



DL COMPETITIVITÀ (AS 1541)

AUDIZIONE UNIONE PETROLIFERA

Ing. Alessandro Gilotti

Presidente

Senato

Commissioni riunite

10^a (Industria, commercio, turismo) - 13^a (Territorio, ambiente, beni ambientali)

Roma, 3 luglio 2014

1

IL PETROLIO È E RESTERÀ CENTRALE

- Circa **un terzo del nostro fabbisogno energetico al 2025 sarà ancora coperto dal petrolio**
- **I prodotti petroliferi sono determinanti nel settore dei trasporti**
- Le **alimentazioni alternative** (elettriche, ibride, idrogeno) al 2025 potranno arrivare a coprire una **quota del 10%**
- Per soddisfare questa domanda, e non mettere a rischio la sicurezza degli approvvigionamenti del Paese, abbiamo bisogno di **un'industria della raffinazione competitiva ed efficiente**, considerata strategica dalla SEN
- L'industria della **raffinazione italiana** già oggi può vantare le **migliori performance ambientali e prodotti tra i più avanzati dal punto di vista della qualità**
- L'attuale **quadro normativo europeo e nazionale**, sia in materia ambientale che fiscale, è però **particolarmente penalizzante**
- La **distribuzione carburanti** è caratterizzata da **inefficienze e scarsa redditività** ed ha bisogno di urgenti interventi
- **Il downstream petrolifero** ha generato **perdite pari 4 miliardi di euro** nell'ultimo triennio (7 miliardi dal 2009) e **non è più sostenibile**

2

TEMI CHIAVE

1) LA RAFFINAZIONE

2) LA DISTRIBUZIONE CARBURANTI

3

LA RAFFINAZIONE IN PROFONDA CRISI

- Entro il 2020 si stima saranno necessari non meno di **7 miliardi di nuovi investimenti** per adeguarci alle prescrizioni legislative europee vigenti in materia di ambiente e **altri 3 miliardi** per quelle attualmente in discussione
- Il tutto in uno **scenario negativo per i margini di raffinazione** che non saranno in grado di remunerare gli operatori e ripagare gli investimenti a causa di una «**competizione sleale**» con Paesi che godono di **vantaggi strutturali normativi e sociali (Usa e Far East)**
- In Italia siamo passati dalle **16 raffinerie del 2008 alle attuali 12**, con un **taglio del 14% della capacità di raffinazione e la perdita di migliaia di posti di lavoro**
- Il **settore non è ancora in equilibrio** e gli impianti lavorano intorno al **70% della loro capacità**
- **In queste condizioni il sistema non è più sostenibile e tutte le raffinerie sono a rischio chiusura, anche le più efficienti** (delocalizzare genera nuovi rischi e aggrava i problemi ambientali)
- Il pericolo più grande è di **aumentare la nostra dipendenza dalle forniture estere** non solo di greggio ma anche di prodotti finiti (benzina e gasolio), con grave **rischio per gli approvvigionamenti del nostro Paese**

4

PROPOSTE PER LA RAFFINAZIONE (1)

- **Capo II – Disposizioni urgenti in materia ambientale**
 - ✓ **BONIFICHE:** Positivo l'art. 13, ma sarebbe utile un **allungamento dei tempi di completamento degli interventi fino a 18+6 mesi (anziché 12+6)**, essendo molto complessi per le raffinerie
 - ✓ **SISTRI:** non sufficiente l'art. 14 **che andrebbe sospeso e ripensato apportando semplificazioni concrete**
 - ✓ **RISERVE IDROCARBURI NAZIONALI:** introdurre misure volte a favorire lo **sviluppo e l'accesso alle riserve nazionali integrandole** con la fase di trasformazione e lavorazione a valle
 - ✓ **INVESTIMENTI AMBIENTALI:** prevedere **l'accesso agli aiuti di Stato per gli investimenti ambientali** in linea con la nuova Direttiva europea, per riequilibrare lo scalino competitivo
 - ✓ **QUOTE DI CO₂:** continuare a **garantire alla raffinazione l'allocazione gratuita delle quote**, come è attualmente (carbon leakage), in previsione del **raddoppio degli impegni per la riduzione della CO₂ al 2030**

- **Capo III – Disposizioni urgenti per le imprese**
 - ✓ **COSTI DELL'ENERGIA:** all'art. 24 inserire la **raffinazione tra i settori energivori** essendo un'industria ad alta intensità energetica e prevedere **un'estensione delle esenzioni concesse alle Reti Interne di Utente (RIU) anche agli impianti strategici** (di cui all'art. 57 della Legge n. 35/2012) relativamente alla quota di energia elettrica autoprodotta e consumata nel sito
 - ✓ **INVESTIMENTI:** Prevedere **l'accesso a finanziamenti strutturali** attraverso contratti di sviluppo

6

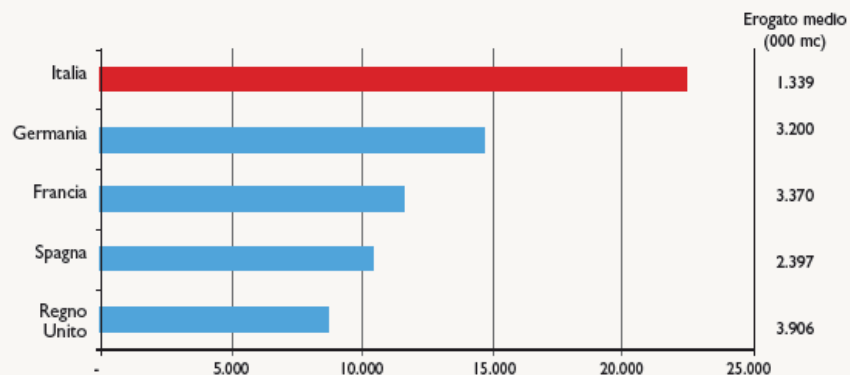
LA DISTRIBUZIONE CARBURANTI IN ITALIA

- La rete di distribuzione carburanti italiana è la **più numerosa in Europa**, con un **erogato che è notevolmente inferiore** alla media europea e con vincoli normativi unici in Europa
- Ciò rende il nostro sistema distributivo **molto più costoso, non economico e non sostenibile**
- Il **forte incremento della tassazione** di questi ultimi anni ha avuto profondi **effetti recessivi** sulla domanda che è diventata **molto sensibile al prezzo**
- Nel 2007-2013 le vendite sulla **rete totale sono diminuite di oltre il 18%**, con la **rete autostradale in calo di circa il 46%**
- **Gli automobilisti usano meno l'auto soprattutto nel tempo libero**
- **Nessun vantaggio per le casse dello Stato che nel 2013 ha perso 1 miliardo di euro**
- In queste condizioni gli **investimenti non sono remunerativi e la rete è destinata ad una progressiva obsolescenza**
- **Necessaria una seria razionalizzazione** che renda di nuovo sostenibile l'attività di distribuzione
- Una **rete ottimale per l'Italia si situa tra 15.000 e 19.000 impianti**

7

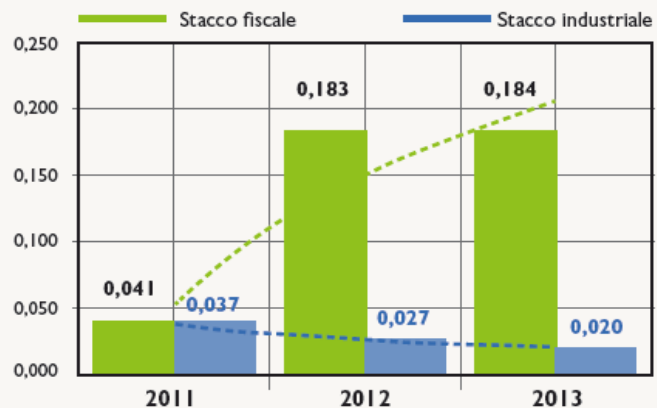
UN CONFRONTO CON L'EUROPA

NUMERO PUNTI VENDITA ED EROGATO IN ALCUNI PAESI EUROPEI



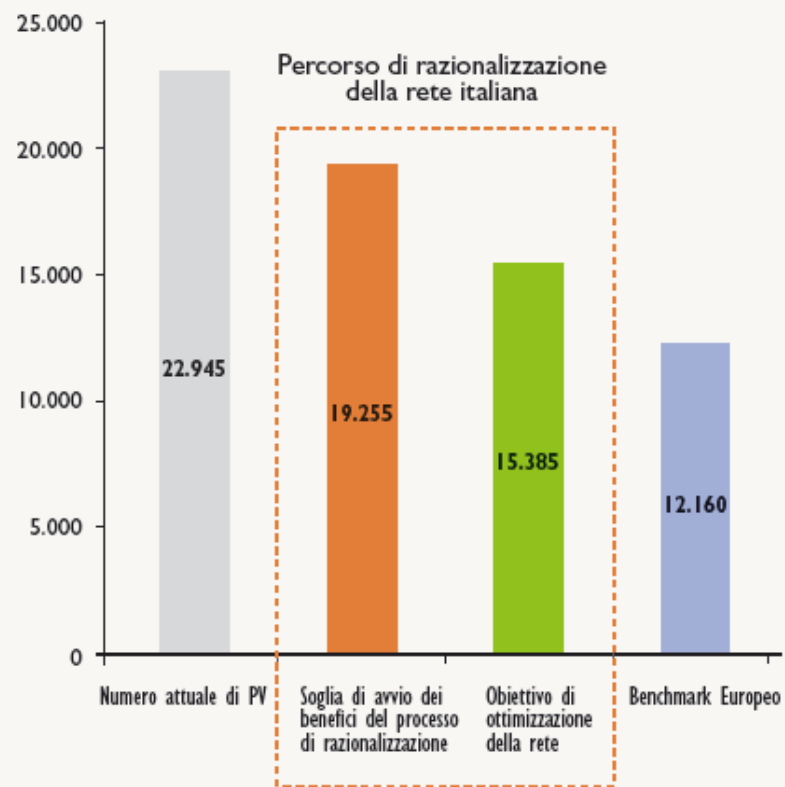
Fonte: Indagine NOIA Oil Industries Association condotta da UP

STACCO PONDERATO BENZINA + GASOLIO (€/Litro)



Fonte: Up su dati Mise

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



Fonte: Nomisma Energia

- Dal 2011 ad oggi la **tassazione sui carburanti è cresciuta in misura esponenziale** e ormai rappresenta **circa il 60% del prezzo finale**
- Il **prezzo alla pompa della benzina** in Italia è attualmente **più alto di 14 centesimi euro/litro** rispetto alla media dei paesi dell'area euro, di cui **13 centesimi dovuti alle maggiori tasse**
- Il **prezzo alla pompa del gasolio** in Italia è attualmente **più alto di 24 centesimi euro/litro** rispetto alla media dei paesi dell'area euro, di cui **22 centesimi dovuti alle maggiori tasse**
- Al netto della componente fiscale i prezzi dei carburanti sono pressoché **in linea con la media europea**
- **Ulteriori aumenti delle accise nel periodo 2015-2018 sono previsti** da diverse leggi già approvate dal Parlamento, per un **totale di circa 1,5 miliardi di euro**
- Il solo DL Competitività, oggetto dell'audizione, prevede **altri aumenti nel periodo 2019-2021, per un totale di oltre 450 milioni di euro**

9

TUTTE LEGGI CHE HANNO AUMENTANO LE ACCISE

Provvedimento	Decorrenza aumento*	Benzina	Gasolio
Legge n.75 del 26 maggio 2011 → art. 1 co 4: finanziamento Fondo Spettacolo (FUS)	06/04/2011	+ 0,0073 €/litro	+0,0073€/litro
Legge n. 10 del 26 febbraio 2011 – DL MILLEPROROGHE - → art. 2 co. 2 quater: emergenza sbarco immigrati	28/06/2011	+0,0400 €/litro	0,0400€/litro
Legge n.75 del 26 maggio 2011 → art. 1 co 4: finanziamento Fondo Spettacolo (FUS)	01/07/2011	+0,0019€/litro	+0,0019€/litro
CDM 28/11/2011 Integrazione Fondo istituito con legge del 31.12.2009, n. 196 art. 28 per un importo pari a 65 milioni di Euro → emergenza alluvione Lunigiana	01/11/2011	+0,0089€/litro	+0,0089€/litro
Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 – Decreto Salva Italia - → art. 15 copertura provvedimento aumento accise carburanti	07/12/2011	+0,0821 €/litro	+0,1121 €/litro
Legge n. 122 del 1° agosto 2012 - Terremoto Emilia -	08/06/2012	+0,020 €/litro	+0,020€/litro
Legge n. 183 del 12 novembre 2011 – Legge di Stabilità 2012 - → art. 33 co. 30: bonus gestori – riduzioni imposte Abruzzo	11/08/2012	+0,0042€/litro	+0,0042€/litro
Legge n. 112 del 7 ottobre 2013 – DL Beni culturali – art. 14 co. 1 aumento aliquota imposta oli lubrificanti a copertura oneri tax credit	01/01/2014	aumento aliquota imposta oli lubrificanti euro 787,81 per mille chilogrammi	
Legge n. 98 del 9 agosto 2013 – Decreto del Fare – art. 61 co. 1 lett. e) → aumento accise a copertura provvedimento	01/03/2014	+0,0024€/litro	+0,0024€/litro

* Su tali importi va poi applicata l'Iva che tra il 2011 e il 2013 è passata dal 20 al 22%

Provvedimento	Decorrenza aumento*	Benzina	Gasolio
Legge n. 124 del 28 ottobre 2013 – <i>DL IMU</i> – art. 15 co. 4: clausola di salvaguardia aumento accise carburanti	01/01/2015	CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA ATTIVATA CON DM 30 NOVEMBRE 2013: aumento, a decorrere dal 1° gennaio 2015 e fino al 15 febbraio 2016, dell'aliquota dell'accisa sulla benzina e sulla benzina con piombo, nonché dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante, in misura tale da determinare maggiori entrate nette non inferiori a 671,1 milioni di euro per l'anno 2015 e 17,8 milioni di euro per l'anno 2016.	
Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 – <i>Legge di Stabilità 2014</i> – co. 626	01/01/2017	Con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro il 31 dicembre 2016, è disposto, per il periodo dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018, l'aumento dell'aliquota dell'accisa sulla benzina e sulla benzina con piombo, in misura tale da determinare maggiori entrate nette non inferiori a 220 milioni di euro per l'anno 2017 e a 199 milioni di euro per l'anno 2018.	
Legge n. 89 del 23 giugno 2014 – <i>DL Spending Review – Irpef</i> – art. 50 co. 11 → clausola di salvaguardia: aumento accise (senza specificare su quale prodotto)	DM del MEF da adottarsi entro il 30/09/2014	Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio sulle maggiori entrate per imposta sul valore aggiunto. Qualora dal monitoraggio emerga un andamento che non consenta il raggiungimento dell'obiettivo di maggior gettito pari a 650 milioni di euro per l'anno 2014, il Ministro dell'economia e delle finanze, con proprio decreto, da emanare entro il 30 settembre 2014 , stabilisce l'aumento delle accise di cui alla Direttiva del Consiglio 2008/118/CE del 16 dicembre 2008 (tra cui i prodotti energetici), in misura tale da assicurare il conseguimento del predetto obiettivo.	
DL 24 Giugno 2014 n.91 - <i>DL Competitività</i> – art. 19 co. 3 lett. b → aumento accise carburanti per copertura disposizione ACE (AS 1541 in corso di approvazione)	01/01/2019	Aumento a decorrere dal 1° gennaio 2019 dell'aliquota dell'accisa sulla benzina e sulla benzina con piombo e dell'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante in misura tale da determinare maggiori entrate nette non inferiori a 140,7 milioni di euro nel 2019, a 146,4 milioni di euro nel 2020 e a 148,3 milioni a decorrere dal 2021 . La disposizione entra in vigore dalla pubblicazione del provvedimento dell'Agenzia delle dogane e dei Monopoli, da adottare entro il 30 novembre 2018.	

* Su tali importi va poi applicata l'Iva che tra il 2011 e il 2013 è passata dal 20 al 22%

- **Capo III – Disposizioni urgenti per le imprese**
 - ✓ Necessari interventi per **favorire la chiusura di non meno di 4.000 punti vendita**, partendo da quelli insicuri (incompatibili) per la viabilità, inserendo misure cogenti
 - ✓ Prevedere, come suggerito dall'Antitrust, un **potere sostitutivo centrale** che **non permetta deroghe** a livello locale sulle incompatibilità
 - ✓ Essenziale, per avviare la ristrutturazione, **recuperare i contenuti dell'art. 2 del DDL collegato alla Legge di stabilità 2014**, approvato dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2013 e mai approvato in Parlamento
 - ✓ **Ridurre le barriere all'uscita** con una semplificazione delle procedure per la bonifica dei punti vendita, **emendando l'art. 13 (di cui al Capo II)**
 - ✓ **Vantaggi per il consumatore stimati in 500 milioni di euro l'anno e rilancio degli investimenti per oltre 2 miliardi di euro, senza oneri per lo Stato**
 - ✓ **Eliminazione di qualsiasi ipotesi di nuovi aumenti di accise emendando l'art. 19 del decreto**