



La raffinazione nazionale ed europea

Trends of the Italian and European refining industry

FRANCO DEL MANSO
UNIONE PETROLIFERA

Riassunto

L'articolo riassume la situazione e l'evoluzione dell'industria italiana della raffinazione, inquadrata nel più ampio contesto europeo. Negli ultimi anni i consumi petroliferi sono sensibilmente diminuiti, creando criticità nel sistema. A ciò si aggiunge un mutamento nei mercati internazionali e la perdita di competitività delle raffinerie europee (e in misura maggiore di quelle italiane) nei confronti di quelle asiatiche e medio-orientali, meno soggette a vincoli normativi e ambientali e con costi del lavoro e della materia prima molto minori.

Molte raffinerie hanno cessato l'attività. Per garantire la sopravvivenza del settore, la Comunità Europea deve ricercare meccanismi che ne ripristino la competitività e correggano le attuali distorsioni.

Summary

The article gives an outlook of the Italian and European refining industry. The decreased consumption of the petroleum products in Europe is at the origin of the present crisis of the industry. Many refineries have shut down, especially in Italy. Loss of competitiveness with Asiatic and M.E. refineries is also due to our severe environmental and law constraints, and to different cost of labor and energy.

The European Community should understand the strategic importance of this industry and eliminate the present distortions.

La capacità di raffinazione del sistema petrolifero italiano è attualmente pari a circa 99 milioni di tonnellate, distribuita su 14 impianti. Il tasso di utilizzo registrato nel 2012 è stato di poco superiore al 70% rispetto al 97% del periodo 2005-2008. Tenendo conto della situazione economica contingente e della possibile evoluzione futura dei consumi petroliferi, nei prossimi anni si profila un eccesso di capacità compreso tra 15 e 20 milioni di tonnellate, ossia l'equivalente di 3-4 raffinerie di medie dimensioni.

Negli ultimi 10 anni i consumi petroliferi nazionali sono infatti diminuiti di 20,8 milioni di tonnellate e nel 2011 il calo è stato di 2.674.000 tonnellate. Questo trend si è notevolmente ampliato nel corso del 2012, con una flessione di ben 7.191.000 tonnellate (**Fig. 1**).

Le stesse criticità esistenti sul settore della raffinazione italiano sono presenti a livello europeo. Alla contrazione dei consumi, alla progressiva penetrazione dei biocarburanti e al crescente squilibrio del rapporto diesel/benzina nei consumi di carburanti, si sta sommando un marcato mutamento dei mercati internazionali dei prodotti con la contrazione delle importazioni di benzina da parte degli USA e la possibile riduzione delle esportazioni di diesel dalla Russia verso l'Europa.

Negli ultimi due anni si è anche registrato un deciso peggioramento dei margini di raffinazione in conseguenza della perdita di competitività che le raffinerie europee, e in misura maggiore quelle italiane, subiscono nei confronti di quelle ubicate nelle regioni extra UE.

Esiste infatti, in particolare nell'area asiatica, una ele- ➤

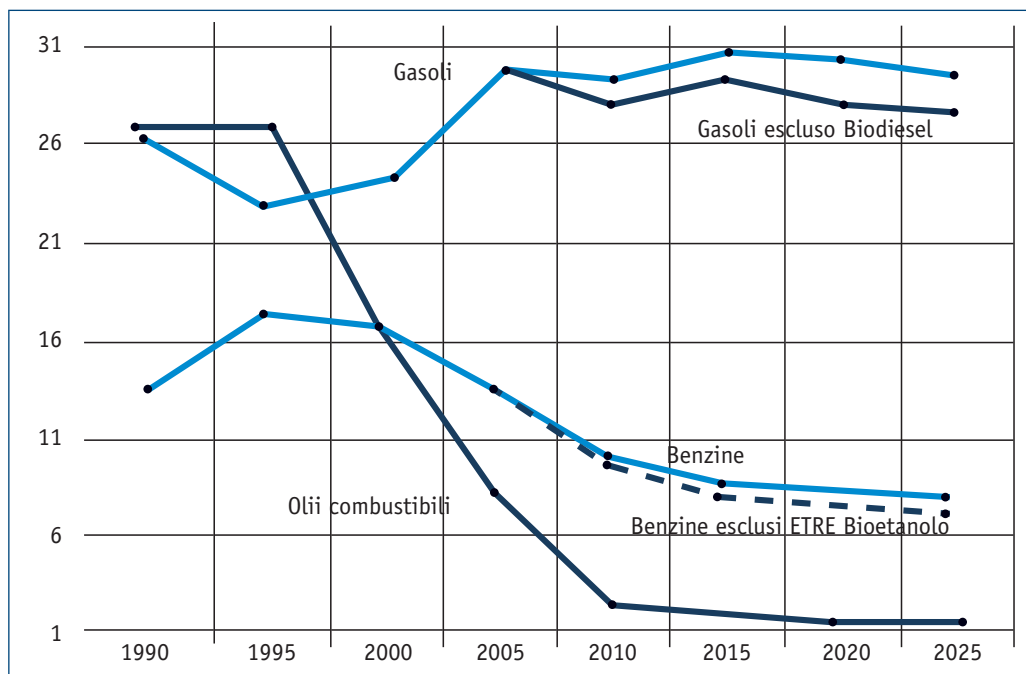


Fig. 1 Andamenti dei consumi dei principali prodotti petroliferi e tendenza futura

vata capacità di raffinazione, specificatamente dedicata all'esportazione di prodotti finiti, che sta godendo di molteplici vantaggi in quanto: è soggetta a vincoli normativi ed ambientali molto meno severi rispetto a quelli europei; gravata da un costo del lavoro decisamente basso, oltre ad essere sostenuta con sussidi statali diretti alla produzione.

Inoltre, le ragioni dei bassi margini di raffinazione in Europa sono anche conseguenza del fatto che le raffinerie extra UE possono raffinare petrolio a prezzi più bassi. Infatti, quelle negli USA sono favorite dall'andamento dello *spread wti/brent* e in prospettiva futura dallo *shale-oil*, quelle mediorientali hanno costi di approvvigionamento minori e non hanno costi di trasporto del petrolio mentre quelle asiatiche, più moderne, hanno un elevato indice di complessità e per questo possono trattare greggi a basso costo.

A livello europeo, la risultante di queste condizioni ha determinato un costante aumento del numero di raffinerie messe sul mercato e di quelle trasformate in deposito. Ad oggi la capacità di lavorazione complessiva degli impianti dismessi o trasformati ammonta ad oltre 100 milioni di tonnellate.

In Italia, dopo la chiusura della Raffineria della Tamoil

di Cremona, avutasi ad inizio 2012, occorre registrare anche la chiusura della Raffineria di Roma a partire dallo scorso mese di ottobre 2012. Altre raffinerie subiranno chiusure parziali più o meno lunghe (la Raffineria di Falconara del Gruppo Api per tutto il 2013 e quella di Gela dell'ENI fino ad aprile 2013).

Nel grafico di **Fig. 2** si evidenzia l'andamento della capacità di raffinazione e delle immissioni in consumo di prodotti petroliferi in Italia. La risultante dei fenomeni sopra indicati ha determinato che negli ultimi anni il tasso di utilizzazione delle raffinerie è sceso ben al di sotto dell'80%, con una sovra-capacità produttiva di oltre 20 milioni di tonnellate/anno.

In un simile contesto la pressione sull'industria della raffinazione si acuirà ulteriormente nel futuro con il rischio di dipendere per i prodotti raffinati sempre di più dall'estero con il risultato di peggiorare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e di indebolire il sistema industriale europeo.

Il settore industriale è consapevole che per rimanere competitivi rispetto alla forte concorrenza internazionale sarà necessario investire ingenti risorse per rispondere al mutamento strutturale della domanda, alle nuove qualità di greggio e alle normative in materia ambientale desti-

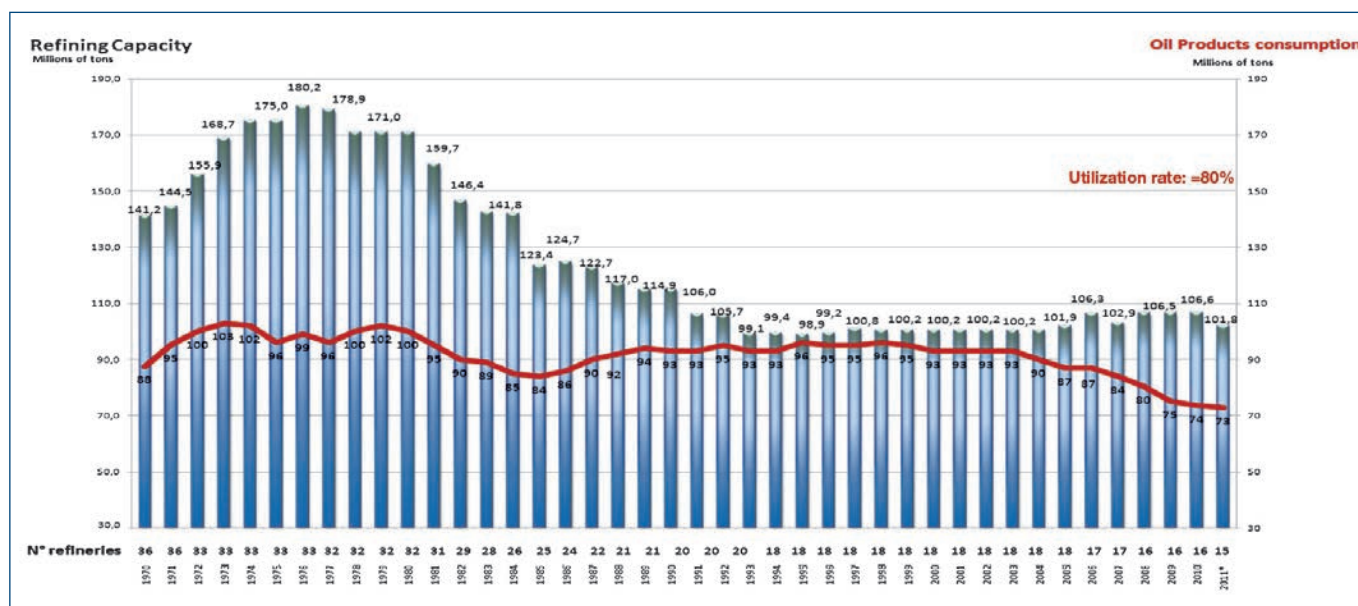


Fig. 2 La capacità di raffinazione e l'andamento dei consumi nazionali

nate ad un progressivo inasprimento sia dal lato delle specifiche dei prodotti sia delle emissioni industriali. Per realizzare questo significativo piano di investimenti è necessario però creare e mantenere un quadro legislativo e regolatorio stabile e prevedibile. La stessa Unione Europea ha riconosciuto la strategicità dell'industria della raffinazione nelle conclusioni del Consiglio Energia del febbraio 2011 ed ha promosso, lo scorso 15 maggio, una Tavola Rotonda a livello politico della Commissione UE con gli Stati membri, cui è seguita, il 26 novembre 2012 la Conferenza "The Future of refining in the EU: Safeguarding competitiveness" organizzata dal Commissario all'Energia della Commissione UE Günther Oettinger, con l'obiettivo di individuare le misure più idonee a recuperare la competitività internazionale del settore della raffinazione europeo.

Il Commissario all'Energia Günther Oettinger, nel suo intervento, ha riconosciuto alcune incoerenze nelle azioni comunitarie come ad esempio la Road Map al 2050 sulla "low carbon economy" che prefigura una uscita dell'Europa dalla fonte petrolifera, ed ha invece affermato che i prodotti petroliferi saranno essenziali per l'economia europea ancora per molti anni, soprattutto nel settore dei trasporti. Ha anche ribadito che l'attua-

le fase di deindustrializzazione della raffinazione deve essere bloccata e addirittura ribaltata. Gli esiti della Conferenza sono sintetizzabili nel modo seguente:

- ▶ l'attività di raffinazione deve essere mantenuta in Europa e va rafforzata migliorandone la competitività;
- ▶ le Istituzioni europee si impegnano a valutare e a monitorare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici anche sulla fonte petrolio;
- ▶ la Commissione europea deve esaminare e valutare rigorosamente gli effetti della legislazione esistente e di quella in corso di definizione sulla competitività del settore della raffinazione, adottando politiche coerenti con gli obiettivi energetici, industriali ed ambientali;
- ▶ il *fitness check* è lo strumento ideale per effettuare queste valutazioni;
- ▶ la Commissione europea si impegna ad istituire un Forum permanente ove discutere ed identificare tutte le misure necessarie a conseguire gli obiettivi determinati;
- ▶ il Forum sarà aperto a tutti gli *stakeholders* e dovrà attivarsi fin dai primi mesi del 2013 per raggiungere risultati concreti nel corso dell'anno;

- nell'ambito del Forum sarà presa in considerazione anche la proposta italiana di autorizzazione alle importazioni e quella francese di prevedere una *border tax* sulla CO₂.

Tra gli obiettivi del Tavolo sulla Raffinazione della Commissione UE vi è la ricerca di meccanismi europei che correggano e/o limitino le attuali distorsioni di mercato, facendo leva sulla promozione del concetto *green label* per tutti i prodotti europei rispetto a quelli dei Paesi emergenti.

In questo modo verrebbero ad essere premiati i prodotti ottenuti da processi industriali europei certificati dal punto di vista della sostenibilità ambientale ed energetica rispetto a quelli delle altre aree extra-UE, privi di tali obblighi.

A livello nazionale, in linea con tale orientamento, è stata approvata la Legge 136 del 7 agosto 2012 che all'art. 36 stabilisce che l'importazione di prodotti petroliferi finiti liquidi da Paesi non appartenenti all'Unione Europea è soggetta ad una autorizzazione rilasciata sulla base di criteri che tengano conto dell'aderenza dell'impianto estero di produzione dei prodotti petroliferi alle prescrizioni ambientali, di salute dei lavoratori e di sicurezza, previste dalla disciplina comunitaria per gli

impianti produttivi ubicati all'interno della Comunità. La normativa italiana, il cui decreto attuativo è stato prorogato a giugno 2013, tuttavia, se non attuata anche negli altri Paesi dell'UE, sarebbe inefficace o addirittura penalizzante per l'Italia. La norma quindi dovrà essere messa all'ordine del giorno con priorità elevata nel Forum permanente in fase di attuazione.

In definitiva è possibile concludere che l'attuale struttura del sistema di raffinazione nazionale ed europeo è in grado di soddisfare interamente la domanda di prodotti petroliferi proveniente dai rispettivi mercati. Il petrolio grezzo può essere approvvigionato da una moltitudine di produttori, quindi, non si è esposti a particolari rischi di rifornimento. Una struttura di raffinazione non adeguata, invece, renderebbe il mercato nazionale ed europeo fortemente dipendente dalle importazioni di prodotti finiti da Paesi extra-UE, esponendolo a gravi rischi strategici per la sicurezza degli approvvigionamenti.

Una maggiore sicurezza degli approvvigionamenti energetici viene assicurata solo con il mantenimento in Europa di una industria della raffinazione di capacità adeguata e competitiva nei mercati internazionali. In particolare, la competitività dell'industria della raffinazione deve essere resa compatibile con la legislazione ambientale comunitaria attuale e futura. ■