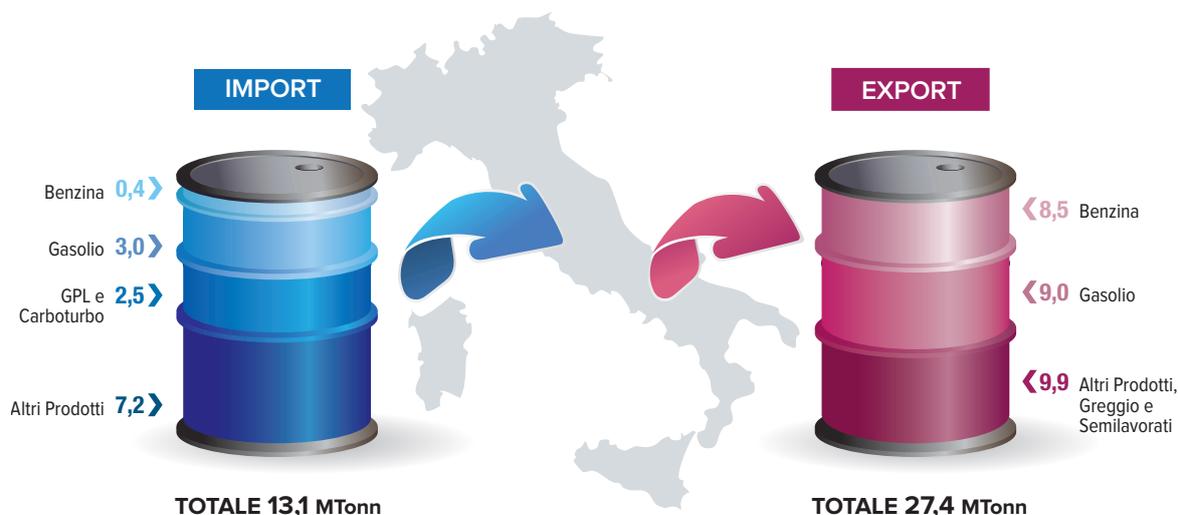
“Il calo delle quotazioni e le maggiori lavorazioni favoriscono le esportazioni di prodotti”

- Oltre ai consumi interni, anche le esportazioni hanno contribuito al buon momento della raffinazione con un volume complessivo di 27,4 milioni di tonnellate, in crescita del 30,5% rispetto al 2014.
- Il 64% del totale esportato è rappresentato da benzina e gasoli che hanno mostrato una crescita significativa (*rispettivamente +33% e +63%*).
- L'indebolimento dell'euro rispetto al dollaro ha sicuramente reso più competitivi i nostri prodotti verso i paesi extra-Ue

ma, rispetto ai 31,2 milioni di tonnellate del 2007 (*anno del loro picco*), oggi i volumi esportati sono inferiori del 12%.

- Le importazioni di prodotti finiti complessivamente sono state pari a 13,1 milioni di tonnellate, con un progresso del 5,1% rispetto al 2014.
- Circa il 60% del totale importato è rappresentato da gpl, carboturbo e gasoli.

FLUSSI IMPORT/EXPORT(*)



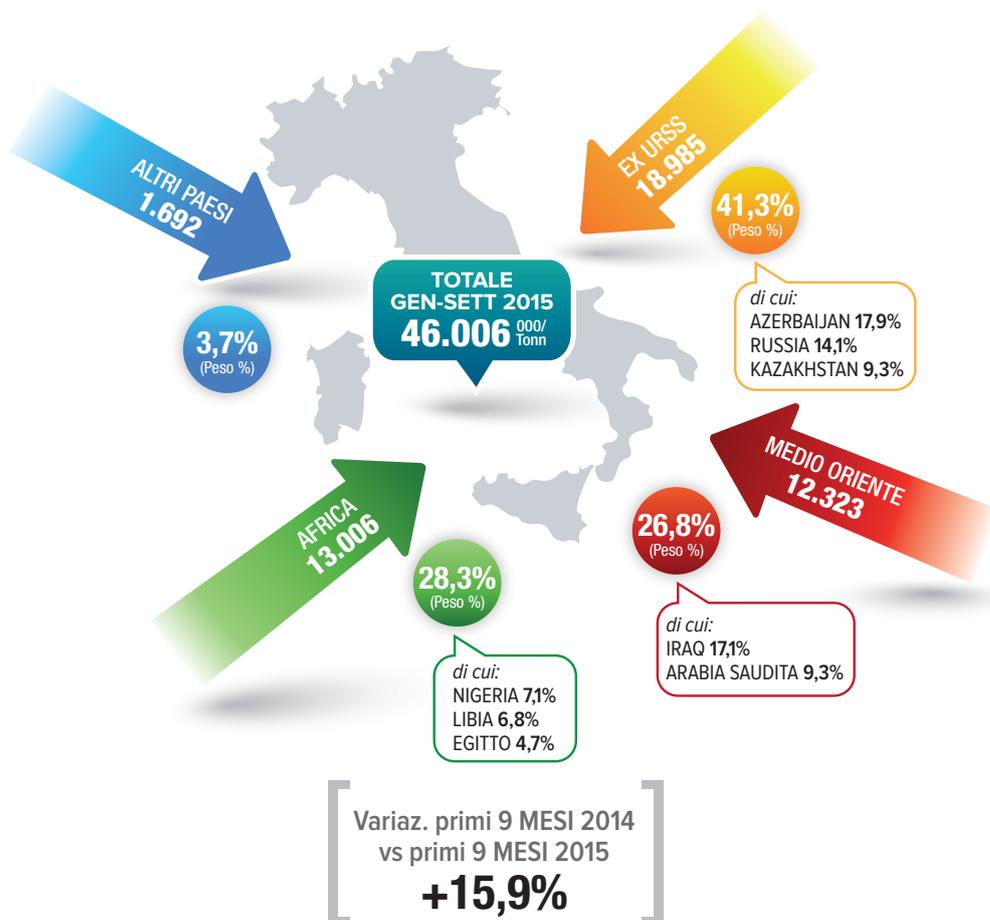
(*) Dall'anno 2000 comprendono le esportazioni del settore petrolchimico.
 (**) Calcolata sulle migliaia di tonnellate.



“Al 91% la dipendenza dalle importazioni di greggio I paesi dell'ex Urss si confermano il primo fornitore”

- Le importazioni di greggio, da cui dipendiamo per il 91% del nostro fabbisogno, nei primi nove mesi del 2015 sono aumentate complessivamente del 15,9%, particolarmente dall'Africa e dal Medio Oriente.
- I paesi dell'ex-Urss (*Russia, Azerbaijan e Kazakistan*), con una quota pari a oltre il 41% del totale, si confermano l'area di principale provenienza, con l'Azerbaijan che resta il nostro primo fornitore con un peso del 17,9%.
- In crescita il contributo dei paesi africani, in particolare dell'Egitto (+80%), che complessivamente hanno soddisfatto il 28% del nostro fabbisogno.
- In significativa ripresa le importazioni di greggio iracheno che sono ammontate a circa 8 milioni di tonnellate (+17,1%) e superato la Russia come nostro secondo paese fornitore. Nel 2015 l'Italia ha importato greggio da 28 paesi diversi ad esclusione di Siria (*dal 2011*) e Iran (*da giugno 2012*).

LE IMPORTAZIONI DI GREGGIO PER AREE DI PROVENIENZA





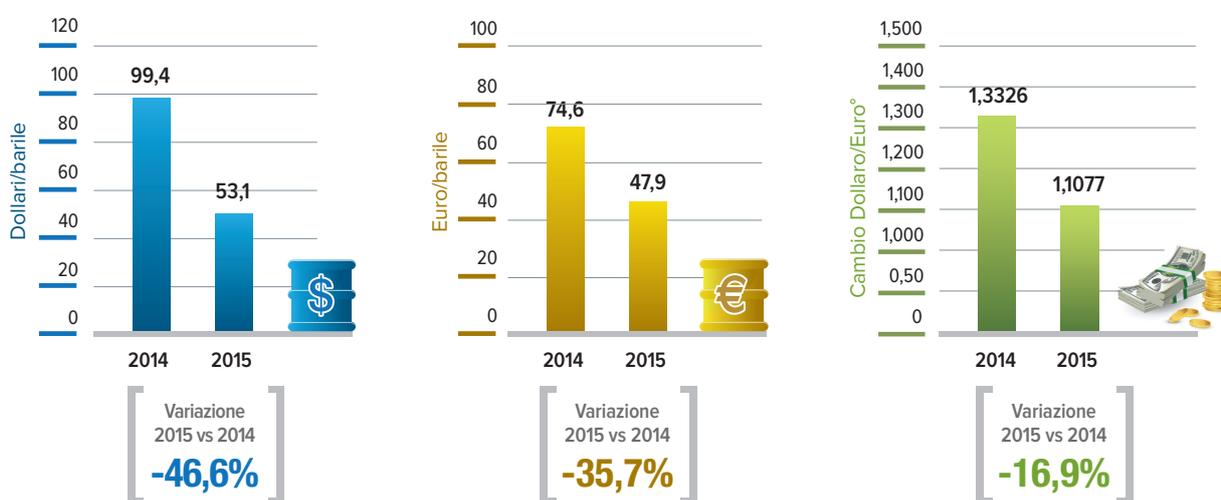
“Si dimezza il costo del greggio in dollari, ma l'euro debole ne riduce in parte la discesa”

• A fronte di un calo di circa il 47% del valore del barile espresso in dollari, il costo del greggio importato in Italia nel 2015, pari a 352,5 euro/tonnellata, è però diminuito solo del 36% rispetto al 2014 per effetto dell'indebolimento dell'euro nei confronti del dollaro (-17%).

• La fattura petrolifera si è attestata, secondo le nostre stime, a 16,2 miliardi di euro contro i 24,9 miliardi del 2014, con un risparmio di 8,7 miliardi di euro (-35%) rispetto al 2014.

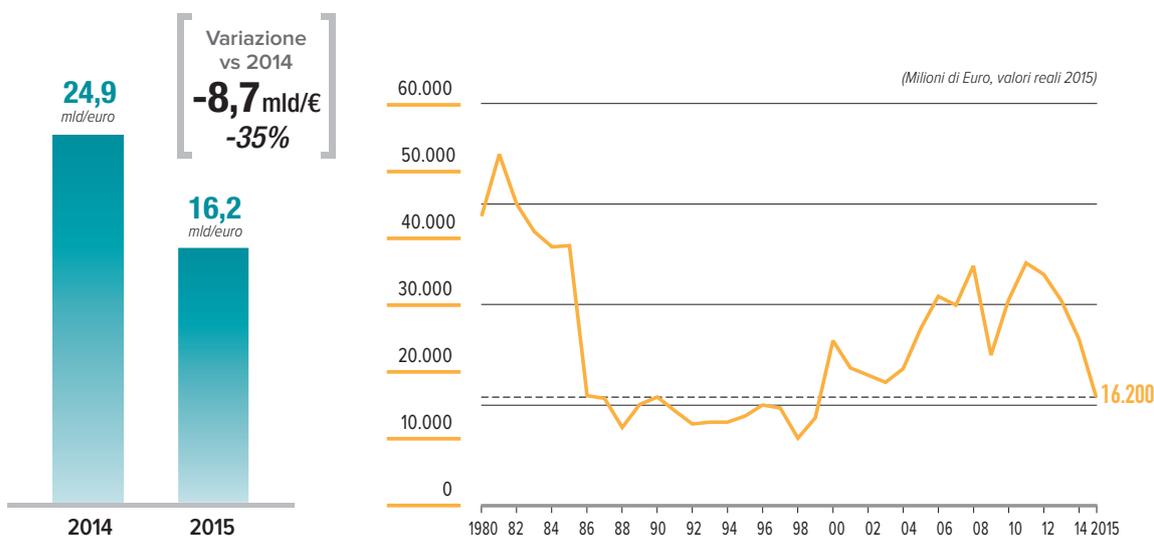
• Si tratta dell'esborso più basso degli ultimi dieci anni, con un peso sul Pil di appena l'1% rispetto ad una media dell'1,9% nello stesso periodo.

IL COSTO DEL GREGGIO IMPORTATO



(*) Cambio medio ponderato sulla base dei volumi di greggio mensilmente importati. Differisce dal cambio ufficiale medio UIC.

LA STIMA DELLA FATTURA PETROLIFERA^(*)



Fonte: elaborazioni UP su dati Istat

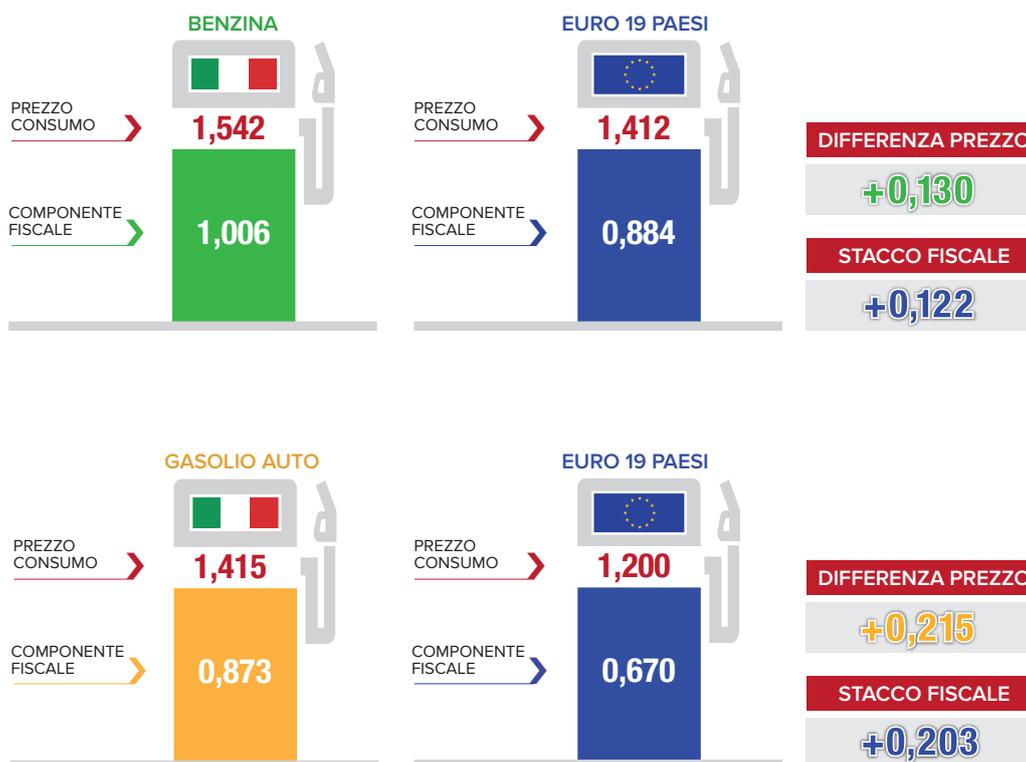
(*) Costituisce il saldo fra il costo delle importazioni e il ricavo delle esportazioni di greggio e prodotti, secondo i dati ufficiali dell'ISTAT.



“Nel 2015 il prezzo industriale dei carburanti si allinea all’Europa in un anno prezzi al consumo più bassi di 17-20 centesimi”

- Nel 2015 le quotazioni internazionali dei prodotti raffinati rilevati dal **Platts**, al pari del greggio, hanno mostrato una chiara tendenza al rialzo nei primi 5-6 mesi dell’anno per poi ripiegare sensibilmente nei mesi successivi.
- Come media, rispetto al 2014, il calo registrato dal **Platts** è stato di 12,8 centesimi euro/litro per la benzina e di 15,4 centesimi per il gasolio.
- Nello stesso periodo il prezzo industriale italiano, ossia quello al netto delle tasse, ha più che recepito tali cali sui mercati internazionali, con una flessione che per la benzina è stata di 13,8 centesimi, per il gasolio di 15,8 centesimi.
- Rispetto allo scorso anno, nel 2015 il prezzo al consumo della benzina in media nazionale è risultato inferiore di oltre 17 centesimi al litro, mentre quello del gasolio di oltre 20 centesimi.
- Data la sensibile riduzione del costo industriale e tenuto conto della struttura del prezzo finale, il peso delle tasse in media nel 2015 è salito al 66% del totale per la benzina e al 62% per il gasolio, rispetto ad una media Ue rispettivamente del 63% e 56%.
- Anche nel 2015 è proseguita la riduzione del cosiddetto “*stacco Italia*” riferito all’area euro che, in media annua, si è attestato intorno a 8 millesimi per la benzina e 1,2 centesimi per il gasolio, valori medi mai così bassi nel passato.
- Nella seconda metà del 2015, nel momento di maggior flessione dei prezzi internazionali, lo stacco per la benzina è spesso risultato negativo, in particolare in alcune settimane dei mesi di luglio e agosto e per tutto quello di novembre.

LO “STACCO FISCALE” ITALIA VS AREA EURO (Euro/Litro)

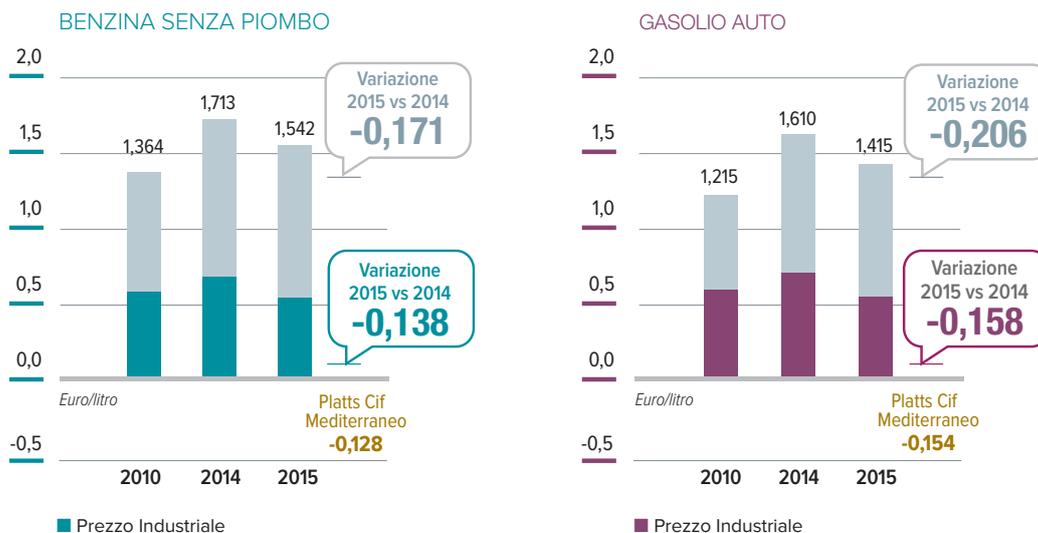


Fonte: UP su dati Commissione UE



(segue) "Nel 2015 il prezzo industriale dei carburanti si allinea all'Europa. In un anno prezzi al consumo più bassi di 17-20 centesimi"

I PREZZI MEDI ANNUI DI BENZINA E GASOLIO



Fonte: elaborazioni UP su dati MISE e Platts

GLI STACCHI DI BENZINA E GASOLIO VS AREA EURO (Euro/Litro)



Fonte: elaborazioni UP su dati MISE e Commissione UE



“Diminuisce il gettito IVA ma cresce quello delle Accise”

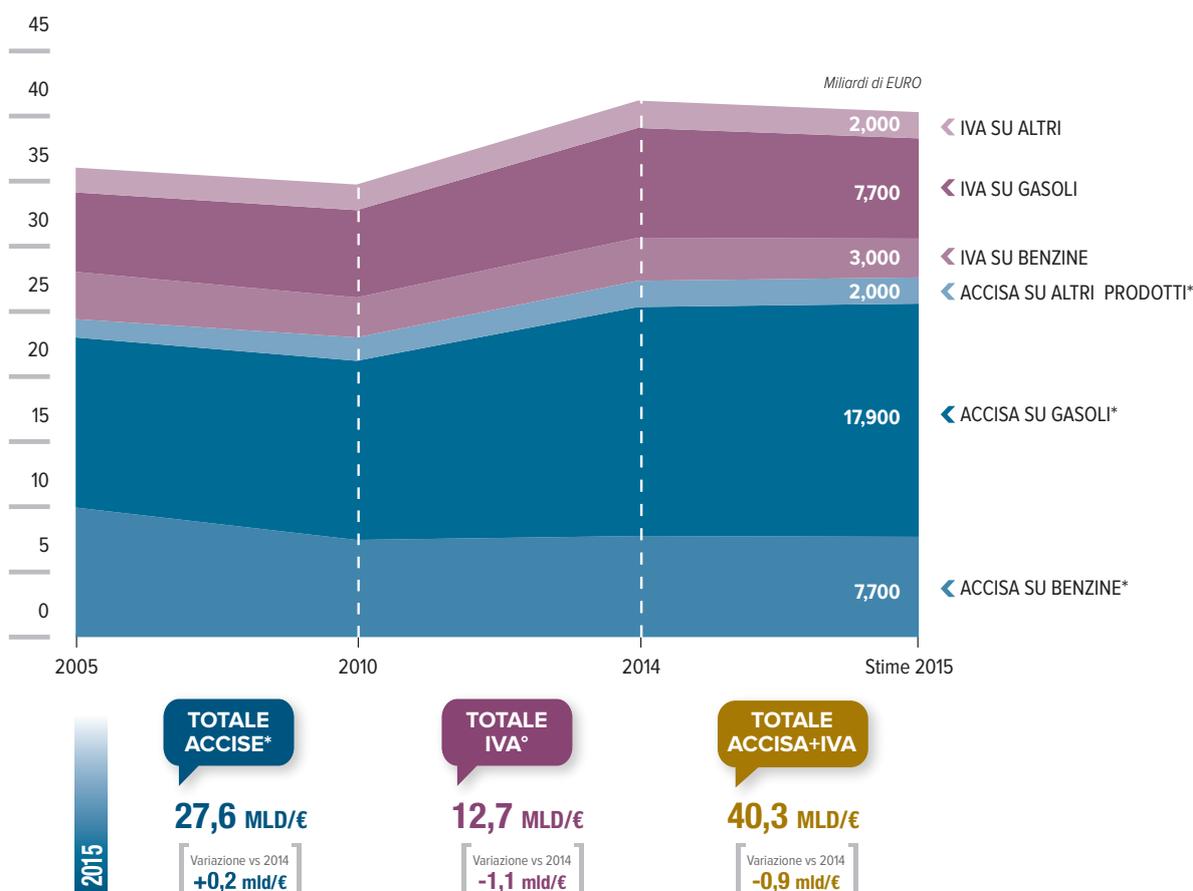
• Il gettito fiscale, pari nel 2015 a 40,3 miliardi di euro, ha mostrato un calo di quasi 900 milioni di euro (-2%) rispetto al 2014, soprattutto nella componente Iva per effetto del forte calo dei prezzi dei carburanti.

• L'IVA totale derivante dagli oli minerali incassata dallo Stato è stata pari a 12,7 miliardi di euro, oltre 1 miliardo in meno rispetto al 2014 (-9%).

• Le accise, pari nel 2015 a 27,6 miliardi di euro (+245 milioni di euro grazie alla leggera ripresa dei consumi), hanno solo in parte compensato questo calo.

• Gli introiti complessivamente raccolti dagli oli minerali restano comunque più alti di 2,4 miliardi di euro rispetto al 2011, anno in cui si ebbero i maggiori aumenti delle accise, nonostante una riduzione dei consumi di 12 milioni di tonnellate rispetto ad allora.

LA STIMA DEL GETTITO FISCALE SUGLI OLI MINERALI



(*) Include il gettito della sovrimposta di confine.

Fonte: elaborazioni UP su dati MEF

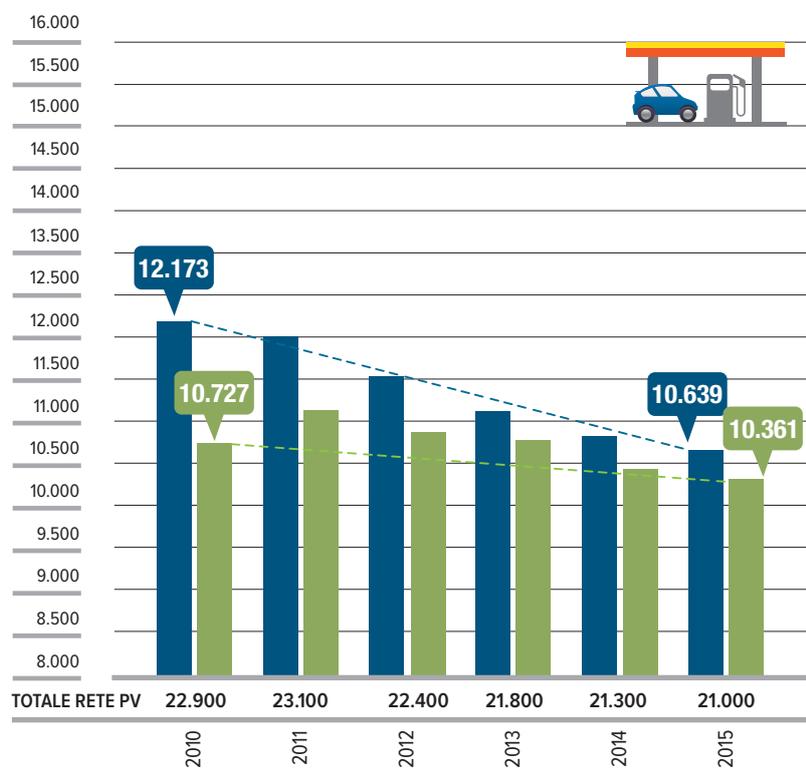


“La rete di distribuzione fatica a ristrutturarsi, anche per la crescente diffusione di fenomeni di illegalità”

• Nonostante i prezzi industriali nazionali siano ormai allineati a quelli europei, la struttura della rete carburanti rimane non comparabile con quella degli altri paesi UE.

• Sempre più difficile la situazione sulla rete autostradale che anche nel 2015 ha continuato a perdere volumi (-8%) a fronte di un aumento del traffico di oltre il 3%, portando le perdite

EVOLUZIONE DELLA RETE CARBURANTI



(*) Dati provvisori per il 2015.

■ Impianti Proprietà AZIENDE UP dal 2007

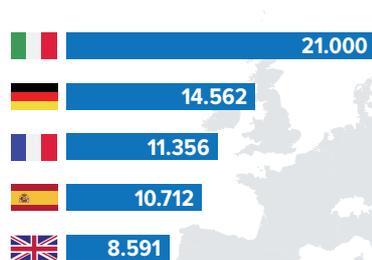
■ Impianti Proprietà ALTRI dal 2007

-15,1%

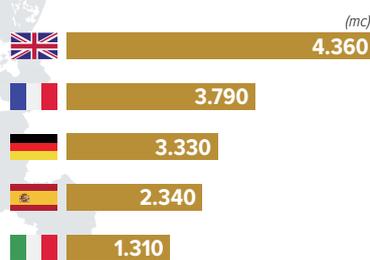
+3,9%

Fonte: UP su dati proprie Associate e stime

NUMERO PUNTI VENDITA NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI*



EROGATO MEDIO NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI*



(*) Fine 2014.

Fonte: Indagine NOIA Oil Industries Association condotta da UP



(segue) "La rete di distribuzione fatica a ristrutturarsi, anche per la crescente diffusione di fenomeni di illegalità"

complessive dal 2007 al 56% e rendendo urgente una vera ed efficace ristrutturazione.

- Nel corso del 2015 la rete di distribuzione ordinaria ha proseguito nel suo sforzo di razionalizzazione con la chiusura di circa 300 impianti, in un quadro di grandi difficoltà economiche dovute ad una marginalità praticamente nulla.

- A diminuire è stato soprattutto il numero degli impianti di proprietà delle compagnie petrolifere, mentre in crescita è risultato quello degli altri operatori che ormai rappresentano il 50% del mercato.

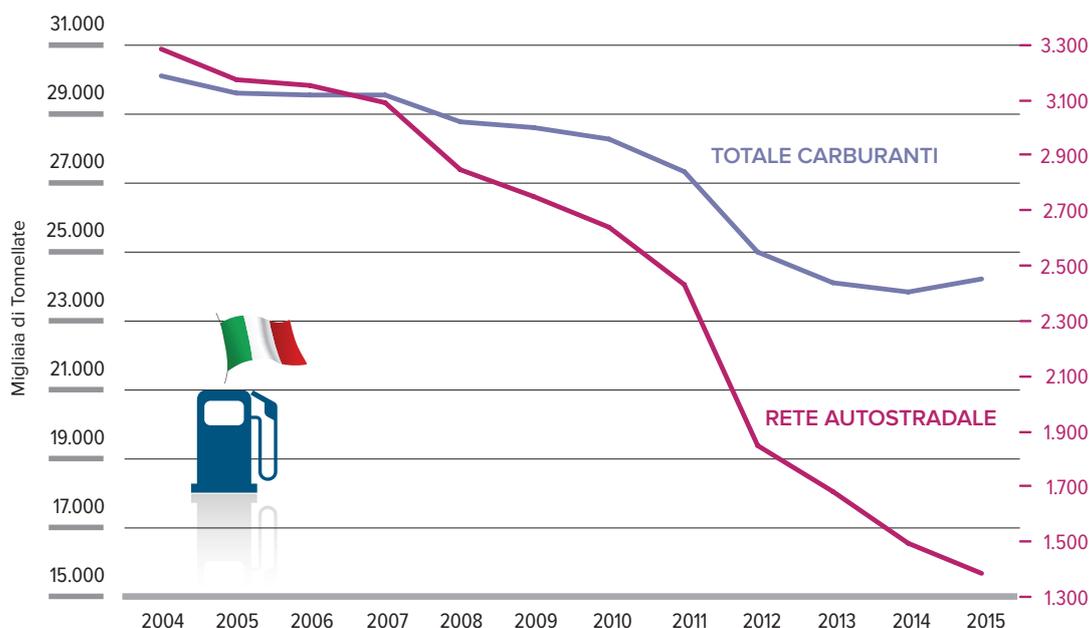
- Dal 2007 ad oggi, il numero degli impianti facenti capo ad operatori indipendenti con marchi propri è passato da quasi 1.200 ad oltre 3.400 (+200%), il numero di impianti di operatori indipendenti che espongono marchi delle compagnie petrolifere è sceso da 8.800 a 7.000 (-20%), mentre quello delle compagnie petrolifere da 12.600 a 10.600 (-15%).

- Nello stesso periodo l'erogato medio si è ridotto del 17% attestandosi nel 2015 a poco più di 1.300 mc/anno, che è meno della metà di quello europeo.

- Un discorso a parte vale per la GDO che sinora ha preferito concentrare la propria presenza in determinate aree di consumo, puntando su pochi impianti ma ad elevato erogato, potendo contare su una serie di vantaggi normativi, come nel caso della Robin Tax che è stata applicata solo alle aziende del settore petrolifero e non a chi, come appunto la GDO, distribuisce ingenti volumi di carburanti attraverso i propri canali.

- Inoltre, le compagnie sono sempre e comunque chiamate a sostenere gli oneri legati alla sicurezza dell'approvvigionamento del Paese, alla disponibilità della logistica per terzi e alla possibilità di rifornimento in modo diffuso sul territorio, cosa non richiesta alla GDO: si tratta di garantire parità di trattamento per tutti gli operatori.

VENDITE CARBURANTI (Benzina+Gasolio Motori+GPL)



Fonte: elaborazioni UP su dati MISE



(segue) "La rete di distribuzione fatica a ristrutturarsi, anche per la crescente diffusione di fenomeni di illegalità"

- Procedere con maggior vigore sulla strada della riduzione del numero di punti vendita è pertanto l'unica strada da seguire per ridare sostenibilità economica e riqualificare, anche dal punto di vista della sicurezza e del decoro urbano, il nostro sistema distributivo.
 - Il DDL concorrenza all'esame del Parlamento può rappresentare il primo passo in questa direzione, prevedendo un'anagrafe di tutti gli impianti esistenti, la chiusura di quelli chiaramente incompatibili con la sicurezza stradale e intervenendo anche sul tema delle bonifiche per facilitare il processo di riqualificazione.
 - La mancanza di sostenibilità economica di molti impianti favorisce indubbiamente lo sviluppo di fenomeni di illegalità.
 - L'illegalità tende a vanificare qualsiasi sforzo di razionalizzazione e a pesare sulle tasche dei contribuenti considerato che la sola evasione Iva sottratta alle casse dello Stato è stimata in circa 1 miliardo di euro all'anno.
 - Altro elemento critico che riguarda la rete è quello delle rapine e degli attacchi agli accettatori self-service per furto di denaro che, stando ai dati contenuti nel **Rapporto Ossif 2015** - cui ha collaborato anche UP - presentano un indice di rischio pari a 10,5 ogni 100 punti vendita, contro il 2,5 banche e il 6,3 farmacie.
-

PRE

Consuntivo Petroliifero

2015



00144 ROMA
Piazzale Luigi Sturzo, 31
Tel. +39 06 542.3651
Fax +39 06 596.029.25
info@unionepetroliifera.it
www.unionepetroliifera.it