EXECUTIVE SUMMARY

PRECONSUNTIVO PETROLIFERO 2016

unione petrolifera

FACCIAMO MUOVERE L'ITALIA

MERCATO INTERNAZIONALE

Il prezzo del petrolio nel 2016 ha registrato un andamento altalenante, attestandosi su un valore medio inferiore del 18% rispetto al 2015 e del 60% rispetto al 2014. Nel corso dell'anno il prezzo del *Brent dated* ha mostrato evidenti segni di ripresa a partire dalla primavera, raddoppiando il suo valore in concomitanza con il diffondersi di voci su possibili accordi per un "congelamento" della produzione da parte dei Paesi produttori. Nella seconda metà dell'anno è poi seguita una fase di sostanziale stabilità interrotta, tra fine novembre e inizio dicembre, dalla formalizzazione dell'Accordo tra Paesi Opec e non-Opec che ha previsto un taglio di 1,8 milioni b/g nei primi sei mesi del 2017. Guardando all'attuale andamento dei *futures*, le stime di maggiore *consensus* indicano **prezzi nel 2017 situati nell'intervallo 50 - 60 dollari/barile**, anche se alcuni istituti si spingono ad ipotizzare punte oltre i 70 dollari/barile.

L'andamento negativo dei prezzi ha determinato una sensibile **riduzione degli investimenti in Esplorazione e Produzione (E&P)** per il secondo anno consecutivo (meno 24% sul 2015, a sua volta in calo del 25% sul 2014), in netta controtendenza rispetto agli ultimi 40 anni. Per il 2017 si prevede un'ulteriore riduzione anche in presenza di una probabile ripresa dei prezzi derivante dall'attuazione degli annunciati tagli alla produzione e ciò rappresenterebbe una prospettiva senza precedenti per il settore petrolifero, come ha recentemente rilevato anche l'Agenzia internazionale per l'energia nel suo rapporto World Energy Investment 2016.

La produzione mondiale di petrolio nel 2016 continua a crescere, seppure ad un ritmo più lento, attestandosi a 96,9 milioni b/g, con un aumento complessivo di oltre 9 milioni b/g rispetto ai livelli pre-crisi. Nel quadro complessivo, i Paesi non-Opec hanno ridotto la produzione di 1,1 milioni b/g, un volume sostanzialmente analogo all'aumento di quella Opec. Gli Stati Uniti restano il primo produttore a livello globale, pur riducendo la produzione per la prima volta negli ultimi 5 anni. In tale contesto, la forte contrazione degli investimenti in E&P, le minori nuove scoperte per supplire al naturale declino della produzione esistente e l'attesa crescita della domanda, potrebbero determinare un deficit di offerta di 5/10 milioni b/g nel 2020.

La domanda mondiale di petrolio nel 2016 è stata pari a 96,3 milioni b/g, con un incremento di 1,2 milioni b/g (+1,3%) rispetto al 2015. L'85% di tale incremento è imputabile ai Paesi non-Ocse che complessivamente rappresentano il 52% della domanda totale rispetto al 49% del 2013.

Il petrolio continua ad essere **centrale nel soddisfacimento della domanda di energia mondiale, con una quota stimata intorno al 30%.** Nel settore dei trasporti (merci e persone) la quota tocca il 93%: secondo gli ultimi dati dell'Agenzia internazionale per l'energia (Aie), nel periodo 2020-2025 dovrebbe scendere intorno all'89-91% per attestarsi intorno al 78% nel 2040.

Nel 2016 **i margini lordi della raffinazione**, pur rimanendo positivi, non hanno confermato a livello globale la performance del 2015, con cali particolarmente significativi nelle lavorazioni meno complesse. In contrazione sono apparsi anche i margini delle raffinerie americane che si sono comunque confermati più alti di circa il 30% rispetto ai valori medi europei.

Anche a **livello europeo, l'industria della raffinazione**, pur avendo chiuso negli ultimi 10 anni 19 raffinerie per complessivi 60 milioni di tonnellate, mostra ancora un eccesso di capacità produttiva. Ciò nonostante è chiamata a nuovi e imminenti impegni, con particolare riferimento alla revisione comunitaria dell'Emissions Trading System (ETS) ed alla proposta di revisione della Direttiva sulle rinnovabili che disegnerà un nuovo approccio per l'impiego dei biocarburanti post 2020. Altro elemento di rilievo è rappresentato dai nuovi limiti al contenuto di zolfo nei bunker decisi in sede International Maritime Organization (IMO) che diverranno operativi a partire dal 1° gennaio 2020 e che richiederanno da subito interventi di adeguamento.

MERCATO NAZIONALE

Nel 2016 **il petrolio è ancora una volta la prima fonte nel soddisfacimento della domanda di energia,** con una quota di poco superiore al 36%, seguito dal gas (circa il 35%) e dalle rinnovabili (il 16%) in discesa per il secondo anno consecutivo.

I **consumi di energia italiani** non hanno subito sostanziali variazioni rispetto all'anno precedente, anno in cui si è registrato il primo incremento dopo 14 anni di ininterrotte riduzioni: le fonti fossili (carbone, gas naturale e petrolio) hanno soddisfatto circa il 79% del totale rispetto all'85% del 2010.

Segnali positivi si rilevano per alcuni prodotti destinati ai trasporti (carboturbo, bunker e gpl); l'olio combustibile e il gasolio da riscaldamento hanno proseguito invece la loro inesorabile discesa coprendo poco più del 4% del totale.

Benzina e gasolio, sebbene in leggera contrazione, continuano a rappresentare il 52% dei consumi totali e il 93% del settore dei trasporti, dove restano essenziali in mancanza di alternative economicamente e tecnologicamente sostenibili. Il gasolio si conferma il principale prodotto per l'autotrazione.

La **capacità di raffinazione** italiana è stata pari a 87,2 milioni di tonnellate, confermando sostanzialmente i valori del 2015 dopo una lunga fase di contrazione che, dal 2010 a oggi, ha portato alla chiusura di 5 raffinerie e ad un taglio di circa 20 milioni di tonnellate di capacità (-18%). Nonostante ciò, il sistema presenta ancora un eccesso di capacità produttiva.

Si rilevano elevati **livelli di esportazioni e importazioni di prodotti finiti.** Le esportazioni hanno mostrato un progresso del 5% rispetto al 2015, di cui il 60% è rappresentato da benzina e gasolio; le importazioni, a conferma del carattere globale dei mercati, sono anch'esse cresciute (+ 26,5%) con circa il 60% del totale importato rappresentato da gpl, carboturbo e gasoli.

L'Iraq per la prima volta dal 1955 diventa il principale fornitore italiano. La produzione nazionale diminuisce del 40%, la dipendenza estera sale al 93%. L'Italia ha importato greggio da 28 Paesi diversi. La **fattura petrolifera si riduce ancora di 4,2 miliardi**, posizionandosi sul valore minimo dal 1999 ad oggi.

A fronte di un cambio euro/dollaro sostanzialmente stabile, il **costo del greggio importato nel 2016 ha registrato rispetto al 2015 una riduzione di circa il 20%**; ciò ha consentito un risparmio di oltre 4 miliardi sulla fattura petrolifera, l'esborso più basso dalla fine degli anni '90, sia in termini reali che nominali.

I prezzi industriali dei carburanti scendono al di sotto della media europea. Quelli al consumo si attestano su livelli più bassi di 10-12 centesimi, con un risparmio per i consumatori di 5 miliardi. In Italia, il prezzo industriale, al netto delle tasse, ha mostrato cali superiori a quelli dei mercati internazionali, a scapito dei margini industriali. L'intero beneficio della fattura petrolifera è stato trasferito al consumatore finale, per un totale dal 2014 di 12 miliardi di euro.

Il gettito fiscale degli oli minerali si conferma intorno ai 40 miliardi, in calo di oltre 1 miliardo di euro rispetto al 2015, come conseguenza della riduzione della componente IVA legata all'andamento dei prezzi dei carburanti.

Ancora eccessivo, seppure in riduzione di 250 unità, il numero degli impianti di distribuzione di carburanti nel 2016.

Negli ultimi 10 anni il numero dei punti vendita totali è diminuito di circa l'8% e si è assistito ad un forte incremento di impianti "no-logo" che restano aperti senza un marchio, con scarsi erogati e scarsissimi risultati economici, presumibilmente per non sostenere i costi in uscita.

La **rete distributiva italiana oggi risulta quindi caratterizzata da un'estrema polverizzazione, oltre che da fenomeni di crescente illegalità**. Per contrastare tali fenomeni sono state approvate misure di prevenzione, grazie al decisivo impegno del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'inefficienza della rete distributiva, unita alla sua scarsa redditività, **rende difficile il reperimento delle risorse necessarie per gli investimenti di manutenzione** straordinaria e di modernizzazione, indispensabili anche per sviluppare la distribuzione dei carburanti alternativi, come previsto dalla Directive Alternative Fuel Infrastructure (DAFI), e diffondere le attività non-oil per rendere l'intero sistema più efficiente e sostenibile.