

L'intervento. La raffinazione Ue deve essere più "attraente"

Servono investimenti per far fronte alla concorrenza. Riaffermare l'aspetto strategico

di Ugo Dionigi e Paolo D'Ermo*



Roma, 2 maggio - Il riproporsi di una nuova crisi nell'industria della raffinazione in Italia e in Europa ha generato, come succede in questi casi, riflessioni e commenti che spesso partono dall'analisi delle grandi crisi degli anni 70 e su come queste siano state superate.

Sulla stampa nazionale e internazionale sono infatti apparsi recentemente numerosi interventi che nel descrivere l'attuale condizione del settore della raffinazione europea, hanno impiegato definizioni drammatiche, quali "annus horribilis" o "lenta agonia del settore", oppure hanno prospettato soluzioni ottimistiche per portare la raffinazione europea fuori della palude o proponendo soluzioni pensate per dare respiro a situazioni locali, quali "la ripartenza della raffinazione spagnola (maggiore bilanciamento della capacità produttiva benzina/diesel)".

In effetti il settore sta vivendo una grave crisi che potrà essere transitoria solo se si avrà la capacità di affrontarne con spirito di appartenenza europea i veri nodi. Il passaggio che si sta attraversando –verso la ripresa o l'agonia - è veramente arduo: domanda europea stagnante, pur in un quadro mondiale di crescita dei consumi; competizione internazionale con nuovi "grandi raffinatori" extra-Ue; sbilanciamento tra struttura dei consumi europei e della capacità produttiva installata (deficit diesel/ surplus benzine); ridimensionamento o scomparsa dei tradizionali sbocchi all'export delle benzine (principalmente verso gli Usa); politiche e normative Ue a favore di una crescente penetrazione di carburanti prodotti da fonti rinnovabili, che comportano una progressiva riduzione degli impieghi di carburanti tradizionali.

La parola d'ordine, oggi come in passato, è certamente intervenire e razionalizzare. Ma avendo chiari i termini e le difficoltà del problema.

Nel passato, sin dalle crisi degli anni 70, l'industria della raffinazione ha conosciuto molti bassi e pochi alti per molteplici cause sia politiche che di mercato, che hanno portato nel complesso ad una forte riduzione della capacità di lavorazione e a un profondo riassetto impiantistico, logistico e proprietario. Le crisi vennero affrontate con forti interventi di ristrutturazione che, nel corso degli anni, si tradussero nella chiusura di circa 60 raffinerie (Ue 15), per una capacità equivalente di oltre 300 milioni di tonnellate. Il sistema europeo si difese riuscendo ad assicurare i fabbisogni interni e potendo anche destinare a mercati extra-Ue una parte cospicua delle sue lavorazioni. Oggi, l'economia mondiale da un lato sta confermando una crescita dei fabbisogni energetici globali e dall'altro favorisce uno spostamento progressivo del loro baricentro, con peggioramento progressivo del posizionamento geografico del sistema produttivo e della logistica europea. Valutazioni di carattere strategico sia dei nuovi paesi consumatori che dei grandi produttori portano anche alla realizzazione di nuove realtà di raffinazione che, dotandosi delle tecnologie più aggiornate, aumentano ulteriormente le difficoltà di posizionamento competitivo della nostra industria. Quindi una possibile atrofizzazione degli sbocchi sui mercati extra-Ue e una maggior pressione esterna su quelli domestici, per i quali non è prevedibile una ripresa della domanda a causa del carattere strutturale della crisi.

Il sistema europeo della raffinazione si trova quindi in una fase di forte rischio, se non di certezza, di una nuova overcapacity in presenza di un perdurante logoramento dei margini che

limita la costituzione di risorse da destinare agli investimenti.

Cosa fare? Certamente da non fare sarebbe il trascurare, per l'Europa, l'aspetto strategico del settore in termini di sicurezza, bilancia commerciale e capacità industriale. E questo chiama in causa le istituzioni comunitarie e nazionali.

Certamente sarebbe utile un riassetto del settore, che favorisse o, meglio, consentisse l'uscita dal mercato di alcune capacità produttive da individuare tra gli impianti meno competitivi. Questo genererebbe nel comparto un miglioramento dell'efficienza complessiva e quindi consentirebbe al sistema di meglio reggere il confronto con i nuovi grandi competitors internazionali.

Agli attori industriali si richiede la competenza per un'attenta valutazione dell'adeguatezza e capacità di competere nel nuovo assetto del mercato internazionale: spostamento della domanda di prodotti verso l'Asia e il Medio Oriente e, nelle stesse aree geografiche, ingresso di nuovi impianti orientati anche alle esportazioni, di più ampia scala e dotati delle migliori tecnologie disponibili. La valutazione dovrebbe portare ad individuare quegli interventi di ristrutturazione e di razionalizzazione richiesti dal posizionamento competitivo.

E' del tutto evidente che questi interventi dovrebbero essere condivisi con tutti gli stakeholder a valle della valutazione non solo economica, ma anche delle conseguenze di carattere sociale, strategico e della sicurezza energetica dei paesi europei.

Tuttavia, questa strada, di per sé laboriosa e complessa, pur se condivisibile e auspicabile, da sola potrebbe non essere in grado di condurre il settore fuori della palude. Il mero riassetto del comparto, infatti, se non affiancato da nuovi importati investimenti volti a incrementare la competitività degli impianti che restano sul mercato, come avvenne durante gli anni 80, potrebbe non essere sufficiente alla risoluzione dei problemi di competitività del settore e addirittura peggiorare il grado di sicurezza degli approvvigionamenti di prodotti dell'Ue a 27: la chiusura di parte della capacità produttiva, infatti, comporterebbe strutturalmente una perdita sia di benzine che di diesel con conseguente peggioramento del deficit di quest'ultimo prodotto.

In un contesto caratterizzato da domanda regionale decrescente, margini di raffinazione molto ridotti, ridimensionamento del ruolo europeo nel mercato mondiale dei carburanti e quadro normativo esigente e complesso, non è per nulla scontato, anzi sarà difficile, che gli investitori siano disposti a scommettere sul futuro delle raffinerie Ue iniettando le ingenti risorse necessarie.

Per agevolare l'ingresso di nuovi capitali all'interno del settore sarebbe auspicabile che l'Ue e i suoi Stati Membri si impegnassero, quanto prima possibile, per la semplificazione delle normative e per la migliore efficienza dell'operato delle istituzioni regionali e locali, sia amministrative che giudiziarie, al fine di creare un ambiente più favorevole alle produzioni industriali.

In un contesto di economia globale in cui i fattori produttivi circolano velocemente per collocarsi lì dove le regole e i costi connessi sono minori, il disallineamento di norme tra aree regionali rischia di portare fuori dall'Ue sempre più produzioni industriali, con la deprecabile conseguenza di tramutare il Vecchio Continente in uno dei maggiori acquirenti di prodotti energetici.

Non intervenire, sia a livello istituzionale che imprenditoriale e industriale, non è una soluzione intelligente e di prosperità. E' invece una posizione passiva, per certi aspetti pilatesca, che porterà al lento e conflittuale depauperamento del settore. Se l'Europa non affiancherà alla nuova domanda di razionalizzazioni una politica industriale più "attraente" nei confronti dei settori produttivi, rischierà di ritrovarsi tra qualche anno con un'industria della raffinazione più snella ed efficiente di quella attuale ma con un ancor più limitato peso e una minor competitività nei confronti dei concorrenti internazionali. Alla perdita economica e occupazionale si aggiungeranno anche quelle culturale e delle competenze industriali, in una deriva di declino e marginalizzazione nello scenario mondiale.

* WEC Italia

[02/05/2012]

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. E' VIETATA LA DIFFUSIONE E RIPRODUZIONE
TOTALE O PARZIALE IN QUALUNQUE FORMATO.
www.quotidianoenergia.it