



Scenario internazionale

PRECONSUNTIVO PETROLIFERO 2014
Roma, 16 dicembre 2014



1

NON-OCSE OLTRE 50% CONSUMI TOTALI, USA PRIMO PRODUTTORE

Nel 2014 la **domanda di greggio mondiale**, pari a **92,4 milioni barili/giorno**, ha rilevato la **crescita più bassa degli ultimi 5 anni** (+0,7%) per la **riduzione della domanda nei paesi Ocse** (-0,9% rispetto al +0,3% del 2013) e un rallentamento **in quelli non-Ocse** (+2,4% rispetto al 3,5% del 2013)

Nel 2014 i **paesi non-Ocse hanno superato la fatidica soglia del 50% dei consumi petroliferi mondiali**, guidati dai paesi asiatici seguiti da Medio Oriente e paesi africani

L'**offerta**, pari a circa **93,2 milioni barili/giorno**, ha fatto registrare un **consistente incremento** rispetto all'anno precedente (+2%, 1,8 milioni barili/giorno), superiore alla media dell'ultimo quinquennio

Il contributo dei paesi Opec è rimasto sostanzialmente invariato, mentre è **cresciuto quello dei paesi non-Opec**, trainati dagli **Stati Uniti** che con quasi **12 milioni barili/giorno** sono diventati il **primo produttore mondiale** e coperto l'**83% dell'incremento totale dell'offerta** nel 2014

Per la **seconda volta in questo decennio** il consistente surplus verso la domanda (circa 800 mila b/g) ha **consentito una buona costituzione di scorte** in un mercato già molto ben approvvigionato



TAV. 1 – OFFERTA E DOMANDA PETROLIFERA MONDIALE

(milioni di barili/giorno)	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	Stima 2014
DOMANDA	70,1	77,2	84,6	88,7	89,5	90,6	91,8	92,4
OFFERTA	70,8	77,3	84,8	87,4	88,6	90,8	91,4	93,2
OFFERTA VS. DOMANDA	+ 0,7	+ 0,1	+ 0,2	- 1,3	- 0,9	+ 0,2	- 0,4	+ 0,8
PREZZO (*) (DOLLARI/BARILE)	17,2	28,0	50,7	78,1	107,6	109,2	105,8	96,8

(*) Medio Cif delle importazioni dei Paesi Aie

Fonte: UP su dati Aie



3

TAV. 2 – LA DOMANDA PETROLIFERA MONDIALE

(milioni di barili/giorno)

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	Stima 2014	
OCSE									
America del nord	21,6	24,3	25,8	24,1	24,0	23,6	24,1	24,0	
Europa	14,7	15,4	15,7	14,7	14,2	13,8	13,7	13,5	
Zona Pacifico	8,6	8,9	8,9	8,2	8,2	8,5	8,3	8,1	
Totale OCSE	44,9	48,6	50,4	47,0	46,4	45,9	46,1	45,6	- 0,9 %
Non-OCSE									
Ex Urss	4,3 ^(*)	3,7	3,9	4,2	4,5	4,6	4,7	4,8	
Europa	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	
Cina	3,3	4,6	6,7	9,0	9,4	9,8	10,1	10,4	
Altri Paesi Asiatici	6,1	7,8	9,0	10,7	11,2	11,6	11,9	12,1	
America Latina	4,3	4,7	5,0	6,1	6,2	6,4	6,6	6,8	
Medio Oriente	4,4	4,7	5,9	7,3	7,5	7,8	7,9	8,1	
Africa	2,2	2,5	3,0	3,6	3,6	3,8	3,8	3,9	
Totale non-OCSE	25,2	28,6	34,2	41,7	43,1	44,7	45,7	46,8	+ 2,4 %
TOTALE DOMANDA	70,1	77,2	84,6	88,7	89,5	90,6	91,8	92,4	+ 0,7 %

1) Variazioni calcolate sulle migliaia di b/g
N.B.: Serie storica rivista

Fonte: AIE



4

TAV. 3 – LA PRODUZIONE MONDIALE DI GREGGIO (E L'OFFERTA PETROLIFERA COMPLESSIVA)

(milioni di barili/giorno)

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	
								Milioni b/g	Variazione vs. 2014
Paesi Opec (*)	27,4	30,8	34,8	34,8	35,8	37,5	36,7	36,6	-0,3 %
di cui									
- Arabia Saudita	7,9	8,0	9,1	8,1	9,1	9,5	9,4	9,5	
- Iran	3,7	3,7	3,9	3,7	3,6	3,0	2,7	2,8	
- Iraq	0,6	2,6	1,8	2,3	2,7	2,9	3,1	3,3	
- Kuwait	1,8	1,8	2,1	2,0	2,2	2,5	2,5	2,6	
- Libia	1,4	1,4	1,6	1,5	0,5	1,4	0,9	0,5	
- Venezuela	2,8	2,9	2,8	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	
- Nigeria	1,9	2,0	2,4	2,1	2,2	2,1	2,0	1,9	
Paesi non Opec	41,6	44,4	47,4	48,7	48,8	49,3	50,5	52,2	3,4 %
di cui									
- Stati Uniti	8,6	8,0	7,1	7,8	8,1	9,2	10,3	11,7	
- Canada	2,4	2,7	3,1	3,4	3,5	3,7	4,0	4,2	
- Messico	3,1	3,5	3,8	3,0	2,9	2,9	2,9	2,8	
- Regno Unito	2,8	2,7	1,9	1,4	1,2	0,9	0,9	0,9	
- Norvegia	2,9	3,3	3,0	2,2	2,0	1,9	1,8	1,9	
- Russia	6,2	6,5	9,6	10,4	10,6	10,7	10,9	10,9	
- Altri ex Urss	1,0	1,4	2,2	3,1	3,0	2,9	3,0	3,0	
- Cina	3,0	3,2	3,6	4,1	4,1	4,2	4,2	4,2	
TOTALE PRODUZIONE GREGGIO	69,0	75,2	82,2	83,5	84,6	86,8	87,2	88,8	1,8 %
"Processing gains" (*)	1,5	1,8	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	
Biocarburanti	0,3	0,3	0,6	1,8	1,9	1,9	2,0	2,2	
TOTALE OFFERTA PETROLIFERA	70,8	77,3	84,8	87,4	88,6	90,8	91,4	93,2	2,0 %

(*) Al soddisfacimento della domanda petrolifera mondiale hanno contribuito anche i "Processing gains" cioè i miglioramenti volumetrici delle rese, ottenuti nella trasformazione del greggio in prodotti.

Fonte: Aie



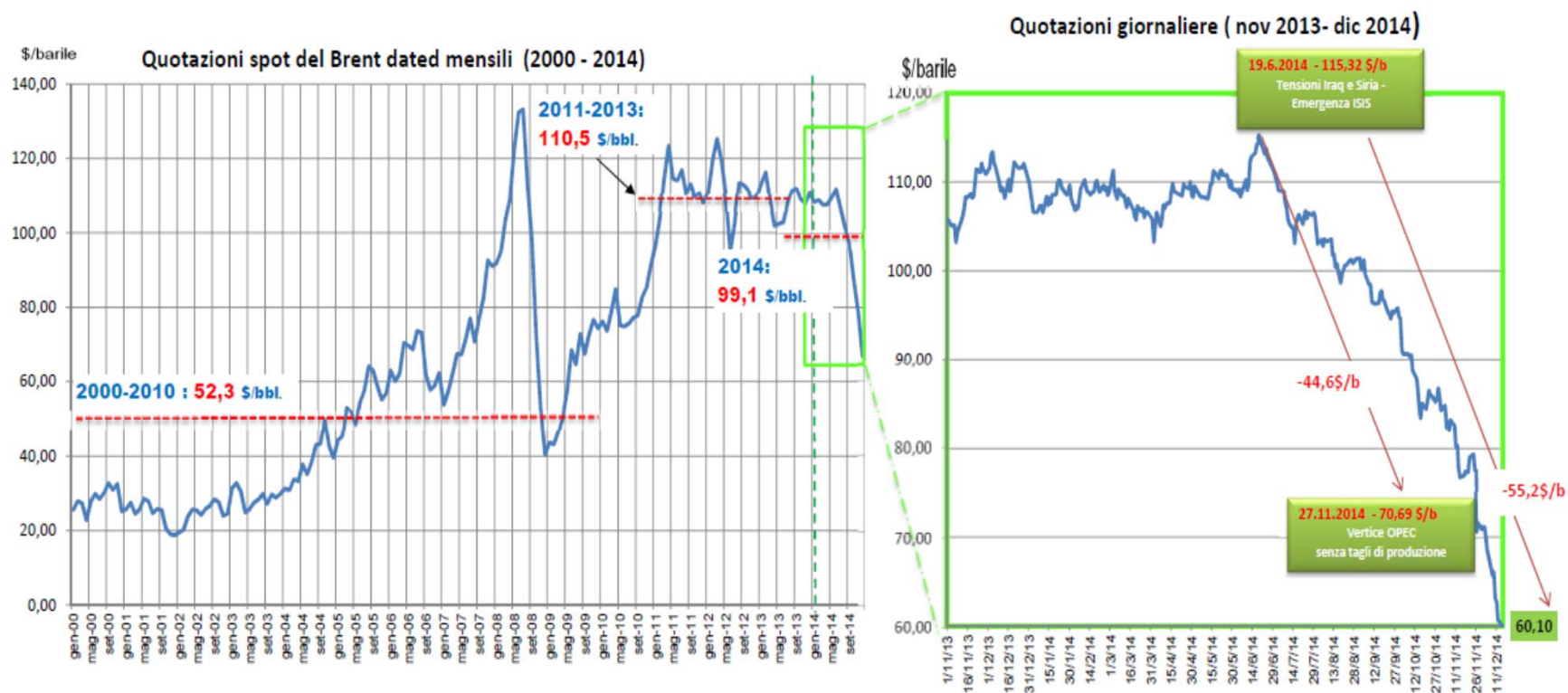
5

CROLLANO I PREZZI DEL GREGGIO, SI TORNA SOTTO QUOTA 100 DOLLARI

- Nel 2014 il prezzo del Brent nel solo ultimo quadrimestre dell'anno ha perso oltre il 40%, tornando sui livelli minimi dal 2009
- Da giugno ad oggi i prezzi del Brent hanno già perso 55 dollari/barile
- Calo accentuato dalla recente decisione dell'Opec di non toccare la produzione, ma lasciare al mercato la decisione sulle quotazioni di riferimento
- Il Brent in media annua nel 2014, per la prima volta dal 2010, è sceso sotto la soglia dei 100 dollari/barile (-8,8% rispetto al 2013), attestandosi a 99,1 dollari/barile
- La media nei primi tre anni del decennio si attesta a 110,5 dollari/barile contro una media di 52 dollari/barile nel periodo 2000-2010 (+112%) (era 19 dollari negli anni novanta)
- Nell'arco dell'ultimo decennio il Brent, dopo una prima fase di continua crescita, da fine 2008 ha registrato tre veri e propri "tonfi", osservando le medie mensili:
 - dai 133,18 dollari di luglio 2008 ai 40,35 di gennaio 2009 (-93 dollari/barile)
 - dai 125,33 di gennaio 2012 ai 94,84 di agosto 2012 (-30,5 dollari/barile)
 - dai 111,67 di giugno 2014 ai 66,7 a dicembre attuali (-45 dollari/barile)



TAV. 4 - QUOTAZIONI INTERNAZIONALI DEL GREGGIO (BRENT)

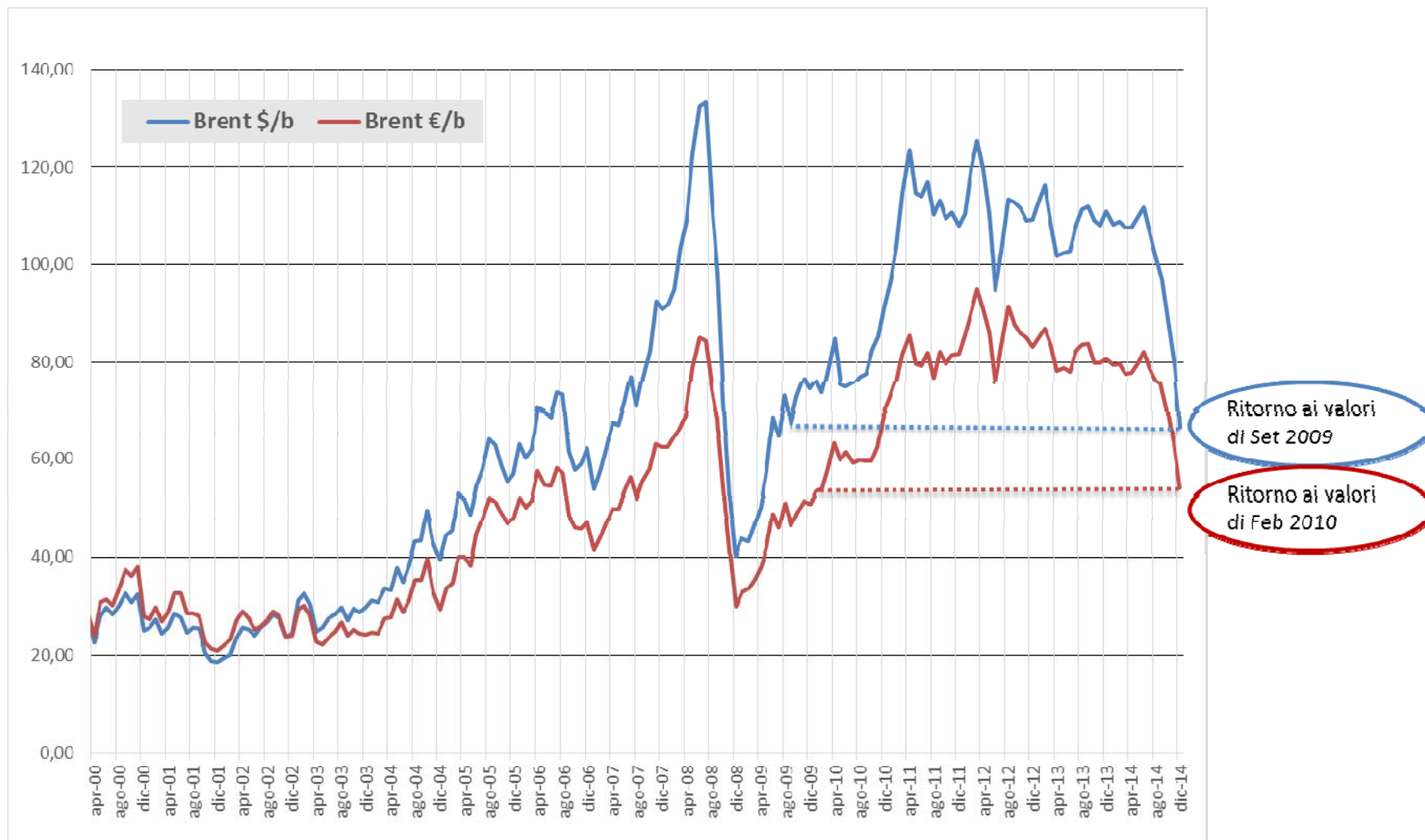


Fonte: AIE



7

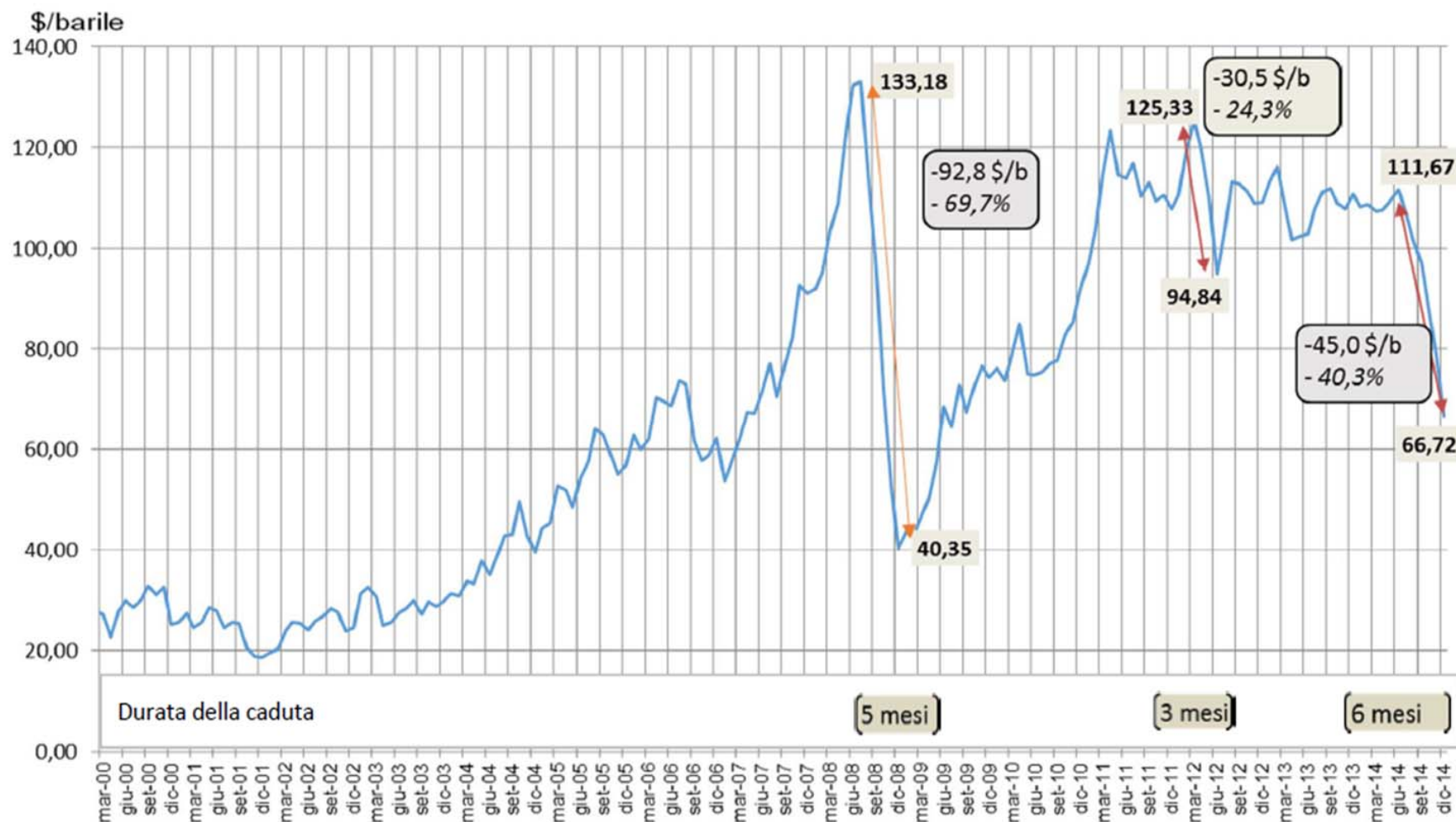
TAV. 5 – QUOTAZIONI INTERNAZIONALI DEL GREGGIO (BRENT)





8

TAV. 6 – 2004-2014: I TRE «TONFI» DEL BRENT





TAV. 7 – LE QUOTAZIONI INTERNAZIONALI DEL GREGGIO

(Costo Cif \$/barile delle importazioni dei Paesi AIE)

	2004	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1° trimestre	31,3	42,3	94,5	42,6	76,3	99,0	114,9	108,6	105,0
2° trimestre	34,2	48,1	116,1	56,8	77,4	113,6	110,0	102,2	105,9
3° trimestre	38,9	57,3	117,9	68,2	75,2	109,2	104,4	107,3	101,2
4° trimestre	41,0	54,9	60,3	74,1	83,6	108,7	107,5	105,1	75,2 ^(*)
ANNO \$/b	36,4	50,7	97,2	60,4	78,1	107,6	109,2	105,8	96,8
€/b	29,3	41,0	65,2	43,0	59,0	77,3	85,0	79,7	72,8
<i>Variazione vs anno precedente:</i>									
\$/b	8,0	14,3	27,9	-36,8	17,7	29,5	1,6	-3,4	-9,3
%	+28,2%	+39,3%	+40,4%	-37,8%	+29,3%	+37,7%	+1,5%	-3,0%	-8,5%

(*) Stima



10

BUONE NOTIZIE PER IL PIL MONDIALE

Il calo dei prezzi del greggio è sicuramente una **buona notizia per l'economia mondiale**

A beneficiarne sono soprattutto quei paesi dove il costo dell'energia rappresenta un freno alla crescita e pesa sulla competitività del sistema industriale

Il Fondo Monetario stima che un **calo di 10 dollari nei prezzi del greggio valga 0,3 punti di Pil**

Secondo le ultime previsioni dell'Ocse, **il Pil mondiale nel 2015 è previsto crescere del 3,7%, nel 2016 del 3,9%**

Crescono soprattutto i cosiddetti paesi BRIICS: +5,4 nel 2015 e +5,6% nel 2016

Ancora molto **debole la crescita nell'area euro** stimata tra l'1,1 nel 2015 e l'1,7% nel 2016, tuttavia la **discesa dei prezzi dell'energia potrebbe favorire una ulteriore crescita del Pil**



GUERRA DEI PREZZI: CHI SOPRAVVIVERA'?

Non si può affermare con certezza che siamo entrati in una nuova fase di discesa strutturale dei prezzi del petrolio, per le troppe variabili che influenzano il mercato

Le sole nuove produzioni americane **non riusciranno a tenere strutturalmente basso il prezzo del petrolio**

Sui mercati internazionali **sembra essere in atto una vera e propria guerra dei prezzi** tra chi è in grado di sopportare meglio un ulteriore calo delle quotazioni e coloro che già a questi livelli hanno delle difficoltà

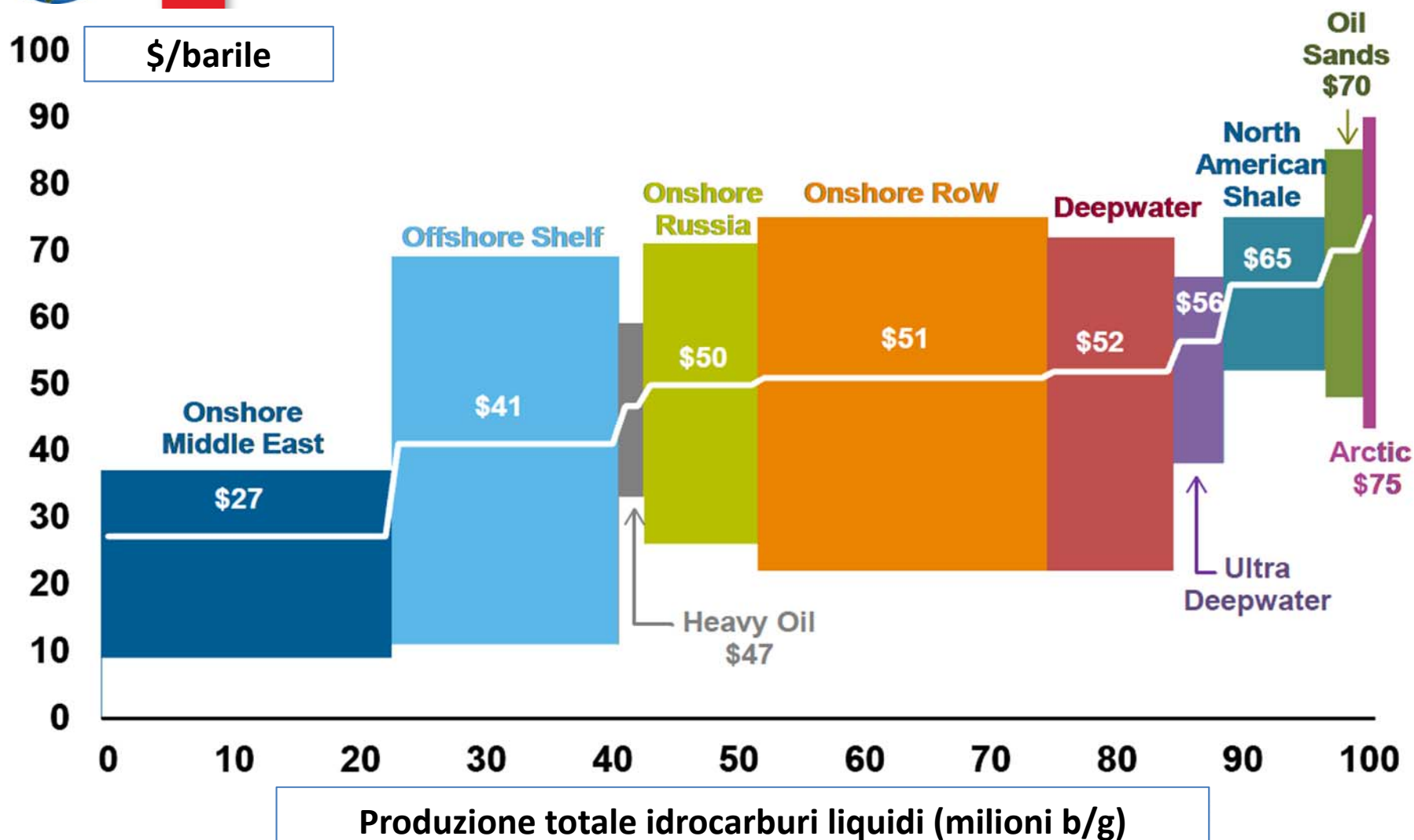
La recente decisione **dell'Opec** di lasciare inalterata la produzione è stata la prova della volontà di **difendere le quote piuttosto che i prezzi**

A queste condizioni conta **il breakeven sulle produzioni concorrenti – tipo shale oil – ma cruciale è anche quello finanziario** che deve garantire la sostenibilità dei bilanci



12

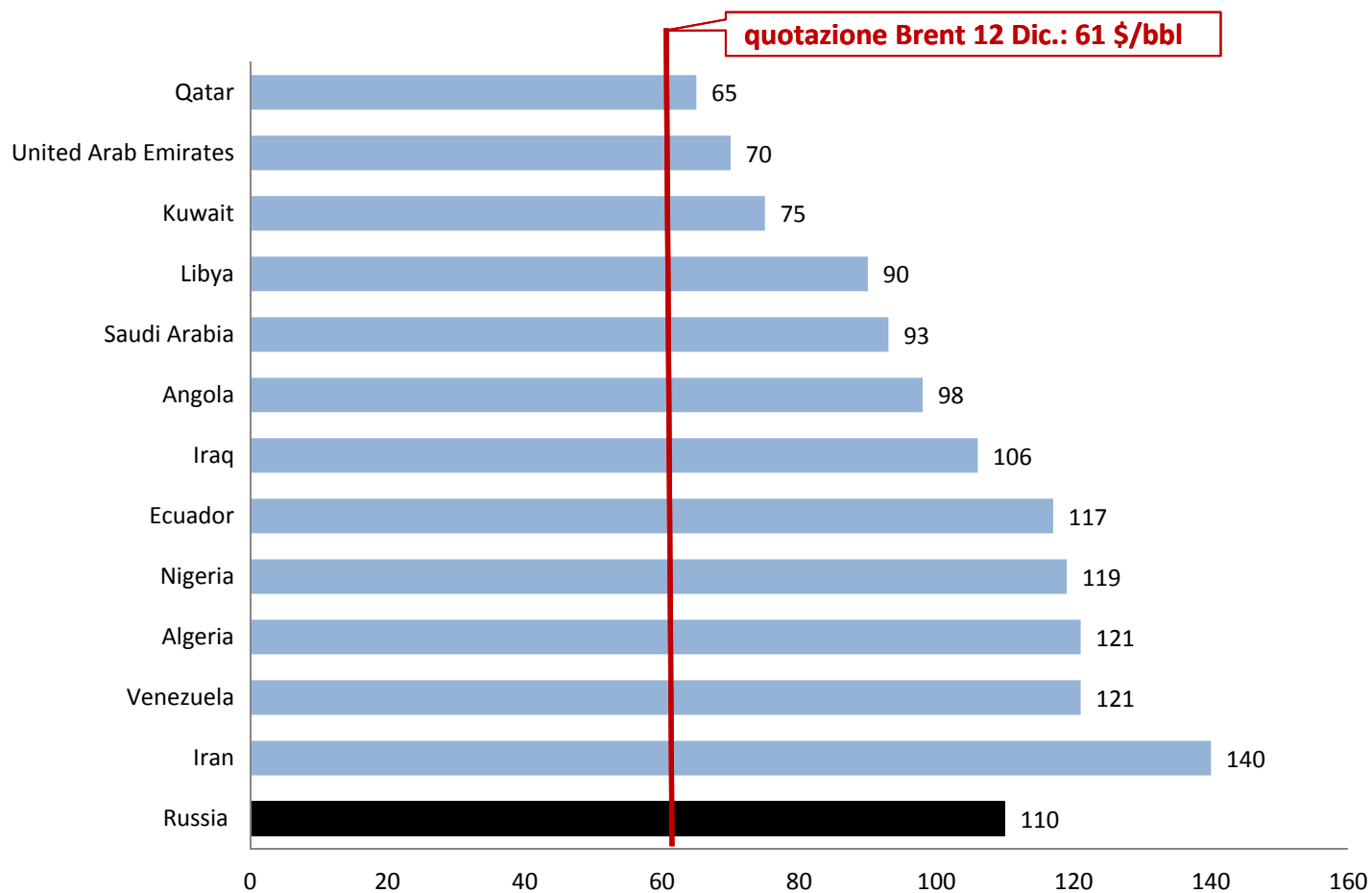
TAV. 8 – COSTI DI ESTRAZIONE A BREAK-EVEN CON BRENT





13

TAV. 9 – STIMA PREZZO PAREGGIO BILANCI PAESI PRODUTTORI (2014, DOLLARI/BARILE)



Fonte: IMF; APIC; Deutsche Bank; Libyan Government; Angolan Ministry of Finance; Morgan Stanley



14

PREZZI BASSI FRENANO INVESTIMENTI OPEC CENTRALI NEL MEDIO-LUNGO PERIODO

In un'ottica di medio-lungo periodo i paesi Opec restano centrali

L'inevitabile **frenata degli investimenti** dovuta al calo dei prezzi e alla necessità di ridurre i costi **inciderà sulla crescita futura della produzione**

Con un prezzo del greggio intorno ai **60 dollari/barile** ad essere messe fuori gioco **sono le produzioni meno economiche, stimate in 11 milioni barili/giorno, pari al 12% della produzione totale**

Esistono **rischi crescenti anche per la Russia** viste le sanzioni europee e americane

Già nel 2015 i nuovi progetti non-Opec appaiono limitati a 1,2 milioni barili/giorno contro i 2,5 milioni degli ultimi anni

L'ampia **offerta continua a prevalere sull'inasprirsi delle tensioni geopolitiche** rispondendo con una decisa discesa dei prezzi, **circostanza mai verificatasi prima**



15

MARGINI RAFFINAZIONE USA TRE VOLTE QUELLI EUROPEI

Persiste il divario con i margini ottenuti dalle raffinerie americane **situati su valori doppi o tripli rispetto a quelli europei**

Va rilevato un recupero dei margini di raffinazione nell'ultimo trimestre dell'anno per il calo dei prezzi del greggio e per la chiusura per manutenzione di diverse raffinerie

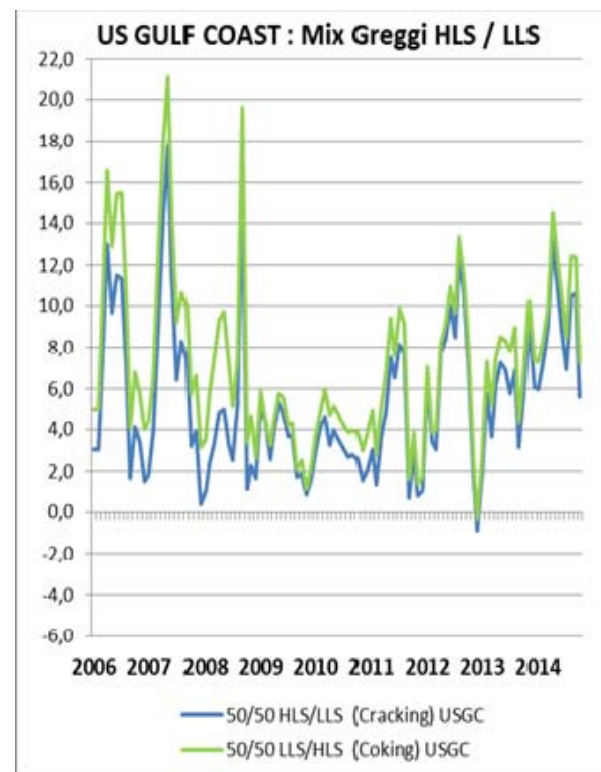
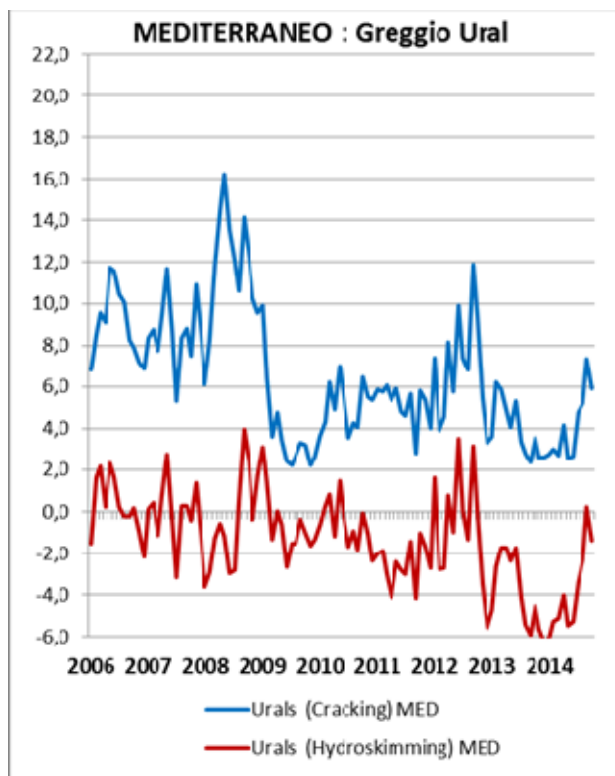
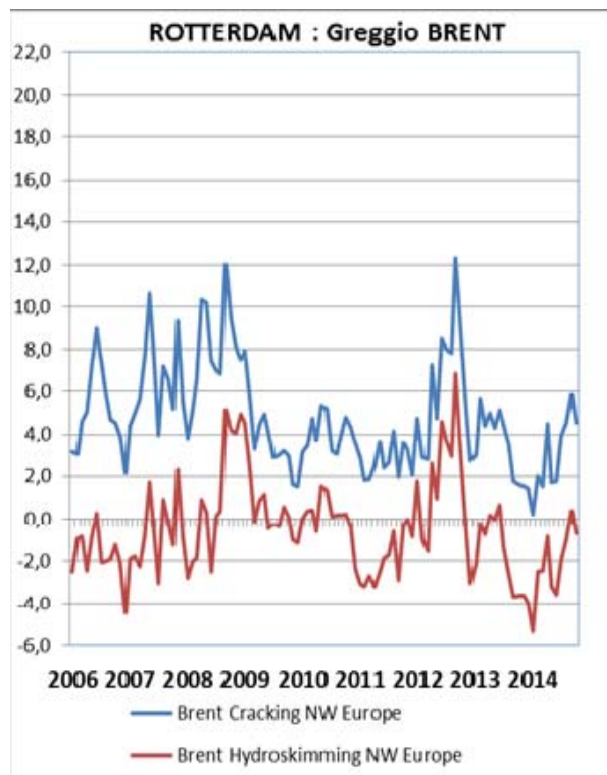
Nel 2014 i **margini lordi per le lavorazioni più complesse in media annua in Europa si sono attestati intorno ai 3 dollari/barile, mentre per quelle meno complesse sono stati negativi** (-2,1 dollari per il Brent e -3,8 per l'Ural)

Il delta tra le due lavorazioni è passato per il **Brent da 7,2 dollari nel 2007 a 5,2 nel 2014, per l'Ural da 8,7 a 7,9 dollari**

I **tassi di lavorazione a livello europeo** sono tornati su valori più vicini alla media degli ultimi cinque anni, intorno **all'84% a fronte del 73% dell'Italia**



TAV. 10 – I MARGINI DELLA RAFFINAZIONE MONDIALE



Fonte: Aie



La raffinazione mondiale continua ad essere caratterizzata da dinamiche molto diverse da area ad area per le **profonde differenze normative e regolamentari, soprattutto ambientali, che impattano sulla struttura dei costi e dunque sui rapporti competitivi**

A livello globale si è ancora **lontani da un equilibrio complessivo** e nei prossimi anni ci sarà ancora **un considerevole eccesso di capacità, stimato in non meno di 15 milioni barili/giorno**, amplificato dagli investimenti in nuova capacità in Medio Oriente e Oriente

Particolarmente critica la situazione in Europa dove negli ultimi cinque anni è già stata chiusa capacità per 1,7 milioni barili/giorno, **di cui 300 mila barili/giorno in Italia (pari a circa il 18% del totale)**

L'Italia continua ad essere il paese più esposto alla concorrenza internazionale in una posizione di crescente svantaggio competitivo



Scenario Nazionale

PRECONSUNTIVO PETROLIFERO 2014

Roma, 16 dicembre 2014



18

CONSUMI: IN ITALIA SI TORNA ALLA FINE DEGLI ANNI '80

Nel 2014 la **domanda di energia in Italia** ha mostrato un ulteriore calo, pari al 5,1% rispetto al 2013, fermandosi a 157,6 Mtep e tornando sui valori della fine degli anni '80

La **contrazione** ha riguardato praticamente tutte le fonti, ad eccezione delle rinnovabili (+3,9%), il cui peso sul totale è salito a circa il 19%, e delle importazioni nette di energia elettrica (+2,3%)

Il **petrolio**, in calo del 4,5%, si conferma ancora una volta la principale fonte di energia con un peso percentuale del 35,4%, in leggera crescita rispetto al 2013

Il **gas** ha mostrato il calo più accentuato (-11%) e con un peso del 32,4% resta dietro al petrolio

Il gas in particolare ha risentito della riduzione della domanda elettrica e della **forte concorrenza delle rinnovabili che hanno messo fuori mercato molti impianti di nuova generazione** e ad alto rendimento, nonché delle temperature particolarmente miti



19

TAV. 11 – I CONSUMI DI ENERGIA

	1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	Stima 2014		
									Mtep	Incid. %	Var. % vs. 2013
(milioni di tep)											
COMBUSTIBILI SOLIDI (•)	12,5	12,9	17,0	13,1	14,9	16,6	16,6	14,2	13,3	8,4	-6,0
GAS NATURALE (□)	44,6	57,9	70,7	63,9	68,1	63,8	61,4	57,4	51,1	32,4	-11,0
IMPORT. NETTE DI ELETTRICITA' (*)	7,9	9,2	9,4	8,3	8,1	8,4	8,0	7,8	7,9	5,0	+2,3
PETROLIO (^)	95,7	92,0	85,2	73,3	72,2	69,1	62,2	58,3	55,7	35,4	-4,5
RINNOVABILI(*) (♦)	9,7	12,2	11,2	16,8	19,1	20,3	22,2	28,5	29,6	18,8	+3,9
TOTALE (Δ)	170,4	184,2	193,5	175,4	182,4	178,2	170,4	166,2	157,6	100,0	-5,1
<i>Variazione % vs anno precedente</i>				-6,2%	+4,0%	-2,3%	-4,4%	-2,5%			
% del Petrolio	56,2	49,9	44,0	41,8	39,8	38,8	36,5	35,1			

(•) Dal 1990 non comprende le Biomasse (Combustibili vegetali).

(□) I mc sono stati trasformati in tep secondo il coefficiente usato da Eurostat di 8,190.

(*) Per la trasformazione dei Kwh in Tep si è utilizzato il coefficiente termoelettrico di ogni anno.

(^) Stime riviste dall'anno 2000, a seguito variazione metodologica nell'acquisizione dei dati sul Coke di petrolio.

(♦) Comprende: Idrica, Geotermica, Nucleare, RSU, Solare termico, Eolico, Fotovoltaico e, dal 1990, anche le Biomasse (Combustibili vegetali).

(Δ) Valori non coincidenti con quelli del Bilancio Energetico Nazionale per diversa metodologia di calcolo delle Importazioni di energia elettrica e delle Fonti rinnovabili.



20

CONSUMI PETROLIFERI SCENDONO, MA TENGONO I CARBURANTI

I consumi petroliferi nel 2014 sono stati pari a 57,5 milioni di tonnellate, con un calo di 2,7 milioni di tonnellate (-4,5%) rispetto al 2013, ma con qualche timido segnale positivo sul fronte dei carburanti

Benzina più gasolio autotrazione (circa 38 miliardi di litri) hanno registrato un progresso dello 0,5%, il primo dal 2006

In notevole calo oltre al gasolio riscaldamento (-17,8%), anche il fabbisogno petrolchimico netto (-28,5%) e l'olio combustibile (-28%), prodotto ormai considerato marginale e di riserva nella produzione termoelettrica

Complessivamente, nel periodo 2004-2014 la flessione totale dei consumi petroliferi è stata pari a oltre 32 milioni di tonnellate (-36%), più del doppio rispetto a quanto accadde in occasione del secondo shock petrolifero



21

TAV. 12 – I CONSUMI PETROLIFERI

(milioni di tonnellate)

	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	Stima 2014	
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	Milioni di tonn.	Variaz. % vs. 2013 ^(°)
BENZINA AUTOTRAZIONE	16,8	13,5	10,6	10,0	9,4	8,4	8,0	7,9	-2,2
GASOLIO AUTOTRAZIONE	18,3	24,4	25,4	25,4	25,5	22,9	22,4	22,7	+1,5
GASOLIO RISCALDAMENTO	3,6	2,9	2,0	1,9	1,5	1,4	1,4	1,1	-17,8
OLIO COMBUSTIBILE	16,7	8,1	4,1	2,2	1,7	1,4	1,5	1,1	-28,1
FABBISOGNO PETROLCHIMICO	7,0	6,5	5,0	5,8	4,8	4,5	4,1	2,9	-28,5
ALTRI PRODOTTI (●)	19,0	17,3	15,4	15,2	15,3	13,7	13,1	12,8	-2,3
BUNKERAGGI	2,8	3,5	3,4	3,5	3,5	3,0	2,5	2,3	-5,4
CONSUMI DI RAFFINERIA	9,1	10,0	9,0	9,4	10,2	8,5	6,9	6,6	-4,3
TOTALE DOMANDA	93,3	86,2	74,9	73,4	70,8	63,8	59,9	57,2	-4,5
Variazione scorte (◆)	+ 0,2	+0,5	+0,3	+0,3	+0,3	+0,4	+0,3	+0,3	
TOTALE CONSUMI	93,5	86,7	75,2	73,7	71,1	64,2	60,2	57,5	-4,5

(°) Calcolata in migliaia di tonnellate

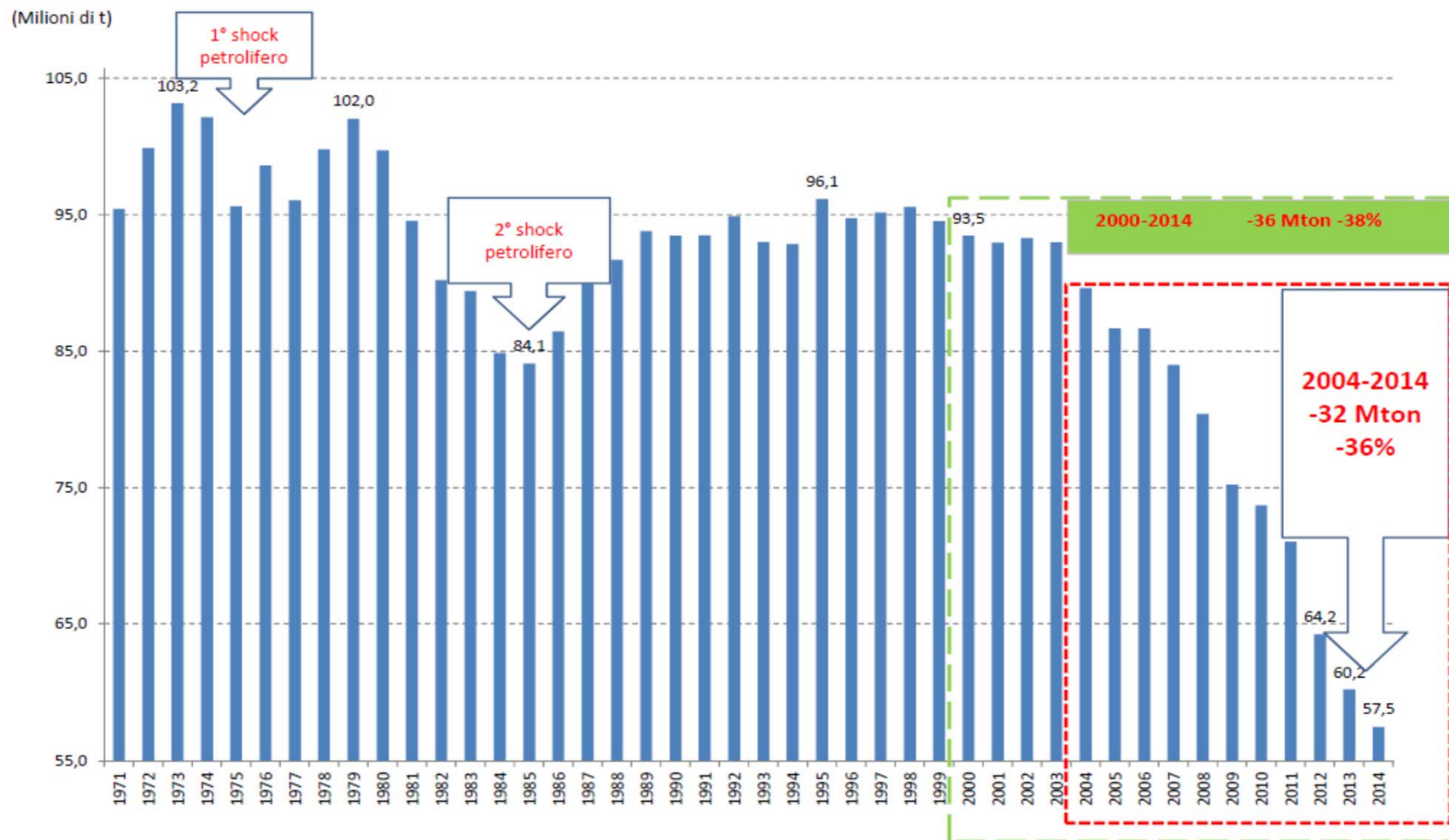
(●) Dal 1998 al 2004 sono compresi i Combustibili a Basso Costo (Orimulsion); nel 2003 è stata effettuata una variazione metodologica delle statistiche nazionali relative al petrolio. Sono stati integrati dati del Coke di petrolio di fonte Ministero dello Sviluppo Economico con quelli dell'Istat

(◆) Il segno meno indica ricostituzione di scorte; il segno più indica prelievo da scorte



22

TAV.13 – CONSUMI DI PRODOTTI PETROLIFERI (MILIONI DI TONNELLATE)



Fonte: Elaborazioni UP su dati Mise



23

SCENDONO I TASSI DI UTILIZZO NONOSTANTE LE CHIUSURE

Nel **2014** la raffinazione ha vissuto un altro anno di revisione e trasformazione degli assetti industriali, con tassi di utilizzo ancora molto bassi, intorno al **73%**

Le lavorazioni complessivamente sono ammontate a 66,8 milioni di tonnellate (-5,8% rispetto al 2013), le più basse negli ultimi venti anni, a fronte di una capacità disponibile sui 91 milioni di tonnellate

Nonostante nel periodo 2010-2014 la **capacità disponibile** sia stata ridotta di **15,3 milioni di tonnellate (-14%)**, la raffinazione italiana è ancora in *overcapacity*, stimata in non meno di **20 milioni di tonnellate**

Oltre al calo dei consumi interni, più evidente in Italia rispetto ad altri paesi europei, ad aggravare la situazione è stato un **peggioramento delle esportazioni diminuite nel 2014 del 18,3%** (oltre 4 milioni di tonnellate), **tornando su quantità inferiori a quelle di metà anni '90**

Un peggioramento che ha interessato tutti i principali prodotti: benzina (-15,2%) e gasolio (-31,6%), in flessione anche greggi e semilavorati (-16%)

Diminuiscono anche le importazioni dei vari prodotti (-7,9%) ad eccezione delle benzine che tuttavia ammontano a poche migliaia di tonnellate



24

TAV. 14 – LA CAPACITÀ DI RAFFINAZIONE (*) E SUO UTILIZZO

(milioni tonnellate)

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	Stima 2014
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
LAVORAZIONI	87,5	94,2	101,0	90,3	84,8	80,6	70,9	66,8
(Greggio+Semilavorati esteri)								
UTILIZZO IMPIANTI	88%	94%	100%	84%	80%	78%	72%	73%
Dettaglio della materia prima trattata:								
Greggio (1)	78,5	87,4	94,2	83,5	78,2	73,8	63,0	60,0
Semilavorati esteri	9,0	6,8	6,8	6,8	6,6	6,8	7,9	6,8
(1) <u>di cui per conto committente estero:</u>	3,2	6,7	3,9	5,5	4,6	6,2	5,9	—

(*) Capacità "effettiva" di raffinazione, cioè supportata da impianti di lavorazione secondaria adeguati alla produzione di benzine e gasoli secondo specifica



25

TAV. 15 – LE ESPORTAZIONI DI GREGGIO SEMILAVORATI E PRODOTTI FINITI (•)

(milioni di tonnellate)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	Stima 2014		
							Milioni di tonn.	Incidenza %	Variaz. % vs. 2013 (°)
GPL	0,4	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	1,5	-40,1
VIRGIN NAFTA	0,9	1,1	0,8	1,2	1,2	0,8	0,8	4,0	+1,2
BENZINE	4,0	7,5	8,9	8,4	9,2	7,9	6,7	33,5	-15,2
CARBOTURBO/PETROLIO	0,8	0,7	0,4	0,6	0,3	0,3	0,2	1,0	-21,9
GASOLI	8,6	9,6	10,6	9,3	10,7	8,5	5,8	29,0	-31,6
OLIO COMBUSTIBILE	4,7	5,5	3,4	2,8	3,1	2,2	2,2	11,0	-0,4
ALTRI PRODOTTI	1,6	2,6	3,3	2,8	2,6	2,9	2,8	14,0	-3,4
TOTALE EXPORT RAFFINATI	21,0	27,6	27,9	25,5	27,5	23,0	18,8	94,0	-18,3
GREGGIO/SEMILAVORATI	0,5	1,6	1,7	1,4	2,2	1,5	1,2	6,0	-16,0
TOTALE ESPORTAZIONI (Mton)	21,5	29,2	29,6	26,9	29,7	24,5	20,0	100,0	-18,3
<i>Euro(*)</i>	<i>5,1</i>	<i>9,9</i>	<i>14,8</i>	<i>17,1</i>	<i>20,9</i>	<i>16,6</i>	<i>10,8</i>		

(•) dall'anno 2000 comprendono le esportazioni del settore petrolchimico

(°) calcolata sulle migliaia di tonnellate

(*) Fonte: ISTAT. Primi 9 mesi per il 2014



26

TAV. 16 – LE IMPORTAZIONI DI PRODOTTI FINITI (•)

							Stima 2014		
							Milioni di tonn.	Incidenza %	Variaz. % vs. 2013 (°)
							-----	-----	-----
(milioni di tonnellate)	2000	2005	2010	2011	2012	2013			
GPL	2,0	1,7	2,1	2,0	2,1	2,3	2,2	18,5	-7,4
VIRGIN NAFTA	1,9	1,8	1,7	1,0	1,1	1,4	0,9	7,6	-35,9
BENZINE	0,6	0,3	0,1	0,1	0,1	0,4	0,4	3,4	+12,4
CARBOTURBO/PETROLIO	0,3	0,6	1,3	1,8	1,4	2,0	2,0	16,8	=
GASOLI	0,9	1,5	2,5	2,6	2,1	3,1	3,1	26,0	-0,2
OLIO COMBUSTIBILE	10,1	3,6	1,0	0,9	0,6	0,6	0,4	3,4	-39,1
ALTRI PRODOTTI	6,5	4,5	4,0	4,5	3,8	3,1	2,9	24,3	-8,4
TOTALE IMPORTAZIONI	22,3	14,0	12,7	12,9	11,2	12,9	11,9	100,0	-7,9

(•) Dall'anno 2000 comprendono le importazioni del settore petrolchimico.

(°) Calcolata sulle migliaia di tonnellate.



27

CALA IMPORT GREGGIO, EX-URSS PRIMO FORNITORE

Le importazioni di greggio nei primi nove mesi del 2014 sono calate dell'8,8% con importanti variazioni nelle provenienze dovute al mutato scenario internazionale

Continua a diminuire l'apporto del Medio Oriente che nel 2014 ha coperto solo il 22% del fabbisogno nazionale rispetto a circa il 37% del 2000

Si consolida il contributo dell'area ex-sovietica che ormai soddisfa il 43% del totale, con Russia e Azerbaijan che si contendono il ruolo di primo paese fornitore

L'esborso in dollari nel 2014 è stato inferiore del 9,2% rispetto al 2013 soprattutto per la discesa dei prezzi e a fronte di un cambio euro/dollaro che in media annua è rimasto praticamente invariato (+0,1%)

Nel 2014 il costo del greggio importato in media è stato pari a 550 euro/tonnellata, in calo del 9,5% rispetto allo scorso anno e del 14,4% rispetto al picco massimo del 2012



28

TAV. 17 – LE IMPORTAZIONI DI GREGGIO PER AREE DI PROVENIENZA

(migliaia di tonnellate)	2000	Peso%	2010	Peso%	2011	Peso%	2012	Peso%	2013	Peso%	Gen/Set 2014	Peso%
MEDIO ORIENTE	30.588	36,6	25.931	33,0	25.705	33,0	19.126	27,8	13.267	22,7	8.696	21,9
di cui : A. SAUDITA	8.407	10,1	5.592	7,1	9.893	7,1	9.963	14,5	8.053	13,8	4.463	11,2
IRAN	10.386	12,4	10.377	13,2	9.130	13,2	3.226	4,7	0	0,0	149	0,4
IRAQ	8.217	9,8	7.439	9,5	5.160	9,5	5.853	8,5	4.861	8,3	3.964	10,0
AFRICA	32.189	38,5	24.609	31,3	16.883	31,3	23.049	33,5	16.863	28,9	9.663	24,3
di cui : LIBIA	21.941	26,2	18.154	23,1	4.647	23,1	14.398	20,9	8.194	14,0	2.223	5,6
EGITTO	3.320	4,2	1.493	1,9	2.178	1,9	1.524	2,2	1.201	2,1	1.195	3,0
NIGERIA	1.141	1,5	792	1,0	2.441	1,0	2.397	3,5	3.105	5,3	1.327	3,3
EX- URSS	16.136	19,3	25.936	33,0	27.396	33,0	10.287	37,4	26.624	44,9	17.006	42,8
di cui: RUSSIA	13.929	16,7	11.952	15,2	11.310	15,2	10.287	14,9	11.182	19,1	6.439	16,2
AZERBAIJAN	1.804	2,2	11.023	14,0	13.029	14,0	10.703	15,6	10.841	18,6	7.346	18,5
KAZAKHSTAN							4.713	6,8	4.242	7,3	3.221	8,1
CANADA									375	0,6	1.657	4,2
ALTRI PAESI	4.738	5,7	2.144	2,7	2.064	2,7	920		1.669	2,9	2.675	6,7
TOTALE	83.651	100,0	78.620	100,0	72.049	100,0	68.828	100,0	58.438	100,0	39.697	100,0
MEMORIA												
Produzione nazionale	4.555		5.081		5.286		5.377		5.483		4.217(*)	

(*) Primi 9 mesi (Variazione vs 9 m. 2013 +5,7%)



29

TAV. 18 – IL COSTO DEL GREGGIO IMPORTATO

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	Stima 2014
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
DOLLARI A BARILE Cif	16,9	27,8	51,6	78,9	109,9	112,2	109,8	99,7
DOLLARI A TONNELLATA Cif	125,0	205,0	379,9	581,0	806,9	825,1	806,8	731,1
CAMBIO DOLLARO/EURO(°)		0,9174	1,2359	1,3246	1,3930	1,2840	1,3281	1,3293
CAMBIO LIRE/DOLLARO (°)	1.629	2.111						
EURO A TONNELLATA Cif		223,48	307,39	438,60	579,26	642,62	607,53	550,00
LIRE A TONNELLATA Cif	203.600	432.700						

(°) Cambio medio ponderato sulla base dei volumi di greggio mensilmente importati. Differisce dal cambio ufficiale medio UIC.



30

PREZZI COME NEL 2010 MA FISCO STERILIZZA LA DISCESA

Nel 2014 le quotazioni internazionali **Platts Cif Med** dei prodotti raffinati hanno evidenziato andamenti contrastanti, **con una chiara tendenza al ribasso nel secondo semestre dell'anno**

In media annua, **il calo è stato pari a 4-5 centesimi euro/litro, interamente recepito dai prezzi industriali italiani** che si sono mantenuti in linea con quelli dell'area euro

Lo **“stacco Italia”** rimane mediamente intorno ai **2 centesimi euro/litro**

Rispetto al novembre 2010, con greggio e prodotti raffinati in euro sugli stessi livelli di prezzo attuali, **l'aumentata componente fiscale ha sterilizzato qualsiasi vantaggio per gli automobilisti**

Oggi il prezzo della **benzina** al consumo risulta più alto di circa **27 centesimi rispetto ad allora, di cui 23 dovuti alle tasse e 4 all'effetto cambio**; quello del gasolio è invece più alto di circa **33 centesimi, di cui 28 tasse e 5 cambio**

Al netto di tali aumenti **oggi la benzina costerebbe quanto nel 2010, meno di 1,4 euro/litro, mentre il gasolio meno di 1,2 euro/litro**



31

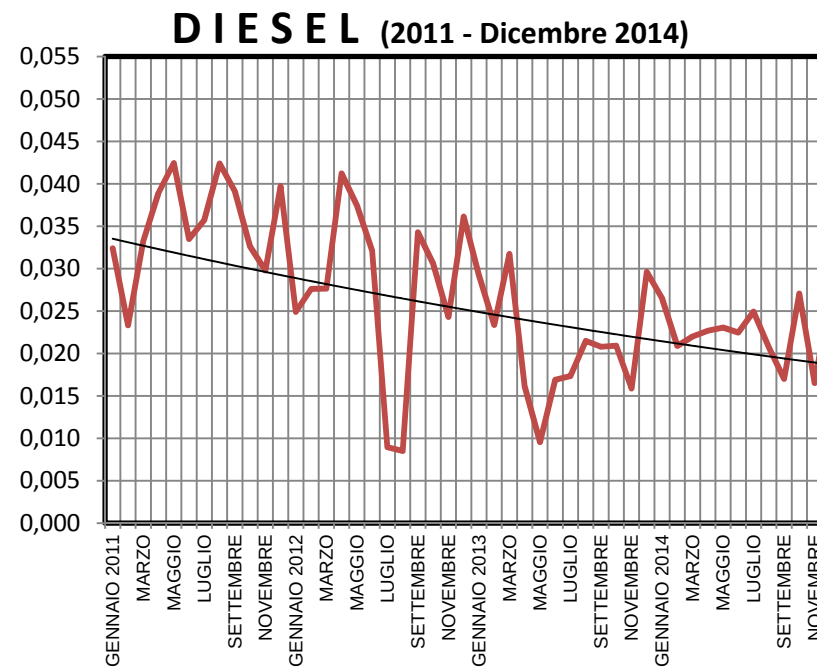
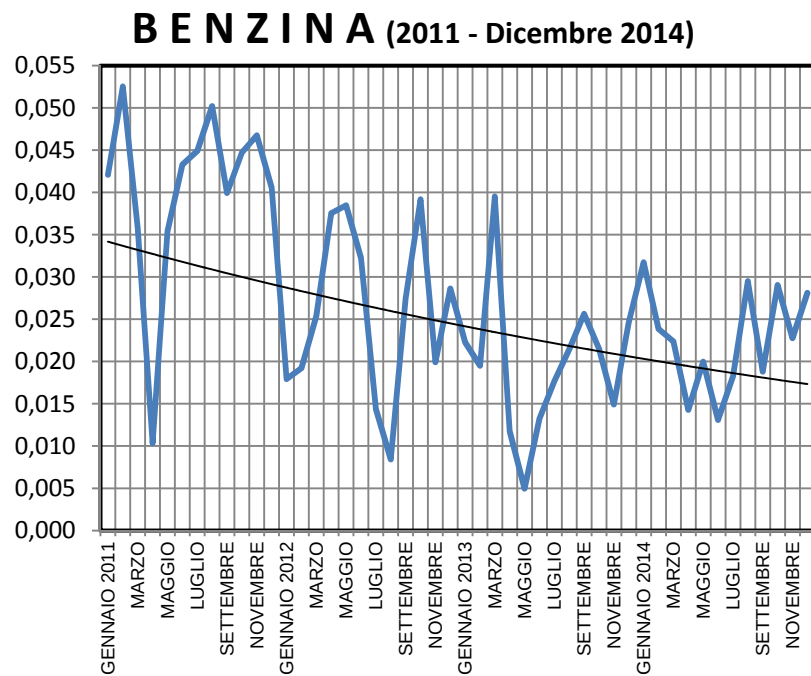
TAV. 19 – PREZZI MEDI ANNUI DEI PRINCIPALI PRODOTTI PETROLIFERI

		2000	2010	2011	2012	2013		2014	
						Prezzo Medio	Δ vs. 2012	Prezzo medio	Δ vs. 2013
BENZINA SENZA PIOMBO									
	(Euro/litro)								
Prezzo industriale		0,3806	0,5730	0,6955	0,7594	0,7139	-0,046	0,6740	-0,040
<i>Prezzo al consumo</i>		1,0825	1,3643	1,5555	1,7866	1,7488	-0,038	1,7130	-0,036
GASOLIO AUTO									
	(Euro/litro)								
Prezzo industriale		0,3605	0,5898	0,7452	0,8032	0,7504	-0,053	0,7010	-0,049
<i>Prezzo al consumo</i>		0,8924	1,2154	1,4480	1,7053	1,6585	-0,047	1,6113	-0,047
GPL AUTOTRAZIONE									
	(Euro/litro)								
Prezzo industriale		0,3064	0,4256	0,5007	0,5330	0,517	-0,016	0,4839	-0,033
<i>Prezzo al consumo</i>		0,5423	0,6611	0,7547	0,8231	0,806	-0,018	0,7770	-0,036
GASOLIO RISCALDAMENTO									
	(Euro/Kg)								
Prezzo industriale		0,3424	0,5730	0,7239	0,7989	0,7689	-0,030	0,7290	-0,040
<i>Prezzo al consumo</i>	(Euro/Kg.)	0,8645	1,1714	1,3558	1,4546	1,4212	-0,033	1,3810	-0,040
MEMORIA:									
Costo import. Greggio Italia	(Euro/Tonn.)	223,5	438,6	579,3	642,6	607,5	-35,1	560,0	-47,5
Platts Cif Mediterraneo									
- Benzina Senza Piombo	(Euro/litro)	0,2600	0,4210	0,5365	0,6070	0,5652	-0,042	0,5260	-0,039
- Gasolio per autotrazione	(Euro/litro)	0,2598	0,4431	0,5892	0,6550	0,6091	-0,046	0,5600	-0,049
- Gasolio per riscaldamento	(Euro/litro)	0,2405	0,4334	0,5706	0,6314	0,5907	-0,041	0,5430	-0,048



32

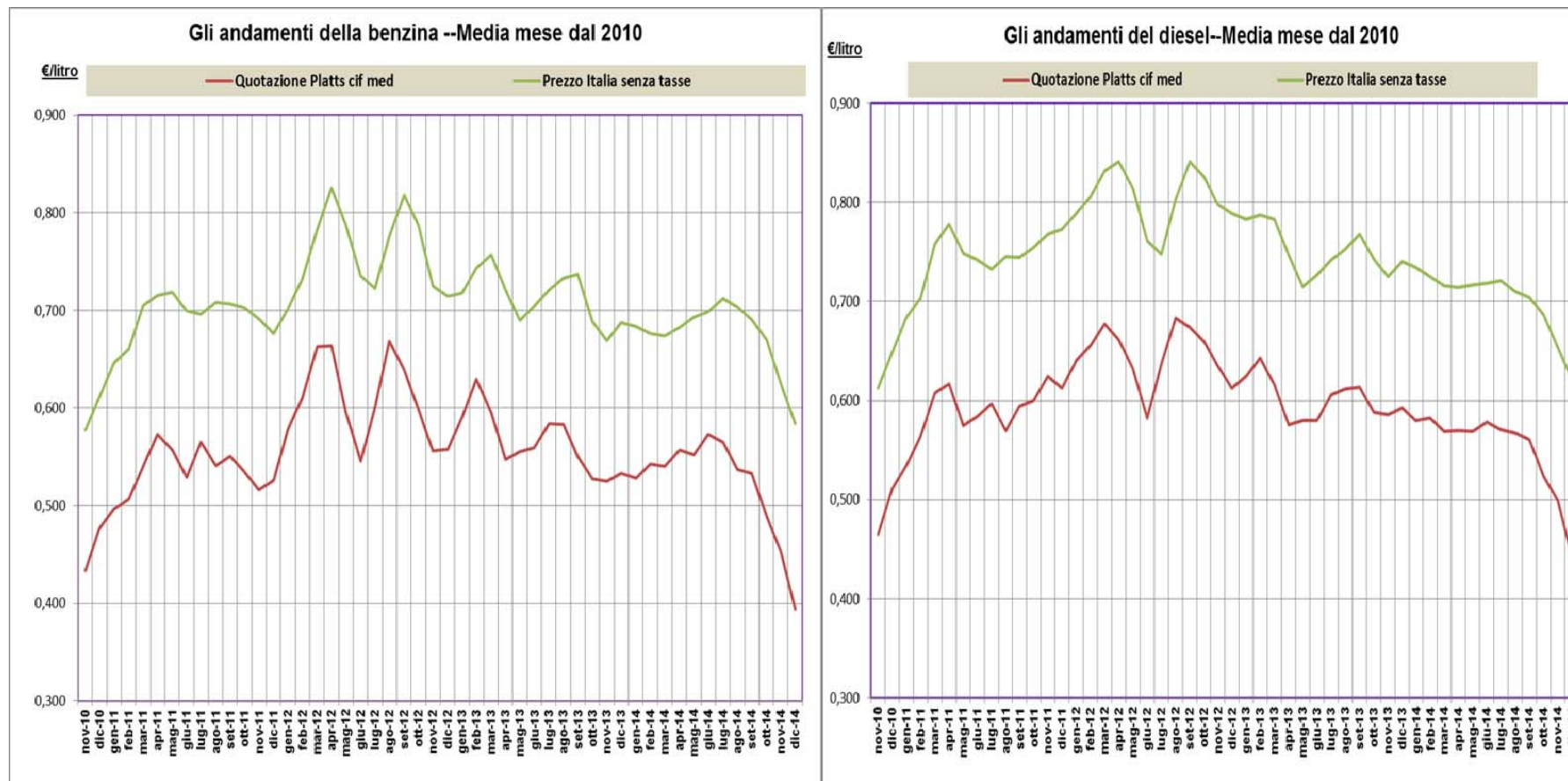
TAV. 20 – ANDAMENTO DELLO STACCO VS MEDIA EURO BENZINA E GASOLIO AUTO





33

TAV. 21 – PREZZI MEDI MENSILI CARBURANTI 2010-2014





34

CRESCE LO "STACCO FISCALE" CON L'EUROPA

Ad oggi, l'84-85% degli aumenti registrati dal 2010 sono stati di natura fiscale

Attualmente in Italia la tassazione sulla **benzina è pari al 63% del prezzo finale contro una media europea del 58%**; sul **gasolio del 58% contro il 51%**

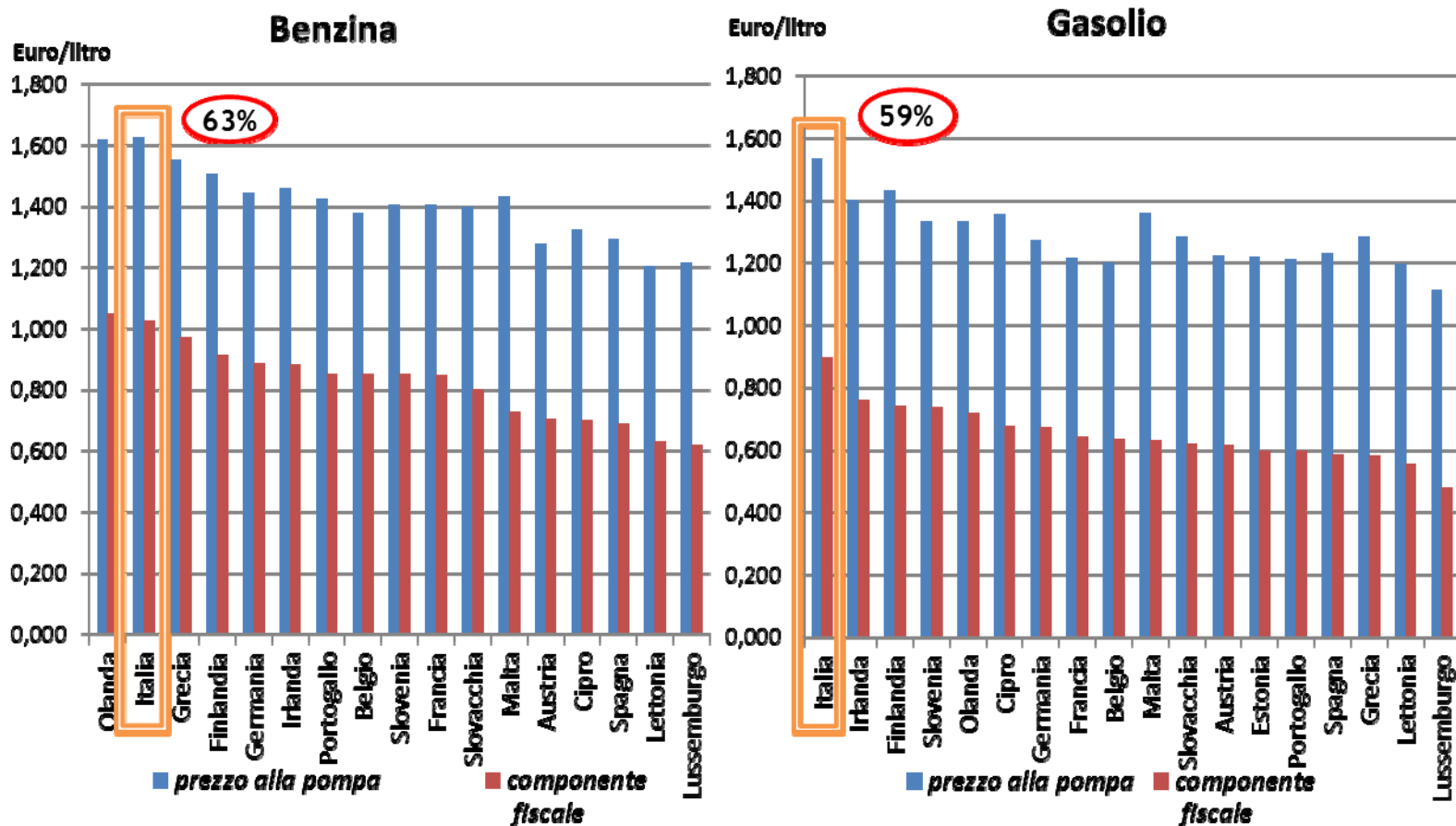
Lo "stacco fiscale con l'Europa", attualmente intorno ai 22 centesimi, è destinato ad aumentare tenuto conto che nuovi aumenti delle accise sono previsti dal **1° gennaio 2015** (DL IMU del 2013), stimati in **2,5-3 centesimi**

Ulteriori aumenti sono previsti fino al 2021 in virtù di diverse clausole di salvaguardia contenute in vari provvedimenti legislativi **per un ammontare totale di oltre 3,2 miliardi di euro** (al netto dell'Iva anch'essa destinata ad aumentare)

Se tutte le clausole previste dovessero essere esercitate, **l'aumento complessivamente sarebbe pari a 10-12 centesimi euro/litro**



TAV. 22 –TASSAZIONE CARBURANTI IN ITALIA E NELL'AREA EURO

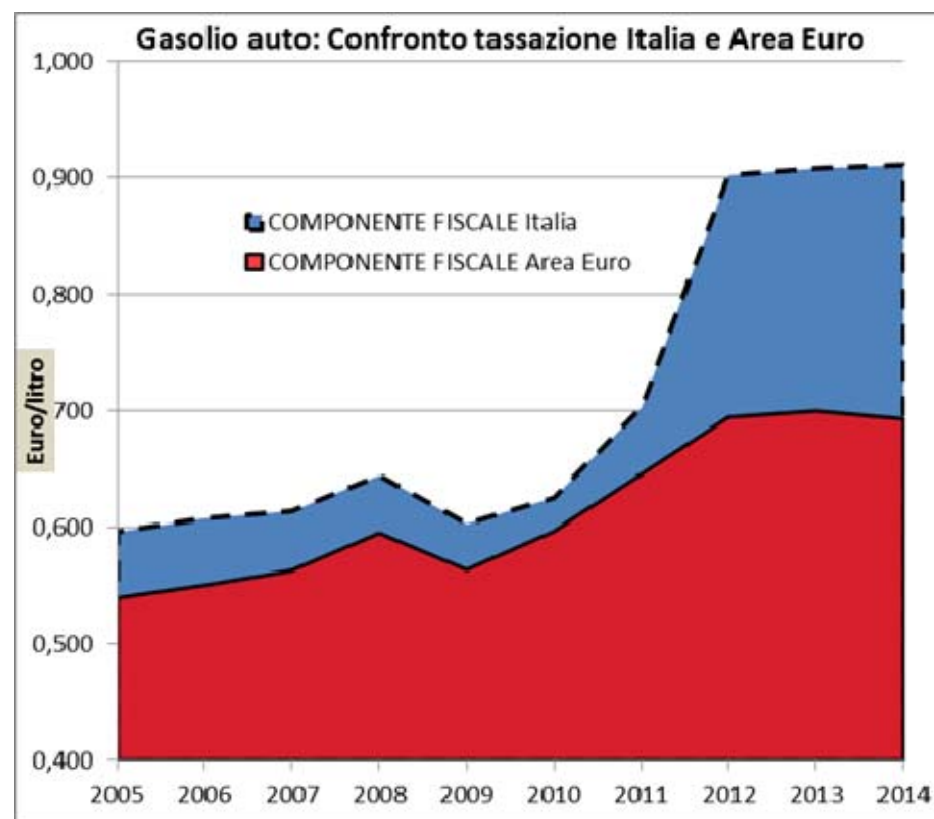
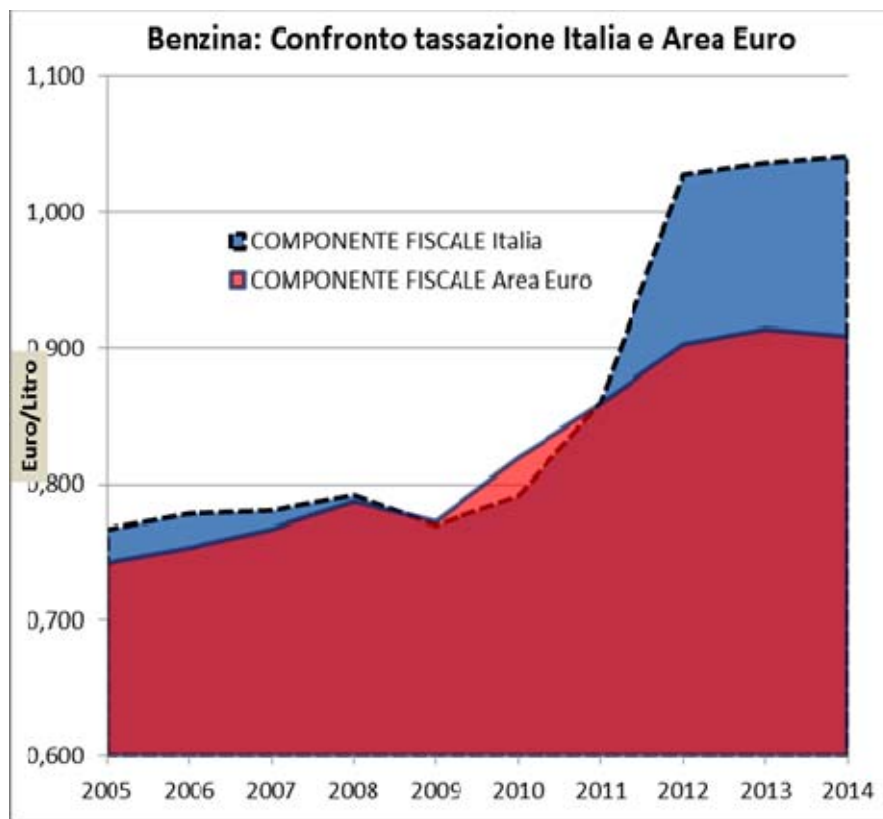


Fonte: elaborazioni su dati Commissione Ue



36

TAV. 23 –TASSAZIONE SUI CARBURANTI IN ITALIA E NELL'AREA EURO



Fonte: elaborazioni su dati Commissione Ue



37

DAGLI OLI MINERALI ENTRATE PER OLTRE 41 MILIARDI/€

Il gettito fiscale derivante dagli oli minerali nel 2014 è stimato in crescita di circa 200 milioni di euro (+0,5%) rispetto all'anno precedente, di cui 150 milioni dalle accise e 50 dall'Iva

Un miglioramento dovuto all'incremento marginale da marzo delle accise su benzina e gasolio (+0,003 euro/litro) e alla leggera crescita dei consumi di gasolio, che contribuiscono a circa il 65% del maggior gettito

Complessivamente, gli oli minerali hanno garantito un gettito di 41,33 miliardi di euro, circa 7 miliardi in più rispetto al 2010

Tale ammontare rappresenta per le sole accise oltre il 7% del totale delle entrate tributarie italiane

Se gli aumenti delle accise già programmati fino al 2021 divenissero strutturali, solo per la benzina ci sarebbe un incremento di gettito di oltre 2 miliardi di euro



38

TAV. 24 – LA STIMA DEL GETTITO FISCALE SUGLI OLI MINERALI

(miliardi di Euro)	ACCISA (*)				IVA (°)				TOTALE ACCISA+ IVA
	Su BENZINE	Su GASOLI	Su ALTRI PRODOTTI (*)	TOTALE	Su BENZINE	Su GASOLI	Su ALTRI PRODOTTI	TOTALE	
2004	10,600	12,450	0,940	23,990	3,620	5,050	1,980	10,650	34,640
2005	9,950	13,050	1,415	24,415	3,630	6,100	1,900	11,630	36,045
2006	9,350	13,500	1,720	24,570	3,610	6,650	2,040	12,300	36,870
2007	8,770	14,000	1,490	24,260	3,470	6,700	1,930	12,100	36,360
2008	8,130	14,070	1,460	23,660	3,430	7,650	2,120	13,200	36,860
2009	7,900	13,900	1,270	23,070	2,900	6,070	1,880	10,850	33,920
2010	7,500	13,750	1,750	23,000	3,070	6,700	1,980	11,750	34,750
2011	7,480	14,950	1,670	24,300	3,340	8,110	2,150	13,600	37,900
2012	8,030	17,550	1,870	27,950	3,480	8,780	2,140	14,400	42,350
2013	7,800	17,400	2,050	27,250	3,320	8,400	2,160	13,880	41,130
Stime 2014	7,760	17,600	2,040	27,400	3,290	8,430	2,130	13,850	41,330

(*) include il gettito della sovrainposta di confine

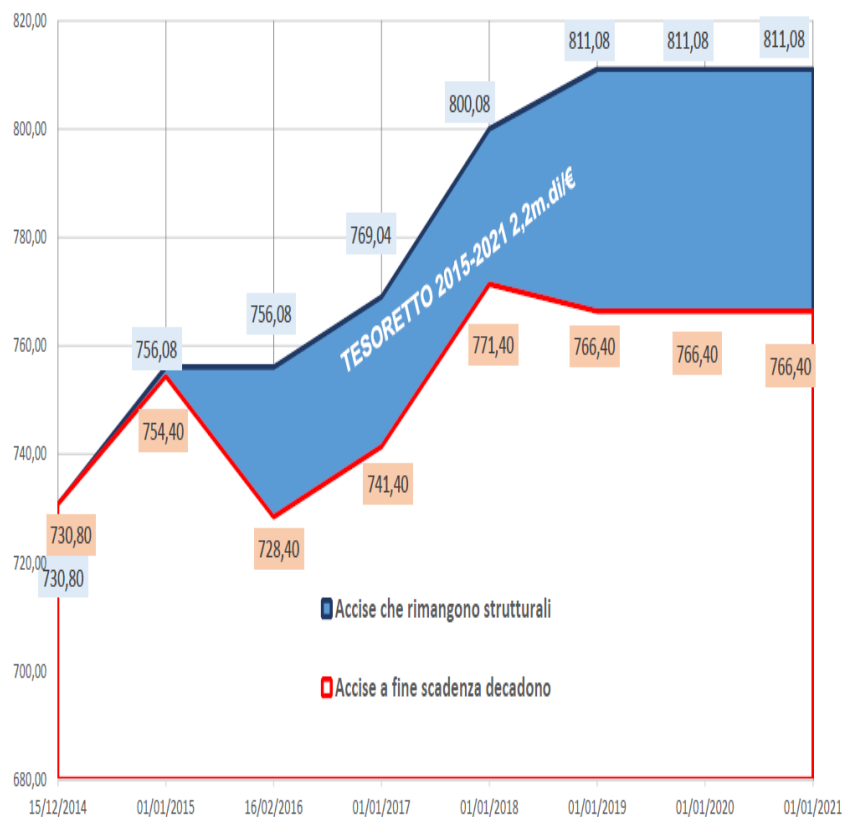
(°) Stime. La differenza con le stime di preconsuntivo del Ministero delle finanze è dovuta al fatto che la riserva destinata alle regioni a Statuto ordinario, da dicembre viene contabilizzazione tra le imposte erariali, come sempre fatto nelle stime UP. Equiparando le due metodologie il gettito accise sarebbe aumentato di circa 1,4 miliardi



39

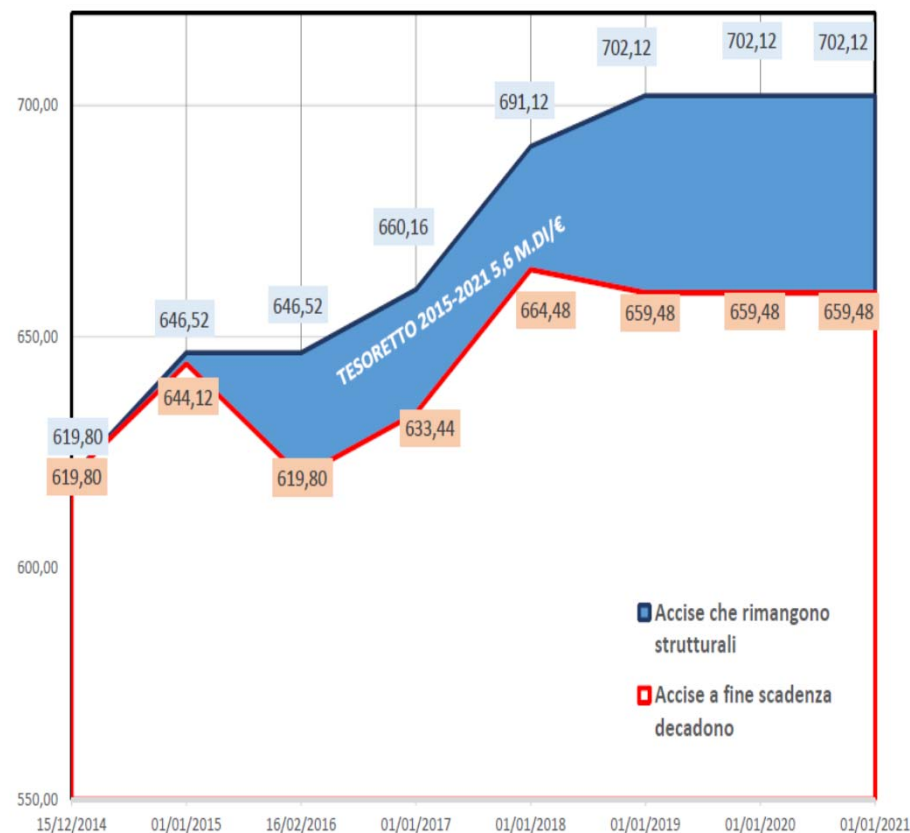
IPOTESI EVOLUZIONE ACCISE AL 2021

Ipotesi evoluzione accisa benzina



maggiori entrate da conferma accise	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
	0	374	277	286	442	439	439	milioni di Euro

Ipotesi evoluzione accisa gasolio



maggiori entrate da conferma accise	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
	0	710	710	715	1145	1150	1150	milioni di Euro

Fonte: elaborazioni UP



40

MIGLIORA LA FATTURA PETROLIFERA ED ENERGETICA

La **fattura petrolifera nel 2014 è stata pari a 25 miliardi di euro, con una flessione di 5,4 miliardi di euro (-18%)** rispetto all'anno precedente, favorita non solo dal calo dei consumi (-4,5%), ma anche da un deciso miglioramento delle quotazioni internazionali del greggio importato (-9,5%)

Un **esborso in termini reali analogo a quello del 2000 ma con consumi inferiori di oltre 35 milioni di tonnellate**

Il **cambio euro/dollaro ha influito marginalmente** attenuando la contrazione

L'esborso complessivo ha **pesato sul Pil per l'1,5%**, il valore più basso dal 2005, contro incidenze superiori al 2% nel quinquennio precedente

La **fattura energetica è stata pari a 45 miliardi di euro, in calo di oltre 11 miliardi di euro** rispetto al 2013, pari al 2,9% del Pil (1,5% il valore medio degli anni '90)





41

TAV. 25 – LA STIMA DELLA FATTURA PETROLIFERA (*)

		1981	1985	1990	2000	2008	2010	2011	2012	2013	Stima 2014
CONSUMI	milioni tonn.	94,6	84,1	93,5	93,5	80,4	73,7	71,1	64,2	60,2	57,5
COSTO GREGGIO ITALIA	CIF \$/b	36,2	27,5	23,2	27,8	96,8	78,9	109,9	112,2	109,8	99,7
CAMBIO (°)	\$/Euro	1,1176	0,7601	1,2887	0,9174	1,4900	1,3246	1,3930	1,2840	1,3281	1,3293
FATTURA PETROLIFERA											
-	miliardi Euro nominali	13,094	15,570	8,561	18,653	32,475	28,433	34,549	33,908	30,450	25,000
-	miliardi di Euro reali 2014	52,534	38,890	16,223	24,650	35,844	30,666	36,288	34,555	30,694	25,000
PIL (^)	miliardi Euro	244	430	704	1.240	1.633	1.606	1.639	1.628	1.619	1.617
% FATTURA VS. PIL		5,4	3,6	1,2	1,5	2,0	1,8	2,1	2,1	1,9	1,5

(*) Costituisce il saldo fra il costo delle importazioni e il ricavo delle esportazioni di greggio e prodotti, secondo i dati ufficiali dell'Istat.

(°) È il cambio medio annuo risultante dai valori UIC dei dodici mesi ponderati con le quantità del greggio importato.

(^) Valori rivisti del 1995 in base al nuovo Sistema europeo dei Conti nazionali e regionali SEC 2010.



42

TAV. 26 – LA STIMA DELLA FATTURA ENERGETICA (*)

(milioni di Euro)	1981	1985	1990	2000	2008	2010	2011	2012	2013	Stima 2014
COMBUSTIBILI SOLIDI	790	1.167	731	1.009	2.927	2.270	2.936	2.775	1.812	1.400
GAS NATURALE	1.106	2.803	1.859	7.834	22.253	18.998	21.116	24.189	20.421	16.000
PETROLIO	13.094	15.570	8.561	18.653	32.475	28.432	34.549	33.908	30.450	25.000
ALTRE (EN. ELETTRICA)	300	603	867	1.524	1.948	2.409	2.735	2.389	2.044	1.600
BIOCARBURANTI BIOMASSE	-			67	335	1.128	1.588	1.616	1.366	1.000
FATTURA ENERGETICA										
- miliardi di Euro nominali	15.290	20.143	12.018	29.087	60.066	53.237	69.924	64.877	56.093	45.000
- milioni di Euro reali 2014	61.342	50.313	22.775	38.438	66.298	57.420	66.091	66.115	56.542	45.000
% FATTURA VS. PIL	6,3	4,7	1,7	2,3	3,7	3,3	3,8	4,0	3,5	2,9

(*) *Costituisce il saldo fra il costo delle importazioni e il ricavo delle esportazioni di prodotti energetici, secondo i dati ufficiali dell'Istat.*

**43**

LA FATTURA PETROLIFERA ED ENERGETICA NEL 2015

Per il **2015** si stima una fattura petrolifera compresa tra un minimo di **17,1 miliardi di euro** e un massimo di **24,2**, pari rispettivamente all'1,1% e all'1,5% del Pil, con un **prezzo del greggio nell'intervallo 65-85 dollari/barile**

La fattura energetica, nel caso di una quotazione intermedia di **75 dollari/barile**, potrebbe attestarsi intorno ai **39 miliardi di euro**, con una **ulteriore flessione di 6 miliardi rispetto al 2014**

Il risparmio complessivo salirebbe così a 17,1 miliardi di euro rispetto al 2013

CONSUMI	MTep	55,7								
COSTO INTERNAZ. GREGGIO	\$/B	65			75			85		
CAMBIO	\$/euro	1,250	1,300	1,350	1,250	1,300	1,350	1,250	1,300	1,350
FATTURA PETROLIFERA	miliardi di euro	18,500	17,800	17,150	21,350	20,600	19,800	24,200	23,300	22,400
% FATTURA vs. PIL (•)		1,2	1,1	1,1	1,4	1,3	1,3	1,5	1,5	1,4

(•) Si è ipotizza una variazione del Pil del +0,9% in termini monetari



FOCUS TEMATICI

- ✓ RAFFINAZIONE E FITNESS CHECK
- ✓ LA RETE DISTRIBUZIONE CARBURANTI
- ✓ LEGALITÀ E SICUREZZA
- ✓ LA LOGISTICA
- ✓ I BIOCARBURANTI
- ✓ L'ITER AUTORIZZATIVO
- ✓ L'IMPEGNO AMBIENTALE



44

FOCUS: LA RAFFINAZIONE E IL FITNESS CHECK

La **situazione dell'industria della raffinazione italiana nel corso del 2014 non si può certo dire sia migliorata**

I tassi di lavorazione si mantengono su livelli ancora troppo bassi (73%) nonostante dal 2010 sia stata chiusa capacità pari a 15 milioni di tonnellate (il 15% del totale)

Lo **prime conclusioni del Fitness Check** (presentate a Bruxelles l'11 dicembre scorso) hanno **confermato tutte le preoccupazioni degli operatori circa l'impatto della legislazione europea sulla competitività della raffinazione**

Allo stato dei lavori (quando manca ancora un buon 30% di legislazione da valutare), la **perdita di competitività è già stata stimata nel 20%** rispetto ai competitors internazionali

Riduzione dovuta ai **maggiori costi operativi derivanti dagli investimenti obbligatori** realizzati, ma soprattutto al **maggior costo dell'energia** che è cresciuto molto più consistentemente in Europa che nel resto del Mondo

Anche il confronto con i **margini di raffinazione medi in diverse aree geografiche europee ha mostrato risultati molto diversi da area ad area**: la migliore è risultata essere la Penisola iberica, la peggiore il blocco Italia/Grecia, quella intermedia il Nord Ovest europeo



45

FOCUS: LA RAFFINAZIONE E IL FITNESS CHECK

La delegazione italiana, guidata dal Mise cui ha preso parte anche l'Unione Petrolifera, ha ribadito la **necessità di mantenere ad alti livelli l'attenzione sulla competitività della raffinazione anche in relazione alla sicurezza degli approvvigionamenti**

Il petrolio, rispetto al gas che pur abbondante presenta una serie di strozzature infrastrutturali, è molto più flessibile e dunque al momento non è visto come una emergenza

I risultati finali del Fitness Check saranno resi noti entro febbraio 2015

Nel frattempo, i **rappresentanti degli Stati membri hanno presentato un documento a firma congiunta con tre richieste fondamentali alla Commissione per migliorare i lavori del Fitness Check:**

- **Rivedere la metodologia adottata** soprattutto nella valutazione degli investimenti ambientali
- **Tenere in debito conto tutte le risultanze degli Studi nazionali**
- Includere nella **valutazione degli impatti anche la sicurezza energetica e degli approvvigionamenti dei prodotti petroliferi**



46

FOCUS: LA RETE CARBURANTI

Anche per la rete carburanti **il 2014 non è stato un anno positivo**

Il numero degli impianti rimane ancora molto elevato, nonostante le chiusure attuate dalle aziende maggiori, con **un erogato medio in costante discesa, ormai quasi un terzo di quello degli altri principali paesi europei**

Ogni tentativo di **procedere ad una seria razionalizzazione** attraverso la chiusura degli impianti insicuri e di quelli marginali (secondo i dati del Ministero oltre 5.000 pv hanno un erogato inferiore a 350 mc) **incontra molte resistenze, soprattutto da parte dei retisti indipendenti**

Il Ministero dello Sviluppo economico nel mese di novembre ha comunque **riattivato un tavolo con le rappresentanze non solo di tutti gli operatori ma anche delle Amministrazioni locali** per individuare le iniziative più opportune per la chiusura di tali impianti

L'Unione Petrolifera sta lavorando per la ricerca di una proposta condivisa tra gli operatori del settore che, anche procedendo per successivi *step*, **consenta di avviare una razionalizzazione ormai improcrastinabile per ridare sostenibilità alla rete**



Ormai da mesi si è in attesa dell'Atto di indirizzo del MIT per la razionalizzazione della rete **autostradale**, obiettivo per il quale, con il via libera dell'Antitrust, sono stati prorogati fino al termine del 2015 gli affidamenti esistenti

Il ritardo preoccupa il settore unitamente all'orientamento dei Ministeri, che sembra prevalere, di **intervenire in modo poco incisivo sulla chiusura degli impianti e di non toccare l'annosa questione delle *royalties* che deve essere più ancorata ai costi**

Un **intervento di tale tipo non è certamente sufficiente** in una rete ove, dall'ultima tornata di gare, l'erogato medio è sceso da 8,3 a 4,1 milioni di litri e in cui l'**incidenza delle *royalties* fisse pagate ai concessionari autostradali pregiudicano l'economicità del servizio**

C'è la **necessità di un'azione più decisa sul fronte della ristrutturazione, che porti alla chiusura di un significativo numero di impianti**



48

FOCUS: LEGALITÀ E SICUREZZA

Nel corso del 2014 l'Unione Petrolifera ha attivato **uno specifico gruppo di lavoro** dedicato al tema della legalità e della sicurezza focalizzata sugli impianti di distribuzione carburanti

Nel corso dell'anno, l'Unione Petrolifera ha messo a punto uno specifico *position paper* confluito poi nel «Rapporto intersettoriale sulla criminalità predatoria» realizzato dall'Ossif (il Centro di ricerca dell'ABI sulla sicurezza anticrimine) di cui da quest'anno fa parte anche Unione Petrolifera

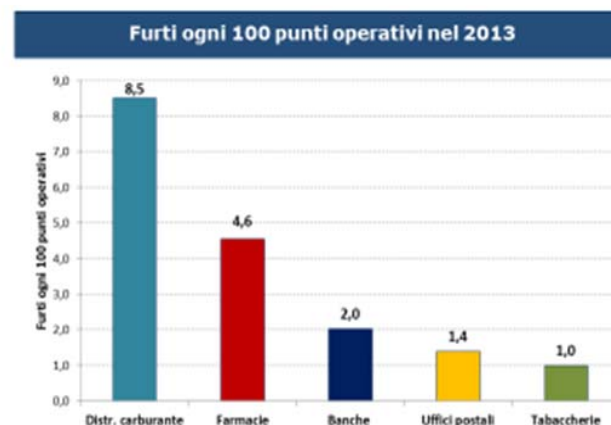
L'aumento degli **attacchi sui terminali di pagamento** è dovuto all'alta appetibilità degli accettatori self service con disponibilità immediata di contante anonimo

Aumentati negli ultimi due anni gli **attacchi agli oleodotti** con serie conseguenze ambientali

Dal 2010 ad oggi emerge un numero elevato di atti illeciti (furti, rapine, attacchi OPT), in aumento nel corso degli ultimi anni (660 nel 2011, 900 nel 2012 e 981 nel 2013)*

Lazio, Emilia Romagna e Lombardia sono le regioni con l'indice di rischio più alto

Indice rischio furti



Fonte: elaborazioni su dati OSSIF, Ministero dell'Interno, Fedetarme, Poste Italiane, Federazione Italiana Tabaccai e Unione Petrolifera

► I distributori di carburante presentano l'indice di rischio più elevato con 8,5 furti ogni 100 punti operativi

* Riferito agli impianti sociali



Le misure prese per contrastare tali fenomeni riguardano essenzialmente due tipologie di soluzioni:

- di **tipo tecnologico** (con blindaggio degli accettatori, inserimento di sistemi di allarme aggiuntivi, ecc..)
- di **tipo comportamentale** (procedure di ottimizzazione del contante presente sia in cassa che nell'OPT)
- Ove possibile si è **collaborato proattivamente con le Forze dell'Ordine** (Polizia, Carabinieri e Guardia di Finanza) per concorrere a respingere gli attacchi criminali
- Le **proposte del settore**:
 - **promuovere campagne di formazione/informazione** sulla gestione del contante
 - **avviare azioni per aumentare la cultura della Security/Tutela tra gli operatori**
 - **sensibilizzare i fornitori di apparecchiature** per la rete ad una progettazione e realizzazione più consona alle sfide lanciate dalla criminalità evoluta
 - **attivare delle sinergie sistematiche con le Forze dell'Ordine**
 - **rendere il pagamento elettronico appetibile sia per l'oil e il non oil, rimuovendo gli ostacoli ancora presenti nella filiera del pagamento**



50

FOCUS: LA LOGISTICA

Nel corso del 2014 l'Unione Petrolifera ha acquisito in ambito Confindustria la piena rappresentanza del settore della logistica petrolifera, mentre a livello europeo ha aderito alla Fetsa

La **mutata configurazione dell'Unione Petrolifera**, a seguito della trasformazione di parte del sistema produttivo di raffinazione verso strutture di stoccaggio dei prodotti petroliferi, **ha ampliato il focus dell'attività associativa**

Hanno aderito all'Unione Petrolifera importanti operatori attivi solo nella logistica: **Carmagnani Petroli, Decal, Gruppo Neri, Petra, Superba e Sigemi**

In tale ambito, l'Unione Petrolifera sta lavorando per fornire **proprio contributo alla revisione dell'attuale sistema portuale italiano**, nell'ambito del Piano della portualità e della logistica previsto dalla legge di conversione del decreto "Sblocca Italia"

La **futura riforma portuale dovrà introdurre elementi di competitività ed efficienza nonché di attenzione ai costi** che penalizzano fortemente chi opera nel nostro Paese

I **costi vengono "scaricati"** in particolare sui *traffici obbligati*, in primis quello dei **prodotti petroliferi**, che da soli rappresentano quasi il **40% (170mila t.) delle merci complessive movimentate**, data la localizzazione dei siti produttivi/distributivi obbligati a servirsi di uno specifico porto



FOCUS: I BIOCARBURANTI

Il decreto del Mise del 10 ottobre 2014 ha previsto la traiettoria al 2020 che introduce molteplici criticità operative e marcati costi addizionali

Nell'ipotesi di consumi invariati, per soddisfare la domanda in base agli obblighi previsti (quota del 10%) **avremo bisogno di impiegare circa tre milioni di tonnellate di biocarburanti all'anno, di cui almeno 300.000 ton/anno avanzati**

Al momento **manca qualsiasi indicazione sui costi effettivi dei biocarburanti avanzati e sulla loro reale disponibilità**

Per i biocarburanti tradizionali si stima un costo di produzione superiore di oltre il 50% rispetto ai carburanti fossili

Le recenti riduzioni dei prezzi dei carburanti **tendono ad amplificare tale differenziale**



La recente approvazione delle cosiddette «BAT Conclusion» da parte della Ue (pubblicate sulla GUCE del 18 ottobre 2014) **comporta l'avvio del riesame delle AIA (Autorizzazioni integrate ambientali)** per allineare il settore della raffinazione **alle emissioni di «bolla» entro i prossimi 4 anni (ottobre 2018)**

I **limiti superiori** garantiscono gli obiettivi ambientali della direttiva, **sono sostenibili** per l'industria ma richiedono **investimenti significativi**, mentre **quelli inferiori sono difficilmente applicabili per gli impianti esistenti ed avrebbero costi sproporzionati rispetto all'obiettivo che si pongono**

Necessaria una **tempestiva emissione delle linee guida per il «calcolo e monitoraggio della bolla di raffineria»**, affidate all'ISPRA, che dovrebbero rappresentare il riferimento unico per tutte le istruttorie AIA

In materia di **bonifiche**, nonostante alcune semplificazioni, **permangono procedure troppo lunghe farraginose** con sovrapposizione di competenze

È stato definito un decreto di semplificazione per la **bonifica della rete carburanti** (in attuazione dell'art. 36 della Legge 7 agosto 2012, n. 134) che ormai **attende da mesi di essere pubblicato** in Gazzetta Ufficiale



FOCUS: L'IMPEGNO AMBIENTALE DEL SETTORE

Negli ultimi anni il **settore petrolifero ha sostenuto uno sforzo straordinario per contenere le emissioni in atmosfera** derivanti dall'attività di raffinazione

Un impegno che si è tradotto in **investimenti per circa 2 miliardi di euro tra il 2010 e il 2013** (solo per esigenze di protezione ambientale) e pari ad oltre il 60% degli investimenti totali nella raffinazione (**3,1 miliardi di euro**)

L'impegno del settore sul **mix dei combustibili e sull'ottimizzazione degli impianti ha comportato un netto miglioramento di tutti gli indicatori ambientali**, espressi in tonnellate di inquinante emesso per milione di tonnellata di greggio lavorato

Tale riduzione è da attribuire **non solo alle minori lavorazioni nelle raffinerie, ma soprattutto alla variazione del mix combustibili** (maggior utilizzo dei combustibili gassosi e un conseguente minor utilizzo di olio combustibile e coke) e **agli interventi di miglioramento impiantistico**



54

FOCUS: SCENDONO LE EMISSIONI INQUINANTI

Le **emissioni di SO₂ nel periodo considerato si sono ridotte del 36%** (nel 2004 ammontavano ad oltre 100.000 tonnellate) grazie alla massimizzazione del ricorso al gas di raffineria unitamente alla sua desolforazione e al perfezionamento degli impianti Claus

Le **emissioni di NOx sono state ridotte de 21%**, grazie al continuo miglioramento nella gestione dei numerosi impianti di combustione presenti nelle raffinerie come la progressiva sostituzione dei bruciatori tradizionali con quelli a bassa produzione di NOx, l'utilizzo di additivi *combustion improver* ed altre tecniche di ottimizzazione della combustione

Molto importanti anche le riduzioni conseguite sulle emissioni di **composti organici volatili e quelle sulle polveri PM10 (meno 42% per entrambi gli inquinanti)**

Le **emissioni di CO2 infine riflettono lo stato di crisi del settore** con la sensibile diminuzione della domanda del mercato e la conseguente riduzione della materia prima lavorata

La valutazione ambientale degli scarichi idrici delle raffinerie è basato sul parametro più indicativo e cioè il contenuto di **oli nelle acque reflue scaricate nell'ambiente, in calo di oltre il 37%** (da 104 tonnellate nel 2011 a 65 nel 2013)

**Le emissioni in atmosfera del settore petrolifero italiano**

ARIA EMISSIONI ASSOLUTE	2011	2012	2013
SO ₂ (ton)	53.964	42.463	34.598
NO _x (ton)	18.049	16.754	14.223
COV (ton)	13.748	9.590	7.967
PST (ton)	1.431	1.235	836
CO ₂ (ton)	17.649.780	16.028.215	14.219.806

**Gli indicatori ambientali del settore petrolifero italiano
(Inquinanti emessi per milione di tonnellate di greggio lavorato)**

ARIA INDICATORI AMBIENTALI	2011	2012	2013
SO ₂ (ton/Mton greggio lavorato)	628	522	484
NO _x (ton/Mton greggio lavorato)	210	206	199
COV (ton/Mton greggio lavorato)	160	117	111
PST (ton/Mton greggio lavorato)	16	15	11
CO ₂ (ton/Mton greggio lavorato)	205.708	197.149	199.156
Materia Prima Lavorata (Mton)	85,8	81,3	71,4

Fonte: elaborazioni UP su dati aziendali