

# IL SETTORE PETROLIFERO E IL SISTEMA PORTUALE

5 febbraio 2015

# 1

## IL SETTORE PETROLIFERO

Il settore petrolifero assicura la copertura del 36% della domanda energetica nazionale tramite:

- 12 stabilimenti di produzione di oli minerali (raffinerie) per una capacità effettiva di circa 90 milioni di tonnellate, di cui il 60% localizzate nelle isole
- circa 50 depositi costieri strategici di oli minerali

Il settore petrolifero rappresenta il primo utilizzatore dei porti ed opera sostanzialmente in autonomia funzionale, sono infatti movimentati via nave:

- il greggio per l'approvvigionamento delle raffinerie
- i prodotti petroliferi finiti direttamente importati dall'estero
- i prodotti petroliferi raffinati nelle raffinerie insulari e distribuiti sulla penisola (cabotaggio) o esportati

L'Italia è l'unico Stato dell'Unione Europea a svolgere una significativa attività di cabotaggio nazionale per approvvigionare tempestivamente il mercato dei carburanti e combustibili

Nel 2013 sono state movimentate nei porti italiani circa 170 milioni di tonnellate tra greggio e prodotti petroliferi finiti, destinati non solo al mercato nazionale ma anche a quello comunitario ed estero, ovvero quasi il 40% delle merci complessivamente movimentate nei porti nazionali e il 70% delle merci movimentate alla rinfusa

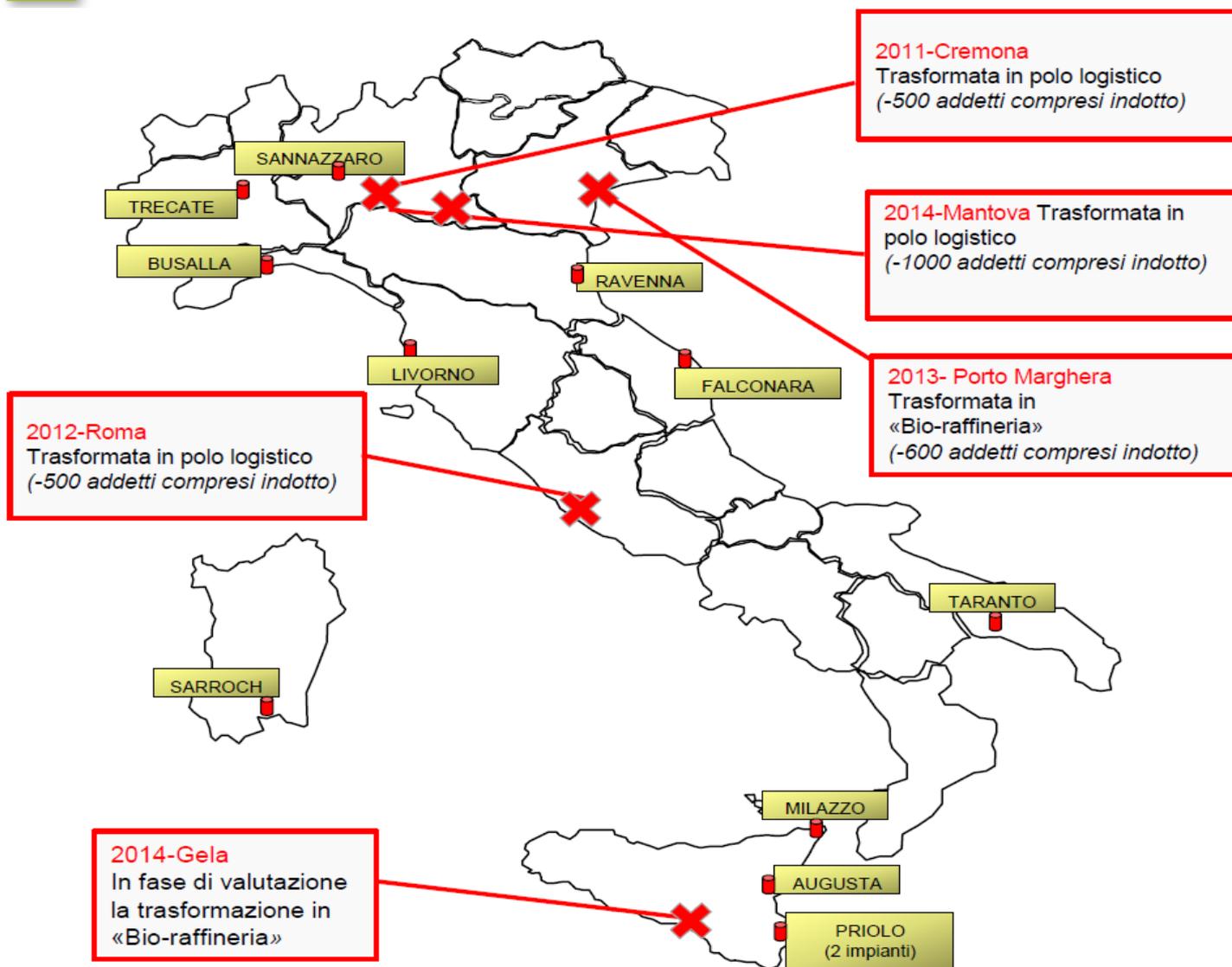
Il settore petrolifero sta attraversando da alcuni anni una profonda crisi, con:

- un costante calo dei consumi (- 36% nell'ultimo decennio)
- la mancanza di economicità dell'attività di raffinazione

Ciò ha portato alla chiusura di 5 raffinerie, di cui 3 trasformate in depositi di oli minerali e 2 in fase di trasformazione in raffinerie per il trattamento di biocarburanti

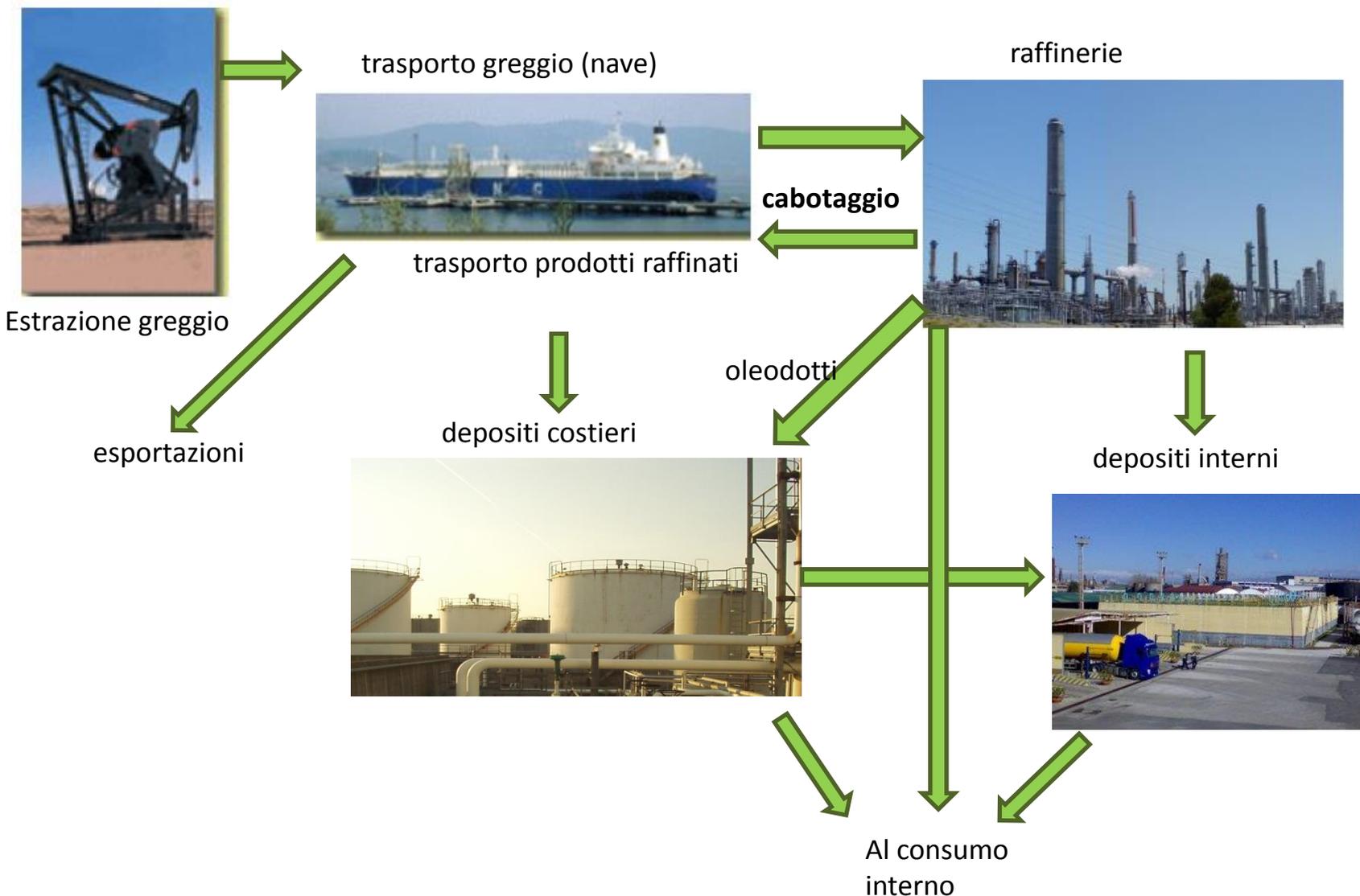
## 3

## LE RAFFINERIE IN ITALIA E L'IMPATTO DELLA CRISI



# 4

## LA CENTRALITA' DEI PORTI NELLA LOGISTICA DEL MERCATO PETROLIFERO



## IL CALO DEI TRAFFICI ED I RIFLESSI SUI TRAFFICI OBBLIGATI

Così come il settore petrolifero sta sostenendo enormi sforzi per ricercare la massima efficienza in tutte le fasi produttive e distributive, anche il sistema portuale è chiamato a dare il proprio contributo per rispondere alle nuove esigenze dell'utenza

Il sistema portuale sembra invece reagire al calo dei traffici, non con un'ottimizzazione della gestione, ma gravando di maggiori oneri gli utenti del porto allo scopo di garantirsi le stesse entrate

In particolare, sono penalizzati i «traffici obbligati», soprattutto quelli petroliferi, ovvero le merci che, data la localizzazione degli impianti produttivi/distributivi, devono necessariamente essere movimentate nello specifico porto in cui opera l'unità produttiva/distributiva

## LA RAPPRESENTANZA NEI COMITATI DI GESTIONE DEI PORTI

I traffici petroliferi sono centrali per l'attività di molti porti

Nonostante ciò gli operatori petroliferi spesso:

- non hanno la possibilità di condividere le decisioni sulla determinazione delle tariffe portuali e dei servizi portuali
- non hanno una rappresentanza diretta nei Comitati di gestione del porto

La partecipazione ai Comitati ed alle decisioni delle Autorità portuali, oltre che a criteri generali di rappresentanza, deve tenere conto, per ogni singola realtà portuale, della rilevanza di specifiche localizzazioni industriali produttive/distributive

Gli utenti dei porti sono gravati da:

- tasse portuali elevate e disomogenee tra i singoli porti, anche localizzati sullo stesso litorale e più alte rispetto agli altri porti europei
- tariffe per servizi portuali articolate secondo un sistema molto complesso che, prendendo a pretesto la sicurezza e la tutela ambientale, assicura un regime di «monopolio legale» agli operatori dei servizi portuali, eliminando elementi di concorrenza e quindi di ricerca di efficienza nei servizi prestati

Un esempio: nel porto di Barcellona le tasse e le tariffe portuali per una petroliera da 30-35.000 tonnellate sono circa un quinto di quelle mediamente corrisposte nel porto di Fiumicino

## 8

# TARIFFE SERVIZI PORTUALI IN ITALIA E IN EUROPA

Country name Port name	Italy Fiumicino(Boa)	Italy Civitavecchia(Pier)	Italy Gaeta (Pier)	Italy Genova (Pier)	Italy Augusta (Pier)	Italy Milazzo (Pier)	Germany Hamburg	Spain Barcelona	Malta Marsaxlokk Bay
COSTS DESCRIPTION	AMOUNT	AMOUNT	AMOUNT	AMOUNT	AMOUNT	AMOUNT	AMOUNT	AMOUNT	AMOUNT
<i>Pilotage in/out</i>	5.151	3.100	4.340	4.105	5.224	2.650	11.900	1.160	668
<i>Towage/Tugs in/out</i>	10.080	40.080	14.248	17.206	12.289	21.544	2.650	4.050	9.908
<i>Mooring in/out</i>	2.860	2.396	2.300	2.566	1.771	1.340	0	990	299
<i>Port advisor</i>	0	0	0	147	130	184	0	0	0
<i>Quay dues</i>	48	32	48	64	0	125	0	0	0
<i>Tonnage/Port dues</i>	125	125	125	163	125	0	4.500	5.280	6.844
<i>Dockage</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Motorboats</i>	2.686	255	270	0	500	527	N/A	0	0
<i>Firegards</i>	0	0	0	1.260	2.450	3.300	0	0	0
<i>Antipollution fee</i>	9.880	0	0	2.240	620	0	0	0	0
<i>Common postage&amp;transport</i>	50	50	50	50	98	50	0	0	50
<i>Tug in assistance</i>	19.730	0	10.535	0	0	0		0	0
<i>Waste tax</i>	0	0	0	0	0	0		0	0
<i>Port chemist for H2S</i>	0	0	0	0	0	0		1.250	225
<i>Rina for COW</i>	0	0	0	0	0	0		0	305
<i>Garbage removal</i>	3.000	380	375	300	250	1.230	375	0	0
<i>Sanity Dues</i>	0	0	0	0	0	0	1.500	0	0
<b>Totale Euro</b>	<b>53.610</b>	<b>46.418</b>	<b>32.291</b>	<b>28.101</b>	<b>23.457</b>	<b>30.950</b>	<b>20.925</b>	<b>11.480</b>	<b>17.719</b>
€/tonn	1,787	1,547	1,076	0,937	0,782	1,032	0,698	0,383	0,591

Simulazione tariffe per scarico nave di prodotti petroliferi da 30/35.000 tons con fuori orario

- Non chiara ripartizione di competenze in ambito portuale tra i diversi enti amministrativi (Capitaneria, Autorità portuale, Demanio, Comune, Regione, Agenzia Dogane) con duplicazione di iter e discipline disomogenee
- Servizi molto onerosi e talvolta «ridondanti» (es. ritiro giornaliero dei rifiuti) che rendono anche importanti servizi aggiuntivi, quali i bunkeraggi, non competitivi, minando ulteriormente la capacità dei nostri porti di attrarre nuovi traffici.
- Obbligatorietà nel pagare alcuni servizi anche quando sono autoprodotti, come nel caso, per il nostro settore, delle operazioni di imbarco e sbarco del greggio/prodotti che vengono effettuate in modo autonomo, senza avvalersi degli operatori portuali.
- Esigua durata delle concessioni demaniali rispetto ai tempi previsti dalle vigenti norme per l'ammortamento degli investimenti effettuati, finalizzati a garantire la continuità ed autonomia energetica del Paese

- **Distorsioni della concorrenza nel mercato nazionale**

Gli operatori dei traffici obbligati si vedono costretti a sostenere costi impropri in relazione all'ubicazione dei propri siti, spesso sensibilmente diversi da quelli sostenuti dai concorrenti che approvvigionano lo stesso mercato, ma operano su siti e porti diversi

- **Perdita di competitività del Paese con:**
  - oneri eccessivi sui traffici obbligati, che gravano poi sul «sistema Italia», in maniera ancora più incisiva, nel caso dei traffici petroliferi, trattandosi di prodotti energetici
  - progressivo consistente spostamento dei traffici su altri Paesi, quando possibile
  - incapacità di acquisire nuovi traffici con perdita di significative opportunità per il «sistema Italia», che dispone invece di capacità di produzione e stoccaggio di prodotti petroliferi in eccesso, in grado quindi sia di potenziare le lavorazioni per le esportazioni sia di rappresentare un hub di stoccaggio (es. positivo Terminale Marittimo SIOT a Trieste: punto d’inizio del sistema TAL con oltre 40 milioni di tonnellate di greggio movimentate l’anno, copre il 90% del fabbisogno energetico dell’Austria ed il 40% della Germania e della Repubblica Ceca)

**con aumento degli oneri per il sistema Italia  
ed il consumatore finale**

- Definizione di un quadro regolatorio nazionale relativo ai criteri di sicurezza dei porti e definizione di principi di semplificazione operativa e costituzione di un organismo di supervisione e coordinamento a livello centrale sulle singole Capitanerie/Autorità portuali locali
- Affidamento dei servizi portuali attraverso criteri concorrenziali che favoriscano la pluralità di operatori, l'economicità e la professionalità del servizio, in linea con la realtà portuale europea
- Definizione di meccanismi tariffari per i servizi portuali che individuino i costi legati all'erogazione degli stessi e che prevedano recuperi di efficienza anche attraverso una ristrutturazione degli stessi servizi
- Chiara individuazione delle competenze in ambito portuale tra i diversi enti amministrativi per assicurare una semplificazione degli iter e una disciplina omogenea

- Incremento della durata delle concessioni demaniali, data la rilevanza strategica attribuita per legge alle raffinerie ed ai depositi di oli minerali costieri, durata che dovrebbe essere legata anche agli investimenti effettuati/da effettuare da parte del concessionario
- Individuazione di criteri omogenei per la determinazione delle tasse di concessione demaniale, per non creare distorsioni alla concorrenza
- Presenza sistematica presso i comitati portuali locali di una rappresentanza degli impianti produttivi/distributivi delle merci maggiormente movimentate, a maggior ragione se strategiche quali gli oli minerali

# 14 L'UNIONE PETROLIFERA – LE ASSOCIATE

Alma Petroli SpA  
API  
API Raffineria di Ancona  
Attilio Carmagnani «AC» SpA  
BP Italia  
Decal SpA  
Depositi Costieri del Tirreno srl  
Disma SpA  
ENI SpA Div.ne Refining & Marketing  
Erg SpA  
Esso Italiana  
Gazprom Neft Lubricants SpA  
IES Italiana Energia e Servizi SpA  
Iplom  
Isab  
KRI SpA  
Kuwait Petroleum Italia

La Petrolifera Italo Rumena  
Lukoil Italia  
Neri Depositi Costieri SpA  
Petra SpA  
Petronas Lubricants Italy SpA  
Raffineria di Milazzo  
Raffineria di Roma  
Saras  
Sarpom  
Seram  
Shell Italia Oil Products srl  
Sigemi  
S.I.O.T.  
Superba srl  
Tamoil SpA  
TotalErg  
Viscolube