unione petrolifera

RISOLUZIONE 7-01191

«INTERVENTI IN MATERIA FISCALE, ASSICURATIVA, FINANZIARIA SULLE TEMATICHE AMBIENTALI»

Audizione
Unione Petrolifera

Camera dei Deputati
Commissione Finanze (VI)
Roma, 24 ottobre 2017

Chi siamo

L'Unione Petrolifera riunisce le principali aziende petrolifere che operano in Italia nell'ambito della raffinazione del petrolio, della logistica e della distribuzione dei prodotti petroliferi (il cosiddetto downstream petrolifero).

Con 39 aziende associate, nazionali e internazionali, e 11 soci aggregati rappresenta il settore nelle sedi istituzionali e costituisce il fulcro delle iniziative di analisi e studio del comparto sui temi tecnici, economici e ambientali.

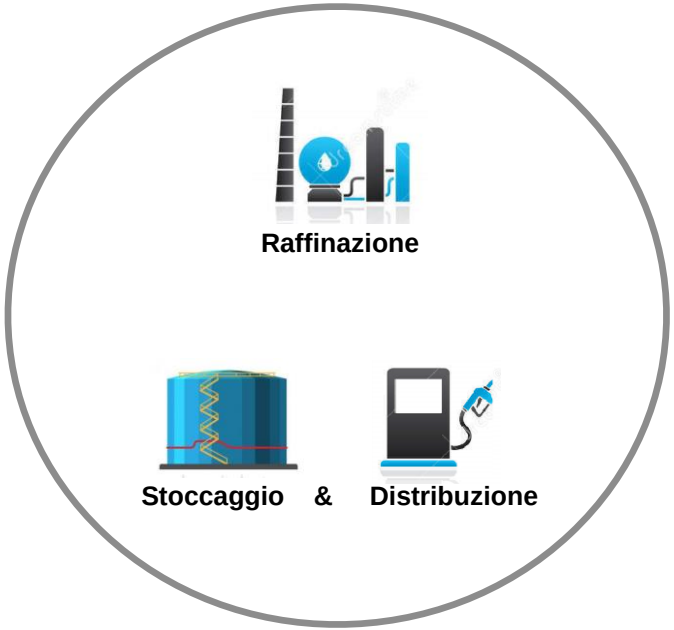
La tutela dell'ambiente, l'attenzione per la sicurezza, l'impegno nella ricerca e nell'innovazione sono i valori fondamentali e irrinunciabili di Unione Petrolifera, al servizio di un comparto industriale moderno e vitale.

NUMERI DEL COMPARTO

- ***13 raffinerie** distribuite sull'intero territorio nazionale, di cui **2 bioraffinerie***
- *una **logistica** ed una **distribuzione** con infrastrutture capillarmente diffuse sul territorio, con 20.750 punti vendita, oltre 100 depositi di capacità superiore a 3.000 mc e centinaia di depositi di piccole dimensione, di cui circa 300 fiscali, nonché oltre 2.700 km di oleodotti*
- ***21.000 occupati diretti** con elevata scolarizzazione (il 20% è laureato) oltre ad un **indotto di altri 130.000,** con l'ausilio di mano d'opera di alta specializzazione*
- *un altissimo contributo tecnologico, con oltre **1.000 brevetti registrati***

*Sotto il **profilo economico** il settore:*

*Produce **100 miliardi di euro** di fatturato annuo*
*Incassa per conto dello Stato **miliardi di euro** tra accise e IVA*
*Contribuisce alla bilancia comme**40** rciale **con13 miliardi di euro** di prodotti raffinati*



Il downstream petrolifero

Italia: domanda di energia e ruolo del petrolio

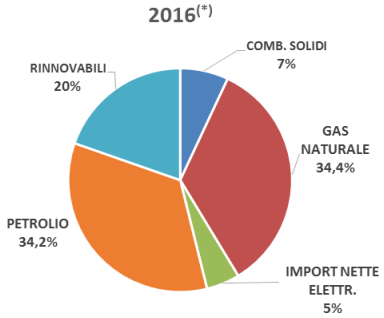
Nel 2016 la domanda di **energia primaria italiana è stata pari a circa168 MTep**

Nei **trasporti la domanda è soddisfatta per il 92% dal petrolio**, mentre le altre fonti (energia elettrica, rinnovabili e gas) contribuiscono ciascuna per il 2-3%.
I prodotti petroliferi soddisfano oggi il:

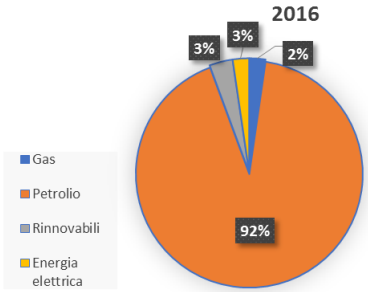
92% del trasporto su strada
99,5% del trasporto aereo
98,6% del trasporto via mare
2,9% del trasporto su rotaia

Anche in prospettiva, **nei vari scenari (IEA, EUCO27/30), nel 2030 il petrolio rimarrà centrale** (76%-88%) **per la mobilità**

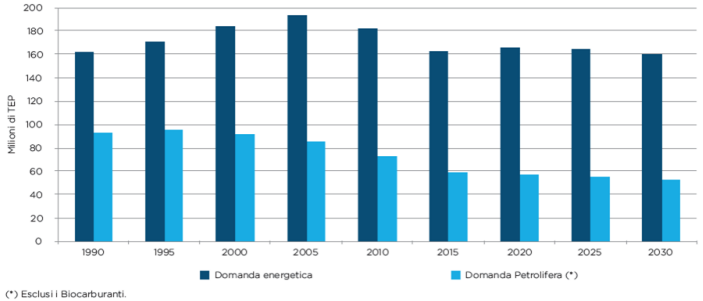
Domanda di energia primaria (peso %)



Domanda di energia nei trasporti per fonte (peso %)



Evoluzione domanda energetica e ruolo del petrolio (1990-2030)



Fonte: Stime UP su dati MISE

(*) Dati provvisori.

Fonte: Unione Petrolifera, Previsioni di domanda energetica e petrolifera italiana, 2017-2030

Il contributo del petrolio alla fiscalità energetica

- Nel 2016 la fonte petrolifera, pur coprendo il 34,2% della domanda di energia totale, ha generato **un gettito fiscale pari all'81% dell'intera fiscalità energetica (26,4 miliardi di euro da accise), cui si aggiungono 12 miliardi dall'Iva**.
- I soli **prodotti autotrazione** (benzina, gasolio e gpl) **hanno contribuito per 25 miliardi di euro da accise e 9 miliardi da IVA.**
- **Sui prodotti petroliferi emerge un carico fiscale decisamente sproporzionato** rispetto alle altre fonti di energia usate sia per scopi termici che per autotrazione.

Il contributo al gettito delle singole categorie di prodotti petroliferi

Prodotto	*Consumi 2016 (milioni di tep)*	*Accisa/imposta di consumo (€/tep)*	*Gettito complessivo '16 (m.di/€)*
Benzina	8,0	924,9	7,37
Gasolio	23,6	720,6	17,05
Gpl			
trazione	1,8	243,4	0,45
combustione		172,6	0,20
Gasolio riscaldamento	1,2	470,6	0,50
Olio combustibile	0,9	32,03	0,60
Lubrificanti	0,2	787,81	0,25
Bitume	0,6	32,96	0,05
Totale	**36,4**		**26,42**

Il contributo al gettito delle singole categorie di prodotti energetici non petroliferi

Prodotto	*Consumi 2016 (milioni di tep)*	*Accisa/imposta di consumo (€/tep)*	*Gettito complessivo '16 (m.di/€)*
Metano			
trazione	0,9	3,78	0,003
combustione	35,5	14,28	3,51
Carbone	2,7	8,36	0,40
Energia elettrica			2,65
usi civili	5,5	264	
usi industriali	19,1	n.d.	
GNL	n.d.	3,78	n.d.

Fonte: UP su dati Ministero sviluppo Economico e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

In Italia il carico fiscale sui carburanti è tra i più alti d'Europa

In Italia il **carico fiscale sui prodotti petroliferi è tra i più elevati a livello europeo.**

Fiscalità sui carburanti nei principali Paesi Area Euro - *valori medi anno 2016 (euro/litro)*

	BENZINA				DIESEL		
	accisa	IVA	totale		accisa	IVA	totale
Italia	***0,728***	***0,260***	***0,989***		***0,617***	***0,231***	***0,849***
Francia	**0,648**	**0,217**	**0,864**		**0,511**	**0,184**	**0,694**
Germania	***0,654***	***0,208***	***0,863***		***0,470***	***0,173***	***0,643***
Austria	**0,493**	**0,185**	**0,679**		**0,410**	**0,172**	**0,582**
Spagna	***0,462***	***0,199***	***0,661***		***0,368***	***0,176***	***0,544***

Fonte: Commissione europea

L'alto livello di tassazione ha richiesto l'introduzione di **specifici «sussidi» per determinate categorie di consumatori professionali** come l'autotrasporto, l'agricoltura e la pesca, che altrimenti sarebbero spiazzati sui mercati europei e internazionali.

Tali «sussidi» sono corrisposti in forma di **sgravi fiscali o credito di imposta e la loro eventuale eliminazione metterebbe appunto fuori mercato tali categorie** a vantaggio delle importazioni, con un riflesso chiaramente negativo sul Paese.

Individuare gli obiettivi da traguardare per un'equa fiscalità ambientale

- Occorre chiarire gli obiettivi ambientali prioritari **per un corretto calcolo delle esternalità dei singoli prodotti/fonti di energia.**

La riduzione della CO_2 (accordi di Parigi)

L'obiettivo degli accordi di Parigi (COP21) è contrastare i cambiamenti climatici nel lungo termine e richiede interventi a livello globale, con il coinvolgimento dei Governi mondiali.

Pacchetto Clima Energia UE
Strategia EU «Low Carbon Mobility»

Il miglioramento della qualità dell'aria nei centri urbani

È un problema che va risolto localmente, con soluzioni che siano immediatamente applicabili e vedano il coinvolgimento delle Amministrazioni locali.

Direttiva Qualità dell'Aria
Procedure di infrazione per i superamenti dei limiti su PM e NO_x in 12 zone d'Italia

- L'attuale **fiscalità energetica deriva solo in parte da criteri ambientali**, essendosi concretizzata attraverso lo stratificarsi negli anni di interventi legati ad esigenze di bilancio dello Stato.

- Gli **obiettivi fissati a livello europeo nell'ambito dell'Energy Union richiederebbero una rivalutazione della fiscalità energetica sotto il profilo ambientale** senza pregiudicare però la sicurezza e l'economicità degli approvvigionamenti.

Applicazione degli obiettivi COP21 al settore energetico

- A livello industriale (**raffinazione) il settore petrolifero è già sottoposto allo schema Emission Trading (ETS)** che deve continuare a rappresentare il *driver* principale anche se occorre renderlo più efficace.

- A livello di **impiego dei prodotti petroliferi nel settore dei trasporti**, non sottoposto all'ETS, una tassazione orientata alla riduzione della CO_2 potrebbe seguire due ipotesi:

  a) **considerare il contenuto di carbonio di ciascun prodotto energetico e il potere energetico dello stesso,** valorizzando il fattore di emissione di CO_2 (€/tCO_2) e il contenuto energetico (€/GJ);

  b) **considerare la CO_2 emessa durante l'intero ciclo di vita del prodotto, stimolando quindi l'efficienza energetica complessiva.**

- **L'ipotesi a)** aveva ispirato **nel 2011** la **proposta della Commissione europea di revisione complessiva della fiscalità energetica (N2011/92),** poi ritirata per gli evidenti limiti del metodo che, prescindendo dall'efficienza delle tecnologie di utilizzo e produzione, **non promuoveva la ricerca e lo sviluppo di tecnologie low carbon**.

- **Più corretto appare considerare, come nell'ipotesi b), le emissioni di CO_2 a parità di prestazione (km percorso per cilindrata omogenea) nonché le emissioni durante il ciclo di vita a monte (produzione)** per stimolare la ricerca di soluzioni sempre più efficienti.

- Il **naturale ricambio del parco auto** (valore medio circa 2 milioni di auto all'anno di ricambio) con i nuovi modelli Euro 6 (benzina, gasolio, ibride, gas), **consentirebbe al 2030 una riduzione della CO_2 del 37% rispetto al 2005**, raggiungendo, e addirittura migliorando, l'obiettivo del 33% già previsto a livello europeo.

… ma una tassazione basata solo sugli obiettivi COP21 non risponde agli altri obiettivi ambientali

- Un criterio di tassazione unicamente basato sugli obiettivi COP21, ossia riduzione della CO_2, può **penalizzare prodotti favorevoli all'ambiente per la qualità dell'aria. Eventuali interventi devono quindi essere integrati con altre misure di compensazione o riequilibrio.**

- Ogni intervento **dovrà perciò essere valutato nella sua globalità**, considerando gli impatti complessivi.

- I livelli di tassazione, sia per la CO_2 sia eventualmente per gli altri inquinanti, andrebbero **rivisti periodicamente per tenere conto dell'evoluzione dell'efficienza** del parco auto e dell'impatto del trasporto veicolare nel superamento dei limiti, rispetto alle altre fonti emissive.

- Un **riequilibrio della fiscalità dovrà avere un ambito temporale lungo** e dovrà individuare i livelli di tassazione sulle alimentazioni che andranno a sostituire i prodotti fossili per **garantire parità di gettito.**

Fuels	Emissioni medie CO_2 g/km	
	2010	2020
Benzina	185	125
GPL	160	110
Diesel	145	106
Gas Naturale	163	102
Biometano	39	25
Ibrida Benzina	125	83
Ibrida Diesel	115	79
PHEV Benzina	111	74
PHEV Diesel	105	75
EV EU mix.	78	57

Fonte: Elaborazione UP su dati JRC (Joint Research Center, Institute for Energy and Transport, European Commission) riferiti all'intero ciclo di vita del prodotto.

Conclusioni

- L'attuale **fiscalità energetica deriva solo marginalmente da criteri ambientali**, essendosi concretizzata attraverso lo stratificarsi negli anni di interventi legati ad esigenze di bilancio dello Stato.
- La **tassazione sui prodotti petroliferi per autotrazione (**ben al di sopra di qualsiasi costo ambientale) **in Italia è già tra le più alte in Europa**, con un delta fiscale verso la media europea su benzina e gasolio, rispettivamente, di 11 e 17 centesimi euro/litro,.
- Gli **obiettivi fissati nell'ambito dell'Energy Union richiederebbero una rivalutazione della fiscalità energetica sotto il profilo ambientale** senza pregiudicare però la sicurezza e l'economicità degli approvvigionamenti.
- Qualsiasi **intervento dovrà essere successivo ad un riordino della materia a livello europeo**, onde evitare ulteriori distorsioni competitive per il sistema industriale italiano in termini di costo dell'energia.
- L'intervento fiscale andrebbe p**rogrammato al fine stimolare lo sviluppo dell'efficienza energetica e di tecnologie low-carbon** in tutta la filiera (produzione/utilizzo).
- Una tassazione **basata solo sul contenuto di carbonio penalizza prodotti riconosciuti, anche nel recente passato, favorevoli all'ambiente per il miglioramento della qualità dell'aria** nei grandi centri urbani e quindi **non può essere l'unico parametro**.
- Appare necessaria **una pianificazione di medio-lungo periodo** che consenta di garantire l'invarianza del gettito fiscale, nonché la sostenibilità sociale e ambientale delle scelte prese.

I nostri Associati

unione petrolifera

Piazzale Luigi Sturzo 31 - 00144 - Roma

06.5423651

unionepetrolifera.it