

Contributo Unione Petrolifera all'Affare assegnato sulle iniziative di sostegno ai comparti dell'industria, del commercio e del turismo nell'ambito della congiuntura economica conseguente all'emergenza da COVID-19 (Atto n. 445)

Premessa

L'attuale situazione di emergenza sanitaria ha reso evidente il **valore strategico della filiera petrolifera** per garantire il tempestivo approvvigionamento energetico su tutto il territorio nazionale, come confermato espressamente nel DPCM del 22 marzo scorso. Il settore tutto non si è sottratto a questa richiesta evidenziando ancora una volta il profondo senso di responsabilità che lo contraddistingue.

Il drastico calo delle vendite dovuto al *lockdown* esteso a tutto il Paese dal 10 marzo scorso ha avuto pesanti riflessi su tutta la filiera che ha continuato ad essere attiva, nel rispetto di tutte le misure di prevenzione e contenimento previste, nonostante il crollo della domanda finale dei prodotti finiti:

- gli impianti produttivi, ossia le raffinerie, quali impianti a ciclo continuo, hanno ridotto la propria attività al minimo tecnico e in alcuni casi hanno dovuto anticipare le fermate di manutenzione straordinaria. Tutto ciò disottimizza fortemente le lavorazioni e determina significativi problemi operativi legati allo stoccaggio delle quantità invendute;
- gli impianti di stoccaggio hanno drasticamente ridotto la propria movimentazione di prodotti;
- gli impianti di distribuzione carburanti hanno visto crollare le proprie vendite, con significativi problemi di gestione, sia sulla viabilità ordinaria che su quella autostradale.

Occorre ricordare che, per quanto riguarda il downstream petrolifero, alla crisi legata all'emergenza sanitaria si è aggiunta quella del crollo del prezzo del petrolio, che si è ridotto in due settimane del 60%.

Al di là degli effetti sui bilanci e delle enormi perdite inventariali che colpiranno il settore, l'effetto combinato del crollo dei consumi e del valore dei prodotti finiti, rispetto al costo della materia prima acquistata a prezzi appunto superiori del 60% a quelli correnti, ha generato in pochi giorni un ammanco di cassa per il settore che supera i 4 miliardi.

A tale drastica riduzione dei flussi finanziari disponibili occorre aggiungere poi le cospicue perdite economiche a cui sono sottoposti tutti i comparti della filiera a causa della significativa riduzione di ricavi a fronte del notevole ammontare dei costi fissi tipici delle nostre attività.

Di fronte a questa grave congiuntura la possibilità di evitare il collasso del sistema industriale e produttivo dipenderà dalle misure che si adotteranno per sostenerlo sia nel breve termine

che nella ripresa. Ciò di cui si ha più bisogno in questo momento sono misure straordinarie di sostegno per fronteggiare l'enorme crisi di liquidità che si è evidenziata in precedenza.

Le immissioni in consumo di carburanti nel mese di marzo, se paragonate a quelle di marzo dello scorso anno, sono, come detto in precedenza, calate drasticamente nonostante le attuali limitazioni alla circolazione siano state introdotte solo progressivamente a partire dalla seconda settimana del mese (*vedi tabella seguente*).

	marzo 2019 ⁽¹⁾	marzo 2020 ⁽¹⁾	aprile 2020 ⁽¹⁾ stime
Benzina	592	285 -52% ⁽²⁾	155 -75% ⁽³⁾
Gasolio autotrazione	2011	1186 -41% ⁽²⁾	780 -60% ⁽³⁾
Jet fuel	342	115 -66% ⁽²⁾	20 -95% ⁽³⁾

(1) Valori in migliaia di tonnellate

(2) Scostamento rispetto a marzo 2019

(3) Scostamento rispetto ad aprile 2019

Nel mese di aprile, sulla base dell'andamento delle prime settimane, si prevede un ulteriore forte calo, con vendite medie per la benzina e gasolio per il trasporto passeggeri di meno 75% rispetto ad aprile 2019 e del 50% del gasolio destinato al trasporto merci. Riduzioni inoltre di quasi il 95% per i prodotti impiegati nel trasporto aereo e del meno 80% per quelli utilizzati per le navi traghetto e per le crociere.

Rispetto alle situazioni di crisi affrontate nei decenni passati, oggi la situazione appare molto più delicata per la velocità del declino e per la prevedibile lentezza nel recupero che comunque non avverrà mai completamente.

Il nostro settore ha sempre affrontato i momenti di crisi contando sulle proprie risorse, senza chiedere nulla. Oggi, di fronte a questa grave congiuntura avversa, servono però interventi straordinari di sostegno.

Le prime misure messe in campo, rivolte soprattutto alla sopravvivenza della parte finale della filiera, sembrano andare nella giusta direzione, ma serve uno sforzo aggiuntivo e vanno estese anche alle grandi aziende. La situazione descritta determina infatti la necessità di misure provvisorie di carattere specifico soprattutto a favore dei soggetti passivi di accisa che, nel sistema attuale, sono considerati fiduciari dell'amministrazione finanziaria.

È evidente che una volta superata l'emergenza, bisognerà poi avviare la ripresa. A tal fine, servirà un forte rilancio degli investimenti, utilizzando il più possibile le risorse che saranno rese disponibili dalla BCE e dall'Europa per adeguare il nostro sistema ed affrontare le sfide future: la raffinazione dovrà investire per rispondere alla de-carbonizzazione, i depositi per accogliere i nuovi prodotti, la distribuzione per soddisfare la nuova domanda di mobilità.

La profonda crisi che incontrerà il Paese anche dopo il periodo emergenziale non dovrà pregiudicare il percorso verso un'economia low-carbon già delineato, ma dovrà porre maggiore attenzione agli strumenti con cui conseguire tali obiettivi, evitando di gravare ulteriormente sia sui settori industriali che sui consumatori finali. A tal fine, date le risorse più limitate, occorrerà porre ancora maggiore attenzione nella valutazione degli interventi più efficaci - in termini di costi per gr di CO₂ evitata - cogliendo appieno tutte le potenzialità delle filiere esistenti.

Una spinta importantissima in questo senso dovrà venire da:

- la semplificazione dei percorsi autorizzativi che, pur mantenendo il necessario rigore, dovranno evitare inutili duplicazioni e dannose sovrapposizioni di responsabilità dei diversi livelli istituzionali;
- l'introduzione di un sistema premiale e di stimoli fiscali per chi avvia seri programmi di investimento finalizzati alla modernizzazione, all'innovazione e alla ricerca;
- la messa in campo di ammortizzatori sociali straordinari per le inevitabili chiusure di impianti non in grado di trasformarsi e che risulteranno obsoleti o ridondanti.

In tale ottica le nostre proposte possono distinguersi tra quelle contingenti, volte a ridare liquidità al settore nel breve termine, e quelle per il rilancio del Paese e la ripresa e trasformazione della nostra filiera.

Misure per il sostegno della liquidità

Per le aziende che immettono in consumo prodotti petroliferi, e quindi sono sottoposte al **versamento delle accise** che gravano su tali prodotti, una dilazione dei termini attualmente previsti per il loro versamento allo Stato rappresenterebbe una significativa iniezione di liquidità. Data la drastica riduzione dei consumi tale dilazione sarebbe coperta dalle garanzie già prestate e quindi non esporrebbe lo Stato a nuovi rischi, ma al solo costo di finanziamento del debito pubblico per il periodo di differimento.

Parallelamente appare importante assicurare il superamento del limite di 700mila euro nella **compensazione dei crediti d'imposta erariale**. I ritardi con cui lo Stato procede ai rimborsi dei crediti fiscali mette in grave difficoltà le aziende essendo l'attuale limite chiaramente sottodimensionato per aziende di grandi dimensioni. Viste inoltre le significative perdite che il settore sta accumulando e che genereranno notevoli **perdite fiscali**, sarebbe opportuno consentirne nel triennio 2019-21 l'**utilizzo di tali perdite per la compensazione di imposte e tributi dovuti alla PA**. Trattandosi, tra l'altro, di una compensazione tra crediti e debiti, il gettito fiscale rimarrebbe invariato, verrebbero solo anticipati dei rimborsi fiscali.

Infine, si auspica una misura per il **recupero dell'accisa in caso di ritardo nei pagamenti da parte della PA**. Nel caso di commercializzazione di prodotti sottoposti ad accisa, l'esposizione del fornitore in caso di ritardo nel pagamento è molto alta dato il peso di tale componente sul prezzo finale. Ciò aumenta l'esposizione finanziaria del fornitore anche nei confronti della pubblica Amministrazione. Trattandosi di una compensazione tra crediti e debiti della pubblica Amministrazione già scaduti il gettito fiscale rimarrebbe invariato.

Misure per ridurre il costo al consumo dei prodotti petroliferi

Per la ripresa complessiva del Paese, centrale sarà il costo dei prodotti energetici tra cui quello dei carburanti. In questa fase le quotazioni dei prodotti petroliferi sono molto ridotte ma non è possibile prevedere il loro andamento in fase di ripresa. Si propongono di seguito una serie di misure volte a contenere, almeno per il 2020, tali prezzi senza pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi ambientali e la sicurezza energetica del Paese.

Sostegno biocarburanti: il crollo delle quotazioni dei prodotti petroliferi, legato anche all'emergenza da Covid 19, ha comportato una forte divaricazione tra le quotazioni dei combustibili fossili e quelle dei biocarburanti, ciò rischia di riflettersi in un significativo aumento dei costi dei prodotti finali proprio in una fase di crisi economica del Paese.

Al fine di contemperare l'esigenza, da un lato, di non rallentare il progressivo sviluppo di carburanti sempre più de-carbonizzati e, dall'altro, di non gravare gli operatori industriali e i consumatori finali di nuovi oneri, appare necessaria, almeno per l'anno 2020, una **parziale defiscalizzazione della componente bio dei carburanti autotrazione**, oggi soggetta alla medesima tassazione dei carburanti con cui sono miscelati.

Scorte di prodotti petroliferi dello Stato: in considerazione dello sforzo richiesto al settore nel periodo di emergenza Covid 19 per continuare ad assicurare, nonostante il drastico calo della domanda, il servizio essenziale di produzione, stoccaggio e distribuzione di carburanti, sarebbe auspicabile che **i costi relativi al mantenimento delle scorte di prodotti**

petroliferi (benzina, gasolio, carboturbo, ecc.) **di proprietà dello Stato**, essenziali per la sicurezza degli approvvigionamenti, gestite e detenute dall'Organismo centrale di Stoccaggio, siano, per il solo anno 2020, a carico dello Stato stesso e non degli operatori del mercato. Gli operatori dovranno continuare a garantirne invece la rimanente parte, pari a 73 giorni di importazioni nette di prodotti petroliferi rispetto ai 90 giorni complessivamente detenuti dal Paese.

Misure per l'evoluzione e la ristrutturazione della filiera

Una volta superata l'emergenza e "stabilizzato" il sistema, bisognerà avviare la ripresa. A tal fine, come già detto in premessa, servirà un forte rilancio degli investimenti, per modernizzare il sistema ed affrontare le sfide future: la raffinazione dovrà investire per rispondere alla de-carbonizzazione, i depositi per accogliere i nuovi prodotti, la distribuzione per soddisfare la nuova domanda di mobilità. Una spinta importantissima in questo senso dovrà venire da:

- la neutralità tecnologica come principio base nell'assegnazione di finanziamenti nazionali ed europei per la ripresa;
- la semplificazione dei percorsi autorizzativi;
- stimoli fiscali per chi avvia programmi di investimento;
- l'introduzione di ammortizzatori sociali straordinari per le inevitabili chiusure o riconversioni.

Nell'ambito della semplificazione una particolare attenzione va posta in materia di Autorizzazioni Integrate Ambientali (AIA) ove prescrizioni disomogenee sul territorio o più restrittive di quelle comunitarie rischiano di pregiudicare la competitività delle nostre imprese. È necessario individuare un processo di formazione della decisione pubblica condiviso e co-determinato per evitare comportamenti disomogenei a livello regionale e locale, consentendo così ai gestori degli impianti produttivi di poter fare affidamento su un quadro di regole omogeneo e stabile nel tempo.

Per quanto attiene agli stimoli fiscali sarebbe importante estendere per il biennio 2020 e 2021 le attuali misure relative al superammortamento ed all'iperammortamento a tutti gli investimenti di modernizzazione, oltre che nella Ricerca e nello Sviluppo, attuati dalle aziende.