

Audizione

Legge di Bilancio 2021

Claudio Spinaci
Presidente unem

Commissione Attività Produttive
Camera dei Deputati
23 novembre 2020

Il cambio di nome da  **unione petrolifera** a  **UNEM** nasce dall'esigenza di rappresentare al meglio il progressivo mutamento della nostra realtà industriale e distributiva avviato da tempo per garantire il processo di decarbonizzazione

Unione Energie per la Mobilità  **UNEM** riunisce infatti le principali imprese che operano nei settori della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di prodotti petroliferi e di prodotti energetici low carbon e nella ricerca e sviluppo

In prospettiva le **raffinerie** lavoreranno nuove materie prime (biomasse, rifiuti, CO₂) che affiancheranno il petrolio in un'ottica di progressiva decarbonizzazione dei prodotti

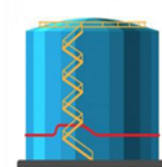
L'adeguamento della struttura **logistica** e della rete carburanti in **punti vendita di energie per la mobilità** completeranno il percorso evolutivo

IL DOWNSTREAM DEI PRODOTTI PETROLIFERI E DEI PRODOTTI ENERGETICI LOW CARBON

Raffinazione



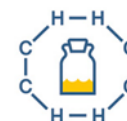
Stoccaggio



Distribuzione



Ricerca e sviluppo di nuovi processi e prodotti



I numeri della nostra filiera



13 raffinerie, di cui 2 bio-raffinerie



21.000 occupati diretti
130.000 occupati indiretti



Oltre 100 depositi > 3.000 mc



2.700 km di oleodotti



21.700 punti vendita



100 miliardi di fatturato annuo



13,5 miliardi di euro
di prodotti esportati



39 miliardi di euro di gettito fiscale
(accise e iva)



Oltre 1.000 brevetti registrati

Prodotti distribuiti quotidianamente



122 milioni di litri di carburanti
di cui circa 5 milioni di biocarburanti



10 milioni di litri
di prodotti per la navigazione



17 milioni di litri
di jet fuel



1,4 milioni di litri di lubrificanti



4,4 milioni di kg di bitumi



I nostri obiettivi



Sicurezza energetica

Continuare a garantire l'integrità complessiva di una filiera industriale strategica, presidio per la sicurezza energetica del Paese



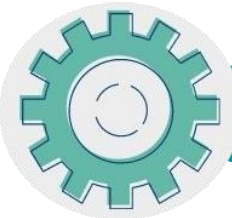
Evoluzione

Far evolvere l'intero comparto in linea con gli obiettivi europei. Rendere efficiente la rete e trasformarla in Punti Vendita Energie per la Mobilità



Legalità e concorrenza

Contrastare i fenomeni di illegalità che distorcono la concorrenza sul mercato, completando la digitalizzazione delle operazioni



Innovazione

Promuovere ricerca e sviluppo per migliorare e innovare i processi industriali e i prodotti energetici per un'economia decarbonizzata



La pesante crisi in corso rischia di bloccare l'intero processo

Il settore è ad un bivio:

o la crisi verrà superata e proseguiranno gli investimenti necessari a far evolvere il downstream petrolifero per una mobilità decarbonizzata

o subirà una pesante involuzione strutturale, con un serio rischio di deindustrializzazione per il Paese



Crisi del settore: unica per convergenza fattori negativi

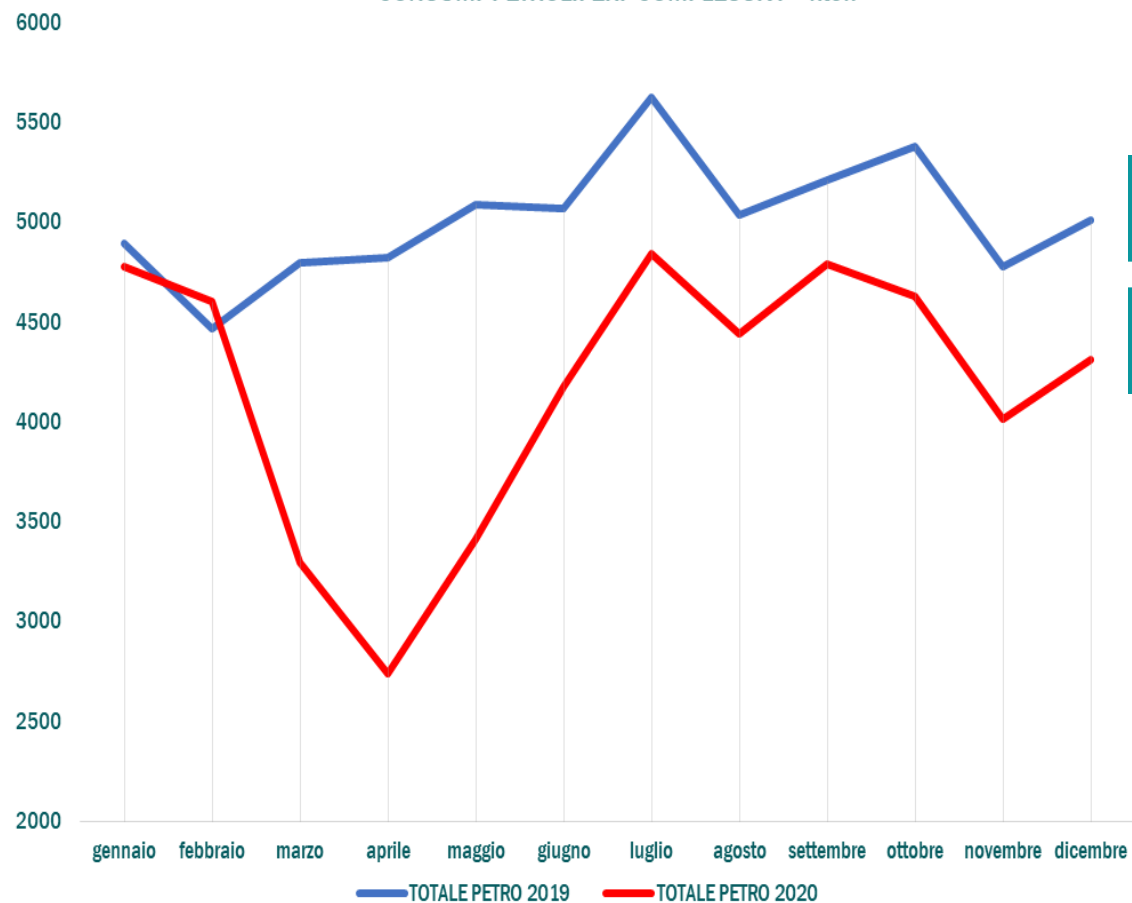
- Drastico calo dei consumi nei prodotti a più alto valore aggiunto oltre -10mln di tonn vs il 2019 (con quasi -70% jet fuels)
- Forte riduzione del valore delle esportazioni (-31%, settore più colpito secondo B. d'Italia)
- Crollo delle quotazioni internazionali (svalutazioni inventariali e impatti negativi su liquidità)
 - Crisi dei margini di raffinazione protratta da mesi
 - Inefficienza della rete carburanti e pratiche illegali

Il settore, essendo essenziale, ha continuato a lavorare in perdita nonostante una profonda crisi finanziaria ed economica estesa a tutta la filiera



Crisi dei consumi

CONSUMI PETROLIFERI COMPLESSIVI - kton



Consumi 2019: 60,2 Mtonn

Consumi 2020: 50 Mtonn

-10,2 Mtonn

2020-2019
(var. assoluta milioni/tonnellate)

CARBOTURBO

-3,2

BUNKER

-0,4

TRASPORTI
STRADALI

-5,7

INDUSTRIA

-0,7

CIVILE

-0,2

TOTALE

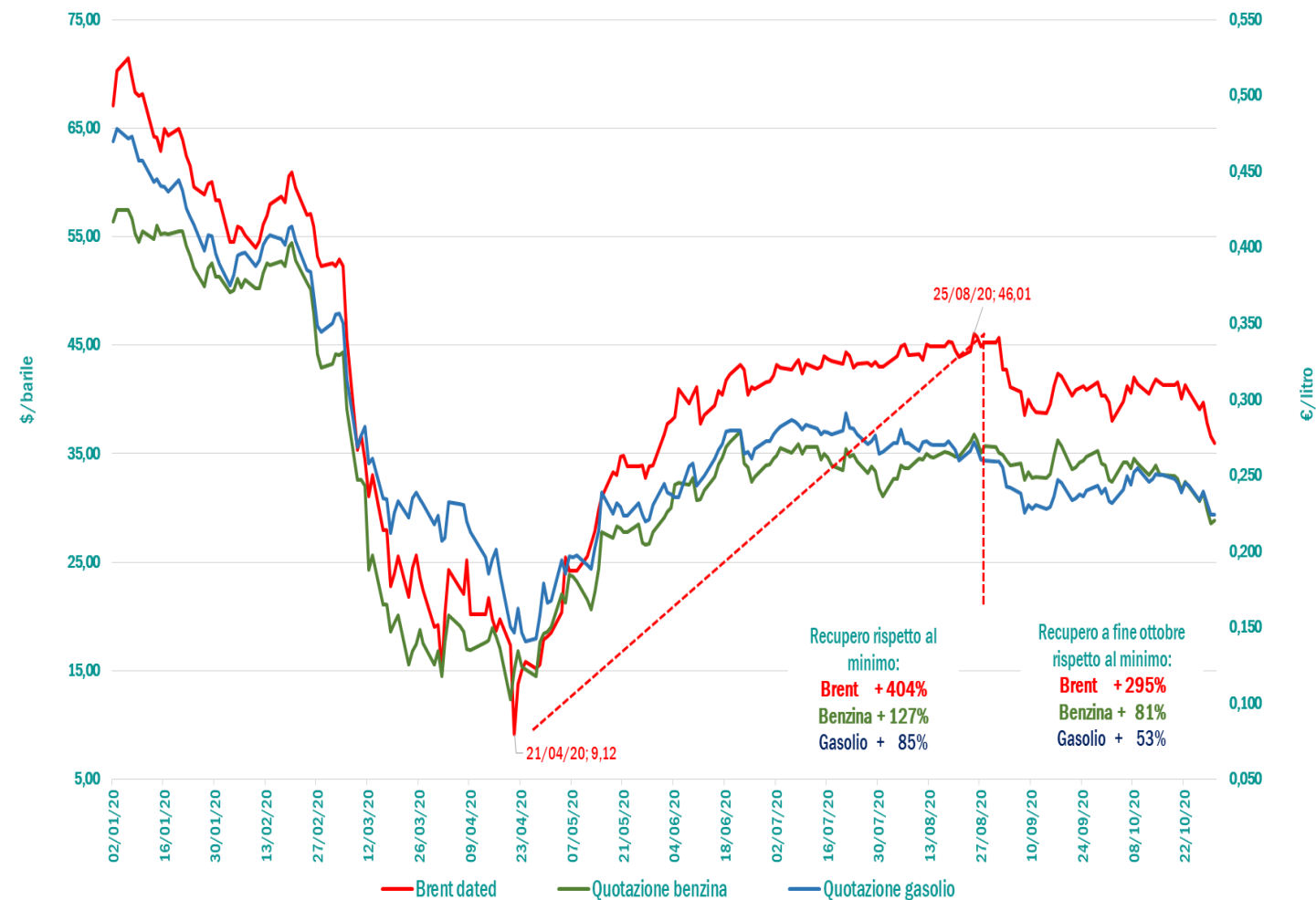
-10,2

Fonte: elaborazioni unem, «Modello dinamico 2020»

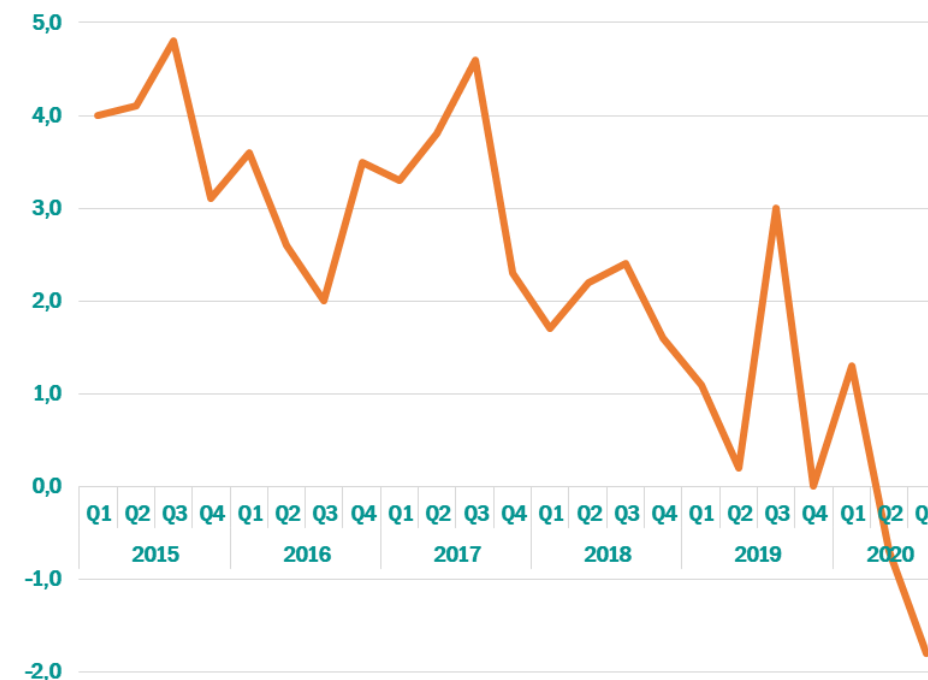


Crisi della raffinazione

Impatto Covid sulle quotazioni del Brent e dei prodotti finiti nel corso del 2020



Andamento margine lordo di raffinazione EMC*
(media trimestrale \$/bbl)

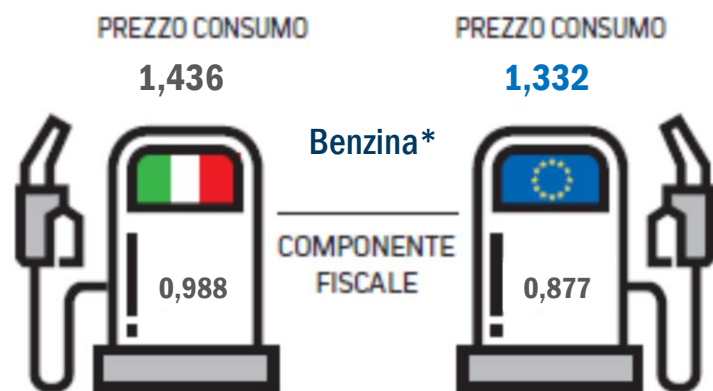


*Margine benchmark costruito dalla Energy Market Consultants che riflette il mix di greggi lavorati e i prezzi del mercato di riferimento tipici di una raffineria complessa localizzata nel Mediterraneo



Inefficienza della rete

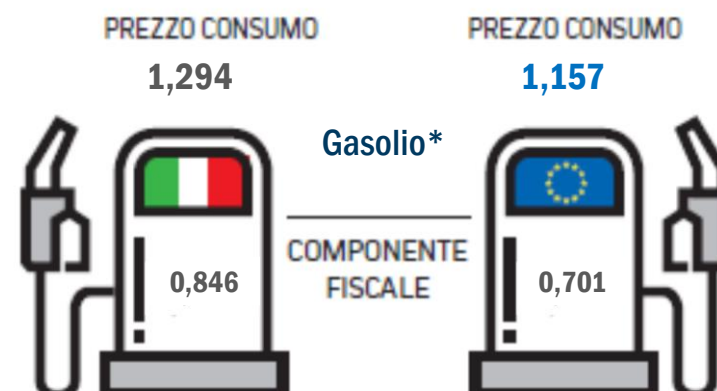
- Rete inefficiente in assoluto e nel confronto con l'Europa:
 - Numero p.v.: 21.700 p.v., contro 14.500 della Germania, 11.000 della Francia e 11.600 della Spagna
 - Sviluppo attività non-oil: nel 20% dei p.v., contro 92% Germania e 75% Francia e Spagna
- Con i prezzi industriali (prima delle tasse) più bassi della media dell'area euro
- Afflitta dai noti problemi di illegalità (come evidenziato in occasione dell'audizione sulla «Risoluzione De Toma»)



Differenza Prezzo 0,104

Differenza Componente Fiscale 0,111

Differenza prezzo industriale -0,006



Differenza Prezzo 0,137

Differenza Componente Fiscale 0,146

Differenza prezzo industriale -0,009

* Aggiornati primi 10 mesi 2020



Significative criticità finanziarie

Versamenti previsti entro fine anno per il settore per le sole accise (non si considerano i versamenti IVA):

- entro 16 novembre: saldo del 20% accise per immissioni aprile/agosto (ca **1.500 mln** di euro) ; versamento accise ottobre (ca **1.900 milioni** di euro)
- entro 16 dicembre: versamento accise novembre (ca **1.700 milioni** di euro); saldo eventuali rateizzazioni accise 2020
- entro 18 dicembre: versamento accise primi 15 giorni dicembre (ca **8/900 milioni** di euro)

Nell'accesso ai finanziamenti del sistema bancario a fine anno le aziende incontrano due difficoltà:

- aumento del proprio indice di indebitamento, con il rischio di restrizioni nelle linee di credito nel 2021
- scarsa propensione delle banche a nuovi finanziamenti dovendo le stesse rispondere ai limiti di Basilea nel rapporto tra fonti e impieghi



Valutazione misure Legge di Bilancio 2021 rispetto a obiettivi e criticità del settore



Misure contrasto all'illegalità nel settore dei carburanti

Molto positive le ulteriori misure di contrasto alle frodi – art. 186 e art. 203 - volte a rispondere all'evoluzione delle attività fraudolente e a precludere nuove tipologie di frodi, in coerenza con il processo avviato con il MEF e l'Agenzia delle Dogane, si interviene infatti:

- sulla progressiva digitalizzazione di tutta la filiera (estensione sistema INFOIL ai depositi commerciali di grandi dimensioni; trasmissione telematica delle garanzie direttamente dall'Istituto garante all'Agenzia delle Dogane, primo passo per la necessaria revisione del regime di responsabilità solidale del depositario), indispensabile per la prevenzione ed il contrasto delle frodi in quanto consente i controlli da remoto, l'affinamento dell'analisi di rischio e una maggiore sinergia operativa tra gli Organi di controllo. **Sarebbe stato opportuno estendere INFOIL anche ai depositi < 3000 mc**
- sulla verifica dei soggetti titolari di depositi in caso di trasferimenti di titolarità
- sulla revoca del regime di deposito fiscale agli impianti di stoccaggio non operativi o scarsamente utilizzati e quindi non giustificabili sotto il profilo economico.



Misure di sostegno alla liquidità delle imprese

- **Non sono previste misure di sostegno alla crisi di liquidità del settore che erano invece contenute nel DL rilancio del maggio 2020.**
- **Sarebbe necessario intervenire per ridare liquidità all'intera filiera:**
 - **con una misura contingente, per fine anno, volta a rinviare a gennaio il versamento dell'anticipo delle accise della prima quindicina di dicembre;**
 - **con una misura che riproponga per il 2021, il sistema di versamento delle accise in due fasi (80% in acconto alle scadenze consuete e 20% a saldo differito), già previsto per cinque mesi del 2020 dall'art. 132 del DL rilancio, convertito dalla L. n. 77/2020. Misura che peraltro avrebbe un impatto minimo sul bilancio dello Stato, pari ai soli maggiori oneri per il finanziamento del debito pubblico, trattandosi di una dilazione limitata nel tempo.**



Misure a sostegno al settore rifornimento aereo

- La crisi che ha coinvolto l'intero settore ha colpito più pesantemente il trasporto aereo, i cui consumi si sono ridotti di oltre il 75% dall'inizio della pandemia.
- Per tale settore la crisi, oltre che più incisiva, sarà anche protratta nel tempo in quanto non si attende una reale ripresa dei consumi prima di alcuni anni.
- Ciò ha posto in serie difficoltà non solo i vettori aerei, come noto, ma anche i titolari delle infrastrutture di stoccaggio destinate al rifornimento dei carburanti, caratterizzate da una forte incidenza dei costi fissi e tenute ad assicurare il servizio anche in presenza di un crollo dei consumi.
- Per supportare tale settore, in assenza di contributi diretti, **dovrebbe essere prevista una proroga della durata delle relative concessioni di almeno di 6 anni** rispetto alla loro naturale scadenza, al fine di consentire un parziale recupero delle ingenti perdite che hanno subito nel 2020 e che subiranno nel 2021 e nel 2022.
- Una proroga delle scadenze non avrebbe impatto sul bilancio dello Stato.



Evoluzione del settore

Positivo potenziamento delle misure di tutela ambientale – Art. 135

- La transizione energetica richiederà un adeguamento della strutture produttive e distributive
- L'accesso al Recovery Fund prevede la realizzazione di importanti investimenti con tempistiche ravvicinate spesso incompatibili con i tempi che attualmente caratterizzano, di fatto, molti iter autorizzativi in materia ambientale
- La misura proposta, rafforzando la capacità istruttoria, sembra andare nella giusta direzione, anche se il problema degli iter autorizzativi è più ampio e andrebbe esteso anche alla durata delle autorizzazioni ambientali, oggetto in alcuni casi di revisione a distanza di pochi mesi dal loro rilascio con forti incertezze per gli investitori.

Positiva gestione accentrata delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza - Art. 184

- Sarà poi necessario che il Piano delinei correttamente gli indirizzi e le scelte funzionali al rilancio del sistema produttivo ed a perseguire gli obiettivi delineati, assicurando a tutte le tecnologie la possibilità di concorrere al loro raggiungimento.

Positive misure destinate alla proroga e al potenziamento dei crediti d'imposta per la transizione 4.0 - Art. 185

- E' necessario accompagnare le imprese nel processo di transizione tecnologica e di sostenibilità ambientale e rilanciare il ciclo di investimenti penalizzati dall'emergenza Covid-19



Sviluppo dei carburanti alternativi

- Il crollo delle quotazioni dei prodotti petroliferi, legato anche al Covid 19, ha comportato una forte divaricazione tra le quotazioni dei combustibili fossili e quelle dei biocarburanti. Ciò rappresenta un aggravio dei costi dei prodotti finiti proprio in una fase di crisi economica del Paese.
- Al fine di non rallentare il progressivo sviluppo di carburanti sempre più de-carbonizzati e, al contempo, non gravare gli operatori industriali e i consumatori finali di oneri eccessivi, appare necessaria, almeno per l'anno 2021, una parziale defiscalizzazione della componente bio dei carburanti autotrazione, oggi soggetta alla medesima tassazione dei carburanti fossili in cui sono miscelati.
- La CO₂ associata al biodiesel tradizionale è infatti oggi tassata per circa 600 €/tonnellata e fino a 2.000 €/tonnellata per il biodiesel avanzato, contro un valore di mercato medio della CO₂ nel 2019 di 25 €/tonnellata e nel 2020 di 22 €/tonnellata nei primi due trimestri per poi salire a 27 €/tonnellata nel terzo trimestre.
- L'impatto per il bilancio dello Stato è stimato in circa 400/500 milioni di euro.



I soci effettivi





Grazie per l'attenzione

**vi invitiamo a seguirci sui
nostri canali social**

 www.unem.it  [@unem_it](https://twitter.com/unem_it)  [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi/)