

Executive Summary

2015



Preconsuntivo Petrolifero



Roma /21 dicembre 2015

EXECUTIVE SUMMARY

Il 2015 è stato un anno dalle luci e dalle ombre per i **mercati petroliferi internazionali**, alle prese con il crollo dei prezzi del petrolio, in particolare nella seconda parte dell'anno, scesi fino sotto i 37 dollari/barile per il Brent e chiudendo in media a 53 dollari/barile (-46%), dopo quattro anni costantemente sopra i 100 dollari/barile.

Una conseguenza del **persistente eccesso di offerta** che è stato un segno distintivo di tutto il 2015, dovuto in larga parte al contributo della produzione americana che ha continuato a crescere arrivando a sfiorare i 13 milioni b/g, nonostante un rallentamento sul finire d'anno dovuto proprio ai bassi prezzi, confermandosi così il primo produttore mondiale.

Determinante è stata altresì la scelta dell'Opec di non intervenire, sia nel 2014 che nel 2015, per frenare la discesa dei prezzi come invece fece nel 2009 con un taglio di 3 milioni b/g, preferendo difendere le quote piuttosto che i prezzi.

Il calo dei prezzi è stato sicuramente uno stimolo per la domanda mondiale di petrolio che nel 2015 ha mostrato una crescita dell'1,9% rispetto al 2014, nonostante il rallentamento dell'economia mondiale. In particolare, anche i paesi Ocse dopo diversi anni sono tornati ad un segno positivo (+1,1%).

Negativo è stato invece l'impatto sull'industria dell'esplorazione e produzione (upstream) che nel 2015 ha dovuto tagliare circa il 20% degli investimenti già programmati, per un totale di 200 miliardi di dollari, i cui effetti sull'offerta si vedranno probabilmente nei prossimi due-tre anni.

I mercati petroliferi sembrano dunque **ancora lontani da un nuovo equilibrio** e con molta probabilità, nello stesso periodo, i prezzi non torneranno sopra gli 80 dollari/barile, con una **stima per il 2016 non troppo lontana da 45-55 dollari/barile**.

Ricadute positive di questo scenario internazionale si sono avute sulla raffinazione europea che nel 2015 ha potuto contare su margini tornati positivi un po' per tutte le lavorazioni, da interpretare comunque come un fatto congiunturale che **non modifica i problemi strutturali e non cancella le perdite di questi lunghi anni di crisi**.

Resta infatti irrisolto il tema della competitività e della sostenibilità dell'industria della raffinazione europea che presenta evidenti svantaggi competitivi rispetto ai paesi extra-Ue, come è stato certificato dalle recenti conclusioni del Fitness Check che **ha stimato la perdita complessiva di competitività in circa 2 dollari/barile per il solo periodo 2000-2012**, senza contare gli ulteriori investimenti che l'industria ha già sostenuto e dovrà sostenere per traguardare gli obiettivi ambientali al 2020 e 2030, confermati dalla posizione europea in occasione della COP21 di Parigi.

Appare ancora scarsa la consapevolezza del ruolo strategico della **raffinazione che in realtà si conferma essenziale per accompagnare una transizione sostenibile verso un'economia low-carbon**: carburanti e combustibili sempre più ecocompatibili ed efficienti saranno sicuramente ancora indispensabili nel trasporto di merci e persone nei prossimi decenni.

La vera sfida è quella di contrastare i cambiamenti climatici e l'innalzamento delle temperature entro i 2° C con misure che siano quanto più neutrali dal punto di vista tecnologico e fiscale.

EXECUTIVE SUMMARY

Anche l'Italia ha risentito positivamente del miglioramento del contesto economico e dei prezzi dell'energia in calo. I **consumi di energia** totali nel 2015 hanno infatti registrato il primo segno positivo dal 2010, sebbene i volumi attuali siano ancora inferiori del 10% rispetto a quelli di cinque anni fa.

Il petrolio si conferma la prima fonte di energia in Italia con un peso del 36%, seguito dal gas con il 33,3% e quindi dalle rinnovabili con il 17,5% in calo dopo dieci anni di costante crescita.

L'andamento delle quotazioni internazionali delle fonti di energia ha consentito **un calo del 22% della fattura energetica nazionale**, passata dai 44,6 miliardi di euro del 2014 ai 34,7 del 2015 (-9,9 miliardi), con il **contributo determinante della componente petrolifera**.

Nel 2015 la nostra **dipendenza petrolifera dall'estero è salita al 91%**, con l'Azerbaijan che è risultato il nostro primo fornitore, mentre i paesi dell'ex Urss in totale hanno coperto il 41% del fabbisogno. **L'Italia complessivamente ha importato greggio da 28 paesi diversi**.

Il costo del greggio importato nel 2015 in euro/barile è stato **inferiore del 36%** rispetto al 2014 a fronte di un **meno 47% del valore in dollari** per l'indebolimento dell'euro (-17%), cosa che ha consentito un **risparmio di 8,7 miliardi di euro (-35%) rispetto al 2014 sulla fattura petrolifera**.

La forte discesa dei prezzi e il miglioramento del contesto economico ha **influito positivamente sui consumi petroliferi** che nel 2015 sono aumentati del 3,6% rispetto al 2014. Un piccolo recupero se confrontato con le **perdite accumulate negli ultimi dieci anni, pari a 27 milioni di tonnellate (-31%)**.

In leggero recupero (+1,3%) anche i **carburanti**, in particolare gasolio, ma anche in questo caso con i livelli ancora inferiori del 18% rispetto al 2005, cioè **circa 10 miliardi di litri in meno**.

I prezzi dei carburanti nel 2015 sono risultati più bassi di 17-20 centesimi al litro rispetto al 2014, con una **componente fiscale che mediamente è salita al 66% per la benzina e al 62% per il gasolio**, valori tra i più alti in Europa.

Al netto della componente fiscale i prezzi italiani dei carburanti sono allineati all'Europa ma con una rete di distribuzione non europea per struttura e sostenibilità economica. Si conferma la **necessità di un serio processo di razionalizzazione** che trova una prima risposta positiva, seppur parziale, nel DDL Concorrenza attualmente in discussione al Senato.

La mancata razionalizzazione risente anche della diffusione di fenomeni di illegalità che tengono in vita impianti decotti, sottraggono volumi agli operatori onesti e producono un consistente danno erariale, distorcendo altresì la concorrenza.

Sempre più **critica la situazione della distribuzione carburanti in autostrada** che nel 2015 ha continuato a perdere volumi (-8% rispetto al 2014; -55% dal 2007) a fronte di un aumento del traffico del 3%, rendendo sempre più **urgente una vera ed efficace ristrutturazione**.

La leggera ripresa dei consumi, associata all'aumento delle esportazioni (+30,5%), ha permesso alla **raffinazione di aumentare il tasso utilizzo degli impianti fino all'83%**, valori vicini a quelli del 2010, ma con una **capacità disponibile significativamente più bassa (-18%, pari a 19 milioni di tonnellate in meno)**. **Il sistema appare comunque ancora ben lontano da un equilibrio sostenibile**.