

# ANTEPRIMA

## PRECONSUNTIVO PETROLIFERO 2017

Roma / dicembre 2017



# SCENARIO INTERNAZIONALE

PRECONSUNTIVO PETROLIFERO**2017**





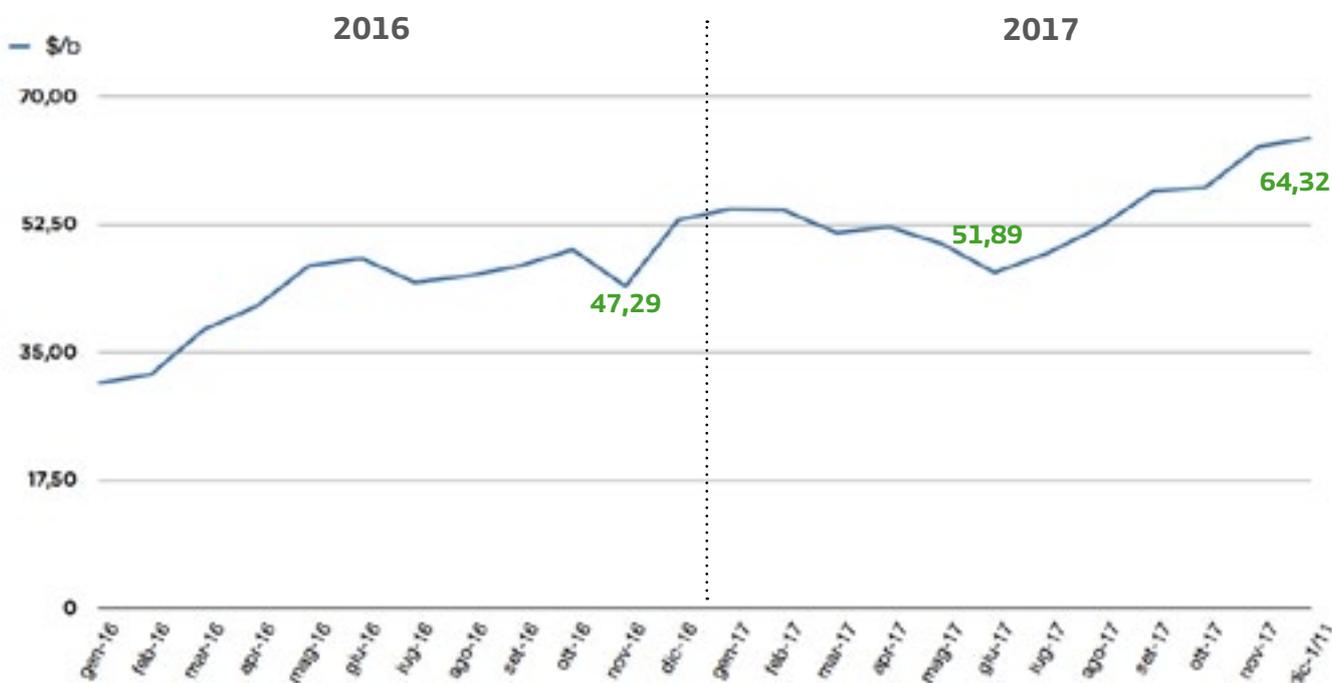
## Nel 2017 il greggio torna a superare i 60 dollari/barile con una media annua di 54 dollari/barile (+25% vs 2016)

Nel corso del 2017 i prezzi del petrolio (Brent datato) hanno oscillato nell'ambito della forchetta di 50-60 dollari/barile, salvo i picchi registrati verso la fine anno, chiudendo in media annua a 54,2 dollari/barile (+25% rispetto alla media 2016), 11 dollari in più rispetto al 2016 (43,3 dollari/barile), superando il livello del 2015 (52,3 dollari/barile).

Alla base di questo recupero c'è stato sicuramente l'accordo (c.d. accordo "Opec Plus") siglato alla fine dello scorso anno da 24 Paesi (di cui 10 non Opec), per un taglio complessivo alla produzione di 1,8 milioni b/g inizialmente dal 1° gennaio al 30 giugno 2017, che ha avuto un elevato grado di compliance da parte di tutti gli aderenti.

Dopo le incertezze del primo semestre, in cui i mercati nutrivano ancora dubbi sulla reale tenuta dei tagli concordati, nella seconda parte dell'anno, anche grazie ad una prima proroga dell'accordo fino a marzo 2018, si è assistito ad un pressoché costante aumento delle quotazioni, giunte appunto a superare i 64 dollari/barile negli ultimi due mesi dell'anno, un valore che non si rilevava da metà 2015.

### QUOTAZIONI INTERNAZIONALI GIORNALIERE BRENT DATED



#### 30 NOVEMBRE / 10 DICEMBRE '16

1° ACCORDO OPEC -NON OPEC PER TAGLIO DI UN 1,8 M B/G DAL 1/1/2017 PER 6 MESI

#### APRILE 2017

AUMENTO PRODUZIONE USA, IRAQ E ALTRI MENTRE LA DOMANDA CRESCE MENO DEL PREVISTO

#### MAGGIO 2017

IMPATTO TAGLI NON COME SPERATO. LE SCORTE SI RIDUCONO TROPPO LENTAMENTE. DUBBI SULLA TENUTA DELL'ACCORDO OPEC - NON OPEC

#### 25 MAGGIO 2017

NUOVO VERTICE OPEC-NON OPEC. PROROGA TAGLI PER ALTRI 9 MESI (FINO A MARZO 2018)

#### GIUGNO 2017

PERPLESSITÀ EFFICACIA DELL'ACCORDO. ATTESE DEGLI ANALISTI SU TAGLI PIÙ AMPI DEL DECISO

#### LUGLIO 2017

SCORTE PETROLIFERE USA, EUROPA RISULTANO IN CALO. SI STABILIZZA LA CRESCITA DEL NUMERO DI PERFORAZIONI USA

#### AGOSTO 2017

IMPATTO DEGLI URAGANI SULLA PRODUZIONE E RAFFINAZIONE USA

#### 30 NOVEMBRE 2017

VERTICE OPEC-NON OPEC PROROGA TAGLIO FINO A FINE 2018. LIBIA E NIGERIA NON PIÙ ESENTATE

FONTE: UP SU DATI PLATTS



## Le quotazioni del greggio e gli investimenti E&P

L'accordo è stato poi ulteriormente prolungato, lo scorso 30 novembre, per altri nove mesi (dunque per tutto il 2018), con l'obiettivo di mantenere i prezzi sui livelli attuali, che appaiono un giusto compromesso sia per i Paesi produttori che consumatori. Questo rinnovato "patto" prevede anche possibili "azioni di aggiustamento" a giugno 2018 nel caso si rendessero necessarie per conseguire l'obiettivo della stabilità dei prezzi.

Il 2017 è stato anche un anno di tensioni geopolitiche nelle principali aree produttive del Medio Oriente: dal Kurdistan, dove infuria la lotta per il controllo dei campi petroliferi del nord e che vede su fronti opposti i ribelli curdi, il governo iracheno e la Turchia; all'Arabia Saudita, con l'erede al trono impegnato in una vasta operazione di "repulisti" interno; fino all'Iran, accusato dall'Arabia Saudita di essere dietro il recente lancio di un missile yemenita verso la capitale saudita. Ultima in ordine di tempo, la decisione degli USA di trasferire la sede dell'ambasciata da Tel Aviv a Gerusalemme con conseguenze ancora difficili da valutare.

Tali fattori hanno pesato solo marginalmente sull'andamento dei prezzi, a conferma del cambiamento del mercato che non teme più crisi considerate "locali", essendo l'offerta di greggio ormai globale. Solo pochi anni fa sarebbe bastato molto meno per tornare a parlare di quota 100 dollari/barile. Per quanto detto, le attese sui prezzi per il 2018, stando alle stime di maggior consensus, in media non dovrebbero allontanarsi troppo dalla forchetta 55-65 dollari/barile, a meno di crisi globali al momento difficili da prevedere.

L'aumento del prezzo del greggio ha avuto un lieve impatto sul livello degli investimenti in Esplorazione e Produzione (E&P) che, stando ai recenti dati dell'Agenzia internazionale per l'energia (Aie, WEI17), nel 2017 sono stimati crescere di circa 6% dopo due anni consecutivi di tagli. Investimenti che restano comunque lontani dai livelli del 2014 (circa il 41% in meno) e comunque in ulteriore diminuzione per la parte esplorazione.

### UPSTREAM: INVESTIMENTI MONDIALI IN OIL&GAS



Fonte: AIE - WEI 2017



## Tiene l'accordo "Opec Plus" e rallenta la crescita della produzione

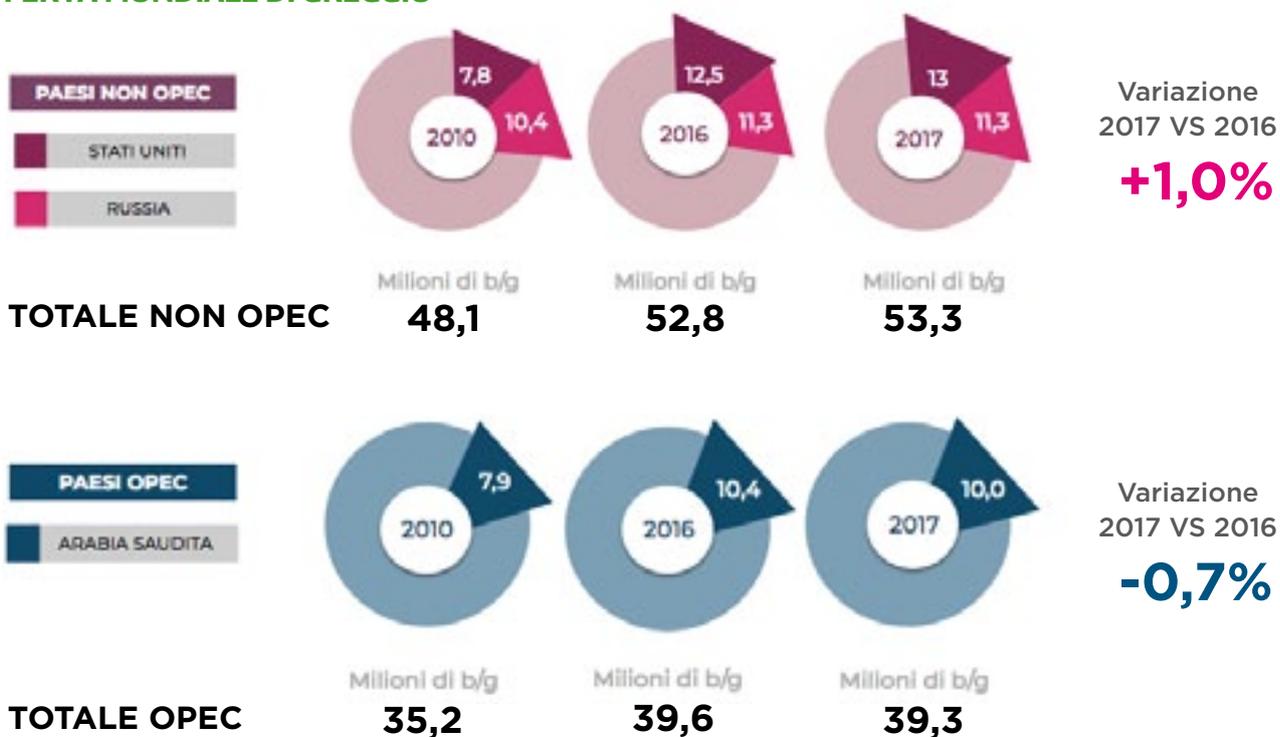
A seguito delle restrizioni alla produzione concordate con l'accordo "Opec Plus" nel corso del 2017, l'offerta mondiale di petrolio è cresciuta in misura modesta, come conseguenza di un aumento dell'1% (520mila b/g) della produzione non-Opec e di un calo dello 0,7% (260mila b/g) di quella Opec. Complessivamente si stima sui 97,4 milioni b/g, circa 400mila b/g (+0,5%) in più rispetto allo scorso anno.

Accordo che nel 2018 non prevede più esenzioni per alcuni Paesi (tra cui Libia, Nigeria e Iran), come nel precedente, ma richiede il coinvolgimento di tutti gli aderenti. Lo sforzo nei tagli fatti sinora è stato soprattutto a carico di due dei principali produttori mondiali, cioè Russia (il 55% della quota non Opec, pari a 600mila b/g) e Arabia Saudita (il 41% della quota Opec pari a 1,2 milioni b/g).

Negli ultimi dieci anni l'offerta di petrolio complessivamente è cresciuta di circa 12 milioni b/g, di cui la metà concentrata negli Stati Uniti che, nello stesso periodo, hanno praticamente raddoppiato la loro produzione. Nel 2017 si sono confermati per il quarto anno consecutivo top producer, con volumi pari a 13 milioni b/g, cioè circa il 24% del totale non-Opec.

Il rallentamento nella crescita dell'offerta, tale probabilmente da far chiudere l'anno con un deficit medio di circa 300mila b/g rispetto alla domanda, ha permesso l'assorbimento di una parte del consistente surplus degli ultimi anni, con una marcata riduzione delle scorte nel secondo trimestre dell'anno (900 mila b/g), la prima riduzione dal 2013.

### OFFERTA MONDIALE DI GREGGIO

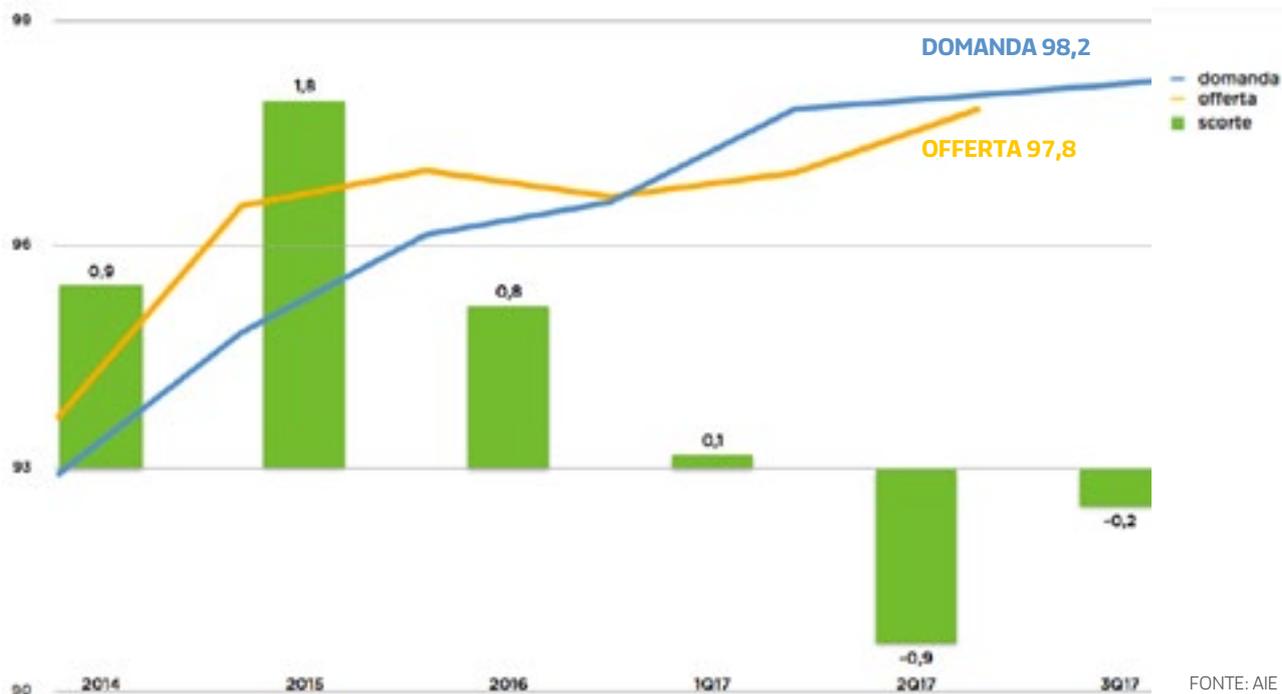


Fonte: AIE



## NEL MERCATO MONDIALE SI RIDUCE L'OVERSUPPLY DI PETROLIO

(DATI TRIMESTRALI IN MILIONI DI BARILI/GIORNO)



FONTE: AIE

## OPEC: CHI SCENDE E CHI SALE

VARIAZIONE DELLA PRODUZIONE VS OTTOBRE 2016 ('000 B/G)



OPEC



NON OPEC

FONTE: UP SU DATI OPEC E BLOOMBERG

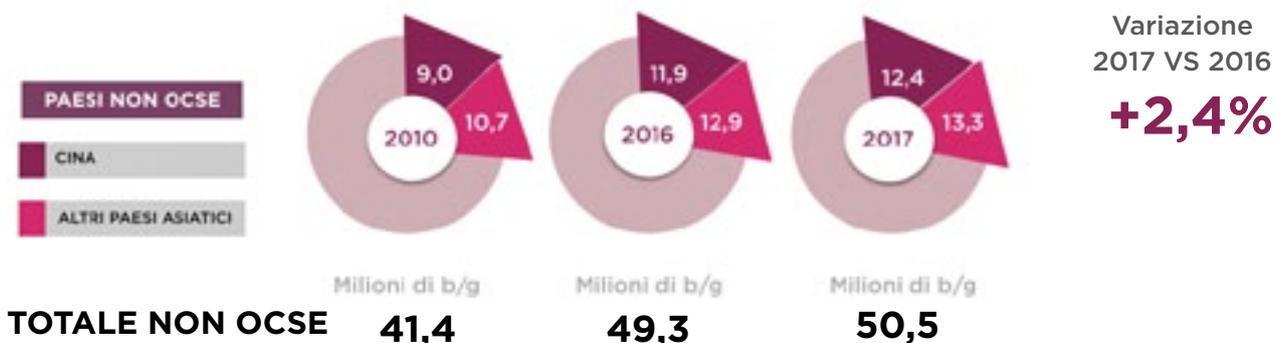
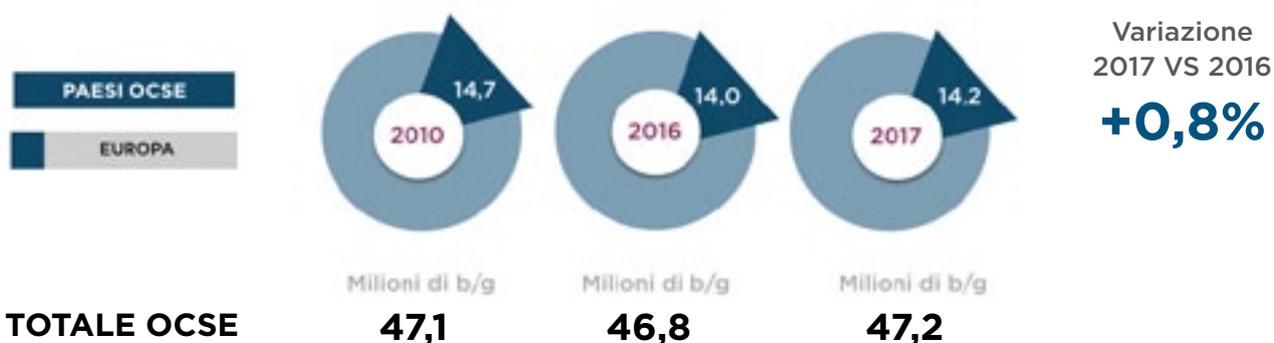
## Nel 2017 la domanda di petrolio sfiora i 98 milioni b/g medi Cresce anche in Europa dove si concentra il 30% della domanda Ocse

Favorita da una crescita economica in netto miglioramento (+3,6%), la domanda mondiale di petrolio nel 2017 si è attestata in media a 97,7 milioni b/g, con un aumento di 1,6 milioni b/g (+1,6%) rispetto al 2016, arrivando a superare i 98 milioni b/g nella seconda parte dell'anno. A tale risultato hanno contribuito per il 75% i Paesi non-Ocse (+1,2 milioni b/g), trainati dalla Cina (+600mila b/g) che ha visto negli ultimi dieci anni crescere la propria domanda di circa il 38%.

La domanda cresce per il terzo anno consecutivo anche in Europa, superando la soglia dei 14 milioni b/g, pari al 30% della domanda di tutti i paesi Ocse. A livello mondiale, il petrolio si conferma la prima fonte di energia, con una quota stimata in circa il 32%, seguito dal carbone con il 27% e dal gas con il 22%. L'81% della domanda di energia mondiale è stata soddisfatta dalle fonti fossili.

Nel settore dei trasporti (merci e persone) il peso dei prodotti petroliferi attualmente è intorno al 92%. Secondo le ultime stime dell'Aie, sempre a livello mondiale, al 2040 dovrebbe oscillare tra l'83% e l'88%, mentre in Europa tra il 79% e l'85%. Negli ultimi dieci anni, complessivamente la domanda è aumentata di circa 11 milioni di b/g, pari al saldo tra i circa 14 milioni in più dei Paesi non-Ocse e i circa 3 in meno di quelli Ocse.

### DOMANDA MONDIALE DI GREGGIO



FONTE: AIE



## Nel 2017 la raffinazione si mantiene positiva In Europa crescono tutte le lavorazioni

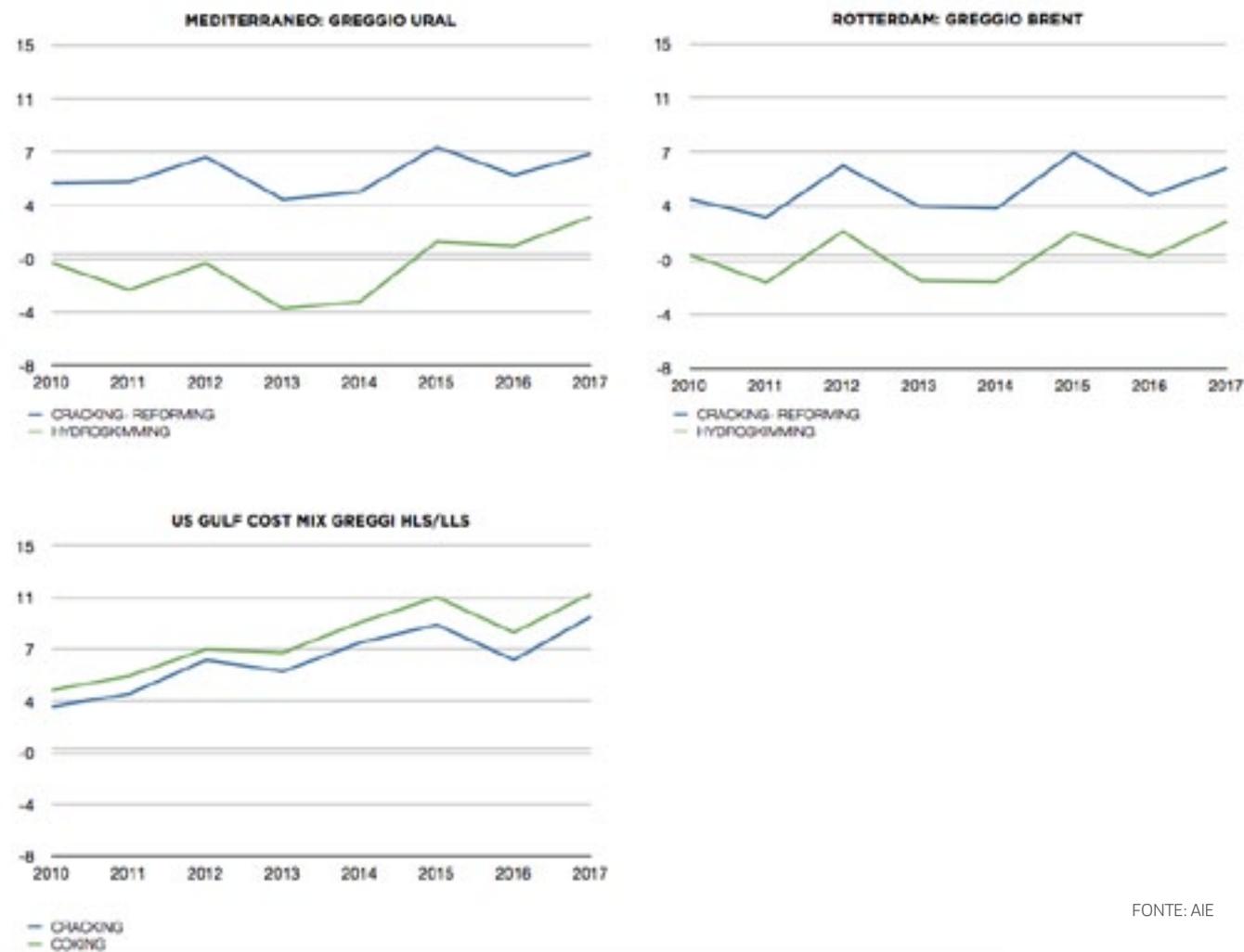
Nei primi nove mesi del 2017 la raffinazione ha mostrato un profilo positivo. I margini europei si sono riavvicinati ai buoni livelli raggiunti nel 2016, superandoli in alcuni casi, con un media compresa tra 6 e 7 dollari per le lavorazioni più complesse, grazie sia a fattori strutturali, come la crescita stagionale della domanda, che contingenti, come la fermata non programmata di alcuni impianti sia in Europa che negli Stati Uniti. In corso un ridimensionamento nell'ultimo trimestre per il venire meno dei fattori appena citati.

Positivo anche l'andamento per le lavorazioni hydroskimming, con margini che sono tornati in territorio positivo (2-3 dollari/barile) per il forte apprezzamento del valore dell'olio combustibile sui mercati internazionali. In ripresa anche i margini delle raffinerie della US Gulf Coast che continuano a posizionarsi sempre su livelli ben superiori a quelli europei (tra il 35% e il 60% in più).

La raffinazione europea, pur avendo negli ultimi anni reso più efficiente il proprio assetto grazie anche alla chiusura di oltre il 20% della capacità meno complessa, presenta ancora un gap competitivo rispetto ai principali competitor internazionali, ponendola in una situazione difficile soprattutto se si tiene conto delle prossime scadenze normative a livello europeo (bunker, ETS, nuovi limiti emissioni auto, biocarburanti).

### LA RAFFINAZIONE MONDIALE

(MARGINI INCREMENTALI PER LE DIVERSE AREE)



# SCENARIO NAZIONALE

PRECONSUNTIVO PETROLIFERO**2017**





## Nel 2017 il gas si conferma prima fonte di energia Fattura energetica risale a 34,4 m.di/€, decisamente inferiore al picco 2011-12

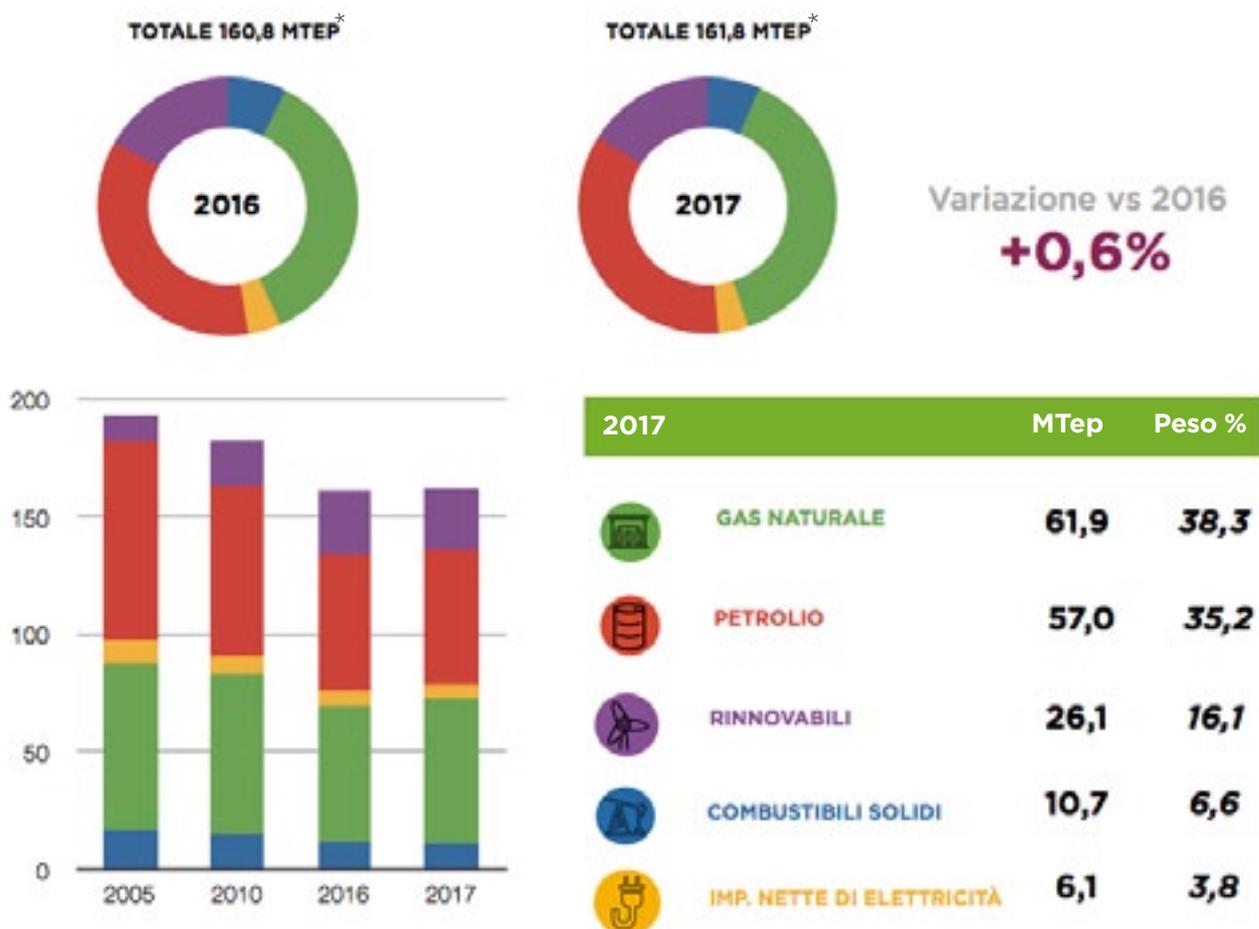
Nel 2017 i consumi di energia italiani sono stati pari a 161,8 MTep, in leggera crescita (+0,6%) rispetto allo scorso anno, rimanendo su valori analoghi a quelli dell'ultimo triennio.

Va rilevata una ulteriore consistente crescita del gas (+6,6%) che, con un peso del 38,3% sul totale dei consumi, rafforza la propria posizione di prima fonte di energia italiana, seguito dal petrolio, in calo dell'1,1% e con un peso di poco superiore al 35%. Complessivamente le fonti fossili (petrolio, gas e carbone) hanno coperto poco oltre l'80% della domanda di energia totale, rispetto all'85% del 2010.

In forte crescita la richiesta di energia elettrica sulla rete (+1,7% nei primi 10 mesi, contro il -0,8% dell'anno scorso), spinta in particolare da motivi climatici (temperature estive più elevate). Alla copertura della domanda elettrica ha contribuito in maggior misura il gas (+5,6%), mentre si sono ridotte, rispetto allo scorso anno, le importazioni nette di elettricità (-6,2%) e le produzioni da fonti rinnovabili (-3,7%, di cui: idrica -1,2%, data la forte siccità dell'anno; eolica -6%; fotovoltaico +15%).

L'andamento delle quotazioni delle diverse fonti di energia ha comportato per il 2017 un aumento del 24% della fattura energetica, passata da 27,7 a 34,4 miliardi di euro (+24%), 6,7 miliardi in più rispetto al 2016, ma decisamente inferiore al picco del 2011, e con un peso sul Pil intorno al 2%.

### DOMANDA DI ENERGIA



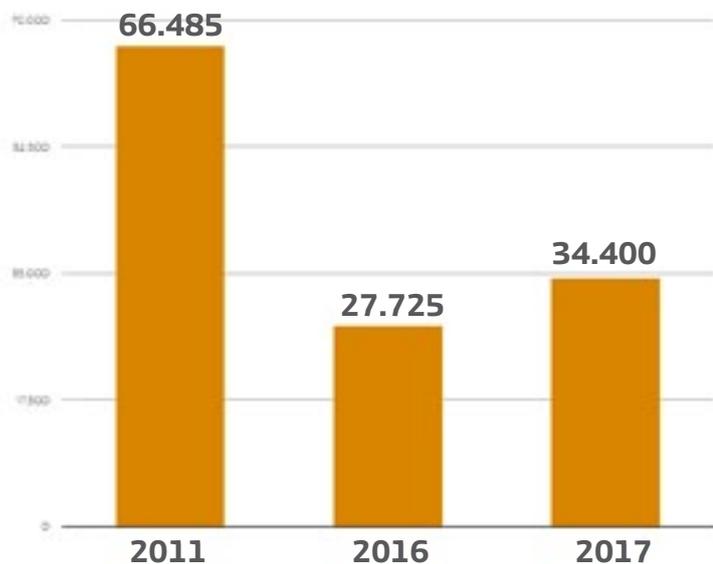
Fonte: STIME UP SU DATI MISE

\*Valori non coincidenti con quelli del BEN per diversa metodologia di calcolo delle importazioni di energia elettrica e delle fonti rinnovabili. Per la trasformazione in TEP usato coefficiente termoelettrico di ogni anno.



## FATTURA ENERGETICA

MILIONI DI EURO  
(Reali 2017)



Variazione  
VS 2016  
**+24,1%**  
**+6,7 MLD/EURO**

FONTE: UP SU DATI ISTAT

MILIONI DI EURO  
(Reali 2017)



FONTE: UP SU DATI ISTAT

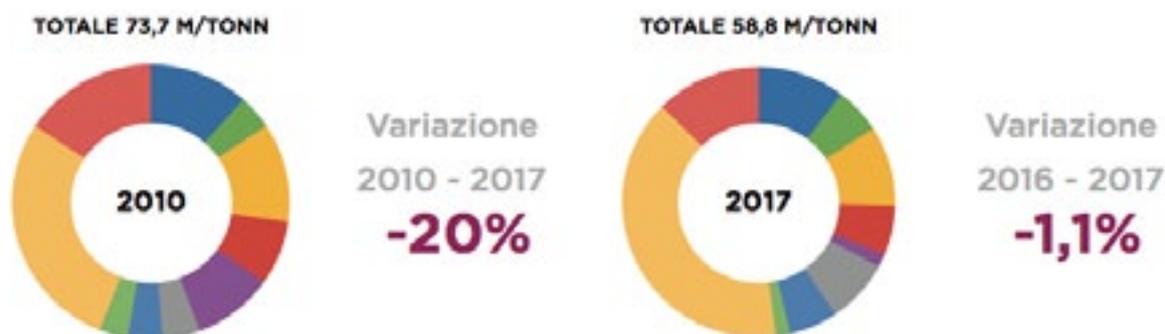


## Nel 2017 continuano a scendere i consumi petroliferi (-1,1%) Dal 2010 persi 15 milioni/tonnellate (-20%)

Nel 2017 complessivamente i consumi petroliferi italiani sono tornati sotto la soglia dei 59 MTonn, precisamente a 58,8 MTonn, in calo dell'1,1% rispetto allo scorso anno, dovuto alla flessione più o meno marcata di molti prodotti, in primo luogo benzina (-3,5%). La perdita cumulata rispetto al 2010 sale così a circa 15 MTonn (-20%). Da segnalare l'andamento positivo di bunker (+7,7%), carboturbo (+7,1%) e gpl (+1%). I consumi di carboturbo continuano a risentire degli effetti positivi dei flussi turistici verso il nostro Paese. Il gasolio si conferma il principale prodotto petrolifero con una quota di circa il 45% e volumi solo leggermente inferiori a quelli degli ultimi due anni. La ripresa economica non sembra dunque avere avuto effetti positivi sui carburanti autotrazione, che mostrano profili diversi rispetto ai principali mercati europei il cui andamento è stato perlopiù positivo.

Nei primi 11 mesi dell'anno oltre l'88% dei veicoli di nuova immatricolazione sono stati a benzina e gasolio, alimentazioni che continuano ad essere le scelte preferite degli automobilisti. In netto aumento le auto ibride che hanno fatto segnare un incremento di circa il 75% ed una quota sul totale del 3,3%. Buon progresso per le elettriche (+48,4%) il cui peso resta marginale (0,1%).

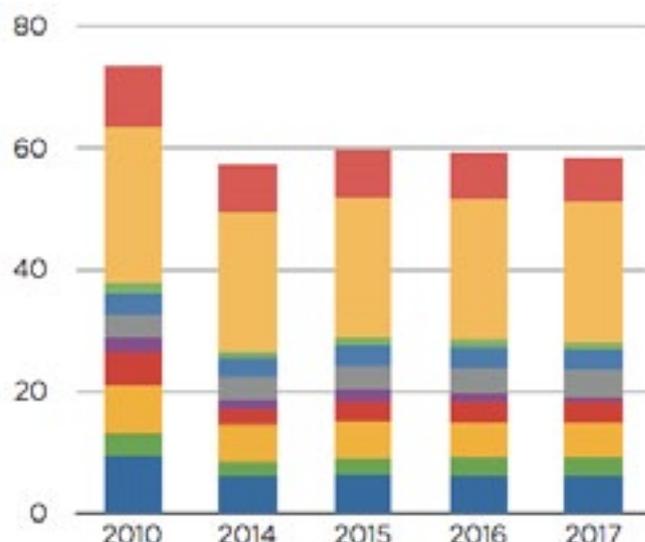
### CONSUMI PETROLIFERI



#### VARIAZIONE\* % 2017 VS 2016

- 3,5 BENZINA AUTOTRAZIONE
- 0,5 GASOLIO AUTOTRAZIONE
- 12,9 GASOLIO RISCALDAMENTO
- +1,0 GPL
- +7,1 CARBOTURBO
- 5,6 OLIO COMBUSTIBILE
- 2,3 FABBISOGNO PETROLCHIMICO
- 5,8 ALTRI PRODOTTI
- +7,7 BUNKERAGGI
- 2,7 CONSUMI DI RAFFINERIA

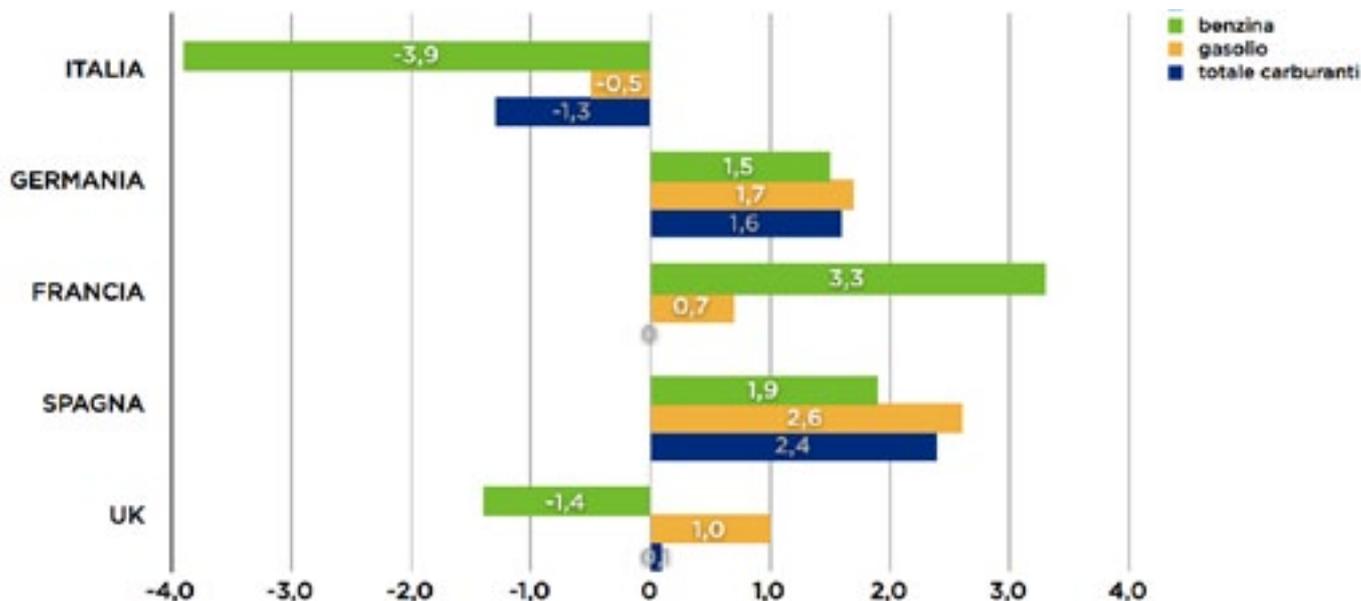
(\*) Calcolato sulle migliaia di tonnellate



FONTE: UP SU DATI MISE



## VENDITE CARBURANTI IN ALCUNI PAESI EUROPEI (VARIAZIONE PERCENTUALE 9 M. 2017 VS 9 M. 2016)



FORNITE: UP SU DATI UNIONI PETROLIFERE NAZIONALI E GOV. UK ENERGY DEPARTMENT

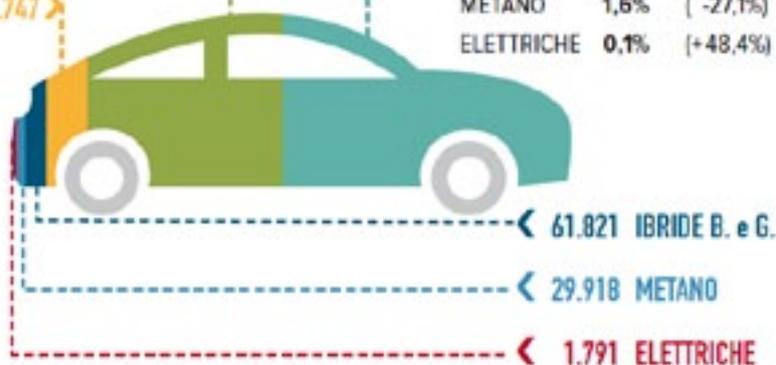
## IMMATRICOLAZIONI AUTO PER ALIMENTAZIONE

Gennaio-Novembre  
**2017**  
**1.863.941**

**GASOLIO** 1.056.730  
**BENZINA** 591.934  
**GPL** 121.747

Peso % e variazione %  
verso 11 mesi 2016

GASOLIO	56,7%	(+7,2%)
BENZINA	31,8%	(+5,5%)
GPL	6,5%	(+28,1%)
IBRIDE B.e G.	3,3%	(+74,7%)
METANO	1,6%	(-27,1%)
ELETTRICHE	0,1%	(+48,4%)



FORNITE: UNRAE

## Migliorano le lavorazioni delle raffinerie I tassi di utilizzo ai massimi dal 2010

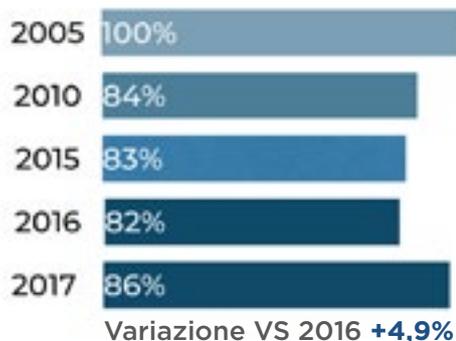
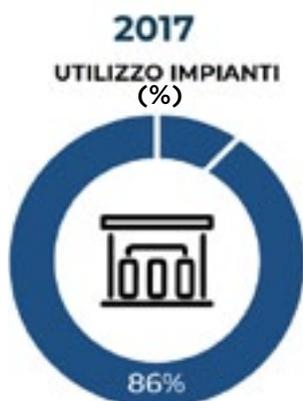
La capacità di raffinazione italiana nel 2017 è stata pari a 87,2 MTonn, analogamente al 2016.

Nel complesso le lavorazioni sono ammontate a 73,6 MTonn, in crescita del 3,8% rispetto al 2016, con un tasso di utilizzo degli impianti risalito sino all'86%, che rappresenta il valore più alto dal 2010.

Le lavorazioni di greggio – che hanno rappresentato il 94% del totale lavorato, pari a 69,6 MTonn – hanno registrato un aumento del 7,2%, mentre i semilavorati esteri sono diminuiti del 33% (da 6 a 4 MTonn).

Quanto alle bioraffinerie italiane, si rileva che nel 2017 l'impianto Eni di Porto Marghera ha prodotto complessivamente circa 250mila tonnellate (green diesel, green nafta, gpl). Con le ultime modifiche previste e il completamento della riconversione della Raffineria di Gela, la produzione nazionale dovrebbe crescere a circa 1 milione di tonnellate, con la possibilità di utilizzare molteplici materie prime.

### LA CAPACITÀ DI RAFFINAZIONE E IL SUO UTILIZZO



**TOTALE  
LAVORAZIONI 2017  
73,6 Mtonn**



**Variation vs 2016 **+3,8%****

FONTE: UP SU DATI MISE



## Nel 2017 importati 68 tipi greggio da 21 Paesi diversi Le importazioni di greggio dagli Stati Uniti circa 1 milione/tonn

La produzione nazionale nel 2017 si stima intorno a 4,2 MTonn. (+11% rispetto allo scorso anno, caratterizzato da un meno 40%). Nei primi 10 mesi del 2017, le importazioni di greggio sono apparse in decisa crescita (+7,8%). In netto recupero gli arrivi dall'area mediorientale (+20% vs 2016), soprattutto per la ripresa dei flussi dall'Iran. Tale area si conferma come il principale mercato di approvvigionamento italiano, con un peso di oltre il 41%. In calo gli arrivi dall'Africa, ma con una buona ripresa della Libia.

Il principale Paese fornitore torna ad essere l'Azerbaijan (dopo l'Iraq nel 2016), da cui proviene il 19% del greggio lavorato in Italia. Triplicati gli arrivi dagli Stati Uniti rispetto al 2015, con volumi simili a quelli provenienti dalla Nigeria, attorno ad 1 MTonn.

Complessivamente, l'Italia ha importato 68 tipi di greggio da 21 Paesi diversi. Si conferma dunque l'ampia disponibilità delle diverse fonti di approvvigionamento del greggio e la grande flessibilità del nostro sistema di raffinazione, che costituisce una garanzia per la sicurezza energetica del Paese a costi sempre competitivi.

### FLUSSI DI IMPORTAZIONE DI GREGGIO PER AREE



\*Variazione primi 10 mesi 2017 vs primi 10 mesi 2016

FONTE: UP SU DATI MISE



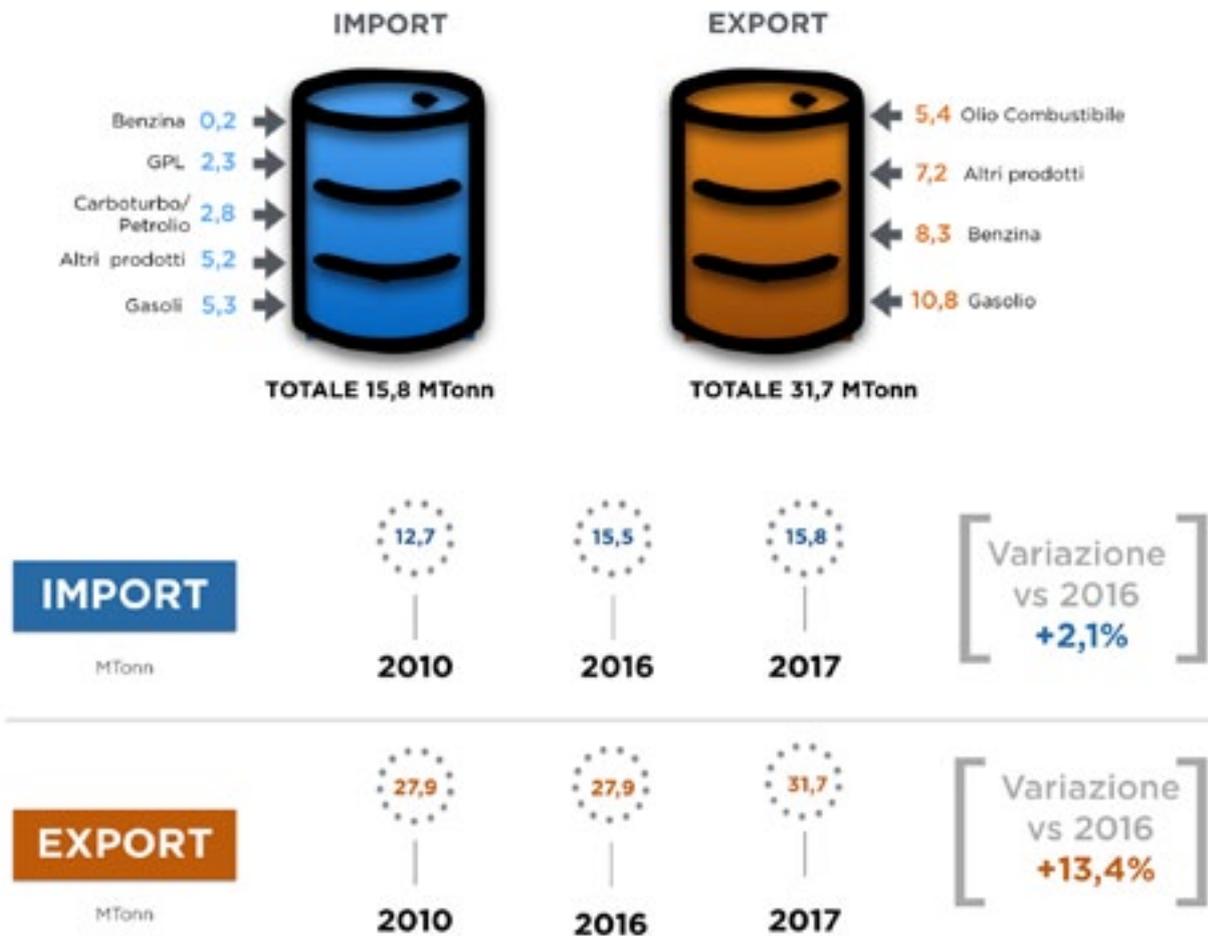
## Nel 2017 si rafforzano i flussi import-export di prodotti Si conferma la centralità della logistica

Si confermano i buoni flussi per le esportazioni di prodotti finiti che nel 2017 sono ammontate a circa 32 MTonn, in aumento del 13% rispetto all'anno precedente. Circa il 60% dei prodotti esportati sono stati benzina e gasolio. Il valore dell'export complessivamente è stimato in 13,2 miliardi di euro, includendo anche una quota marginale di greggio e semilavorati, cioè il 96% del totale dell'export energetico.

Le importazioni sono invece ammontate a 15,8 MTonn (+2,1%), di cui circa il 78% rappresentato da gpl, gasolio, carboturbo e virgin nafta.

Si conferma la centralità di una efficace struttura logistica diffusa sul territorio, integrata tra depositi costieri e raffinerie, che consente di ottimizzare i flussi import/export e cogliere le migliori opportunità offerte dai mercati internazionali.

### FLUSSI IMPORT/EXPORT DI PRODOTTI



FONTE: UP SU DATI MISE



## La fattura petrolifera torna a crescere di 4 m.di/€ ma rimane tra le più basse degli ultimi due decenni

Nel corso del 2017 il costo del greggio importato ha mostrato un netto aumento sulla scia della ripresa delle quotazioni internazionali dei greggi, pari a circa 11 dollari/barile (+25%), che si è tradotto in una crescita di poco meno di 9 euro/barile (+23%) per il rafforzamento del cambio euro/dollaro (+2%). La stima per l'intero 2017 è di 345,5 euro/tonnellata, il 23% in più rispetto allo scorso anno. Ciò comporterà un esborso in termini di fattura petrolifera, stimata per il 2017 in 17,4 miliardi di euro, superiore di 3,9 miliardi (+28%) rispetto al 2016. Si tratta in ogni caso di un valore che è il 50% in meno rispetto al picco del 2011, quando aveva superato quasi i 36 miliardi di euro in termini reali. Il peso sul Pil si attesta all'1% rispetto al 2,1% del 2011.

### IL COSTO DEL GREGGIO IMPORTATO

Fonte: UP SU DATI MISE



### FATTURA PETROLIFERA A PREZZI 2017

MILIONI DI EURO  
(Reali 2017)



Fonte: UP SU DATI ISTAT

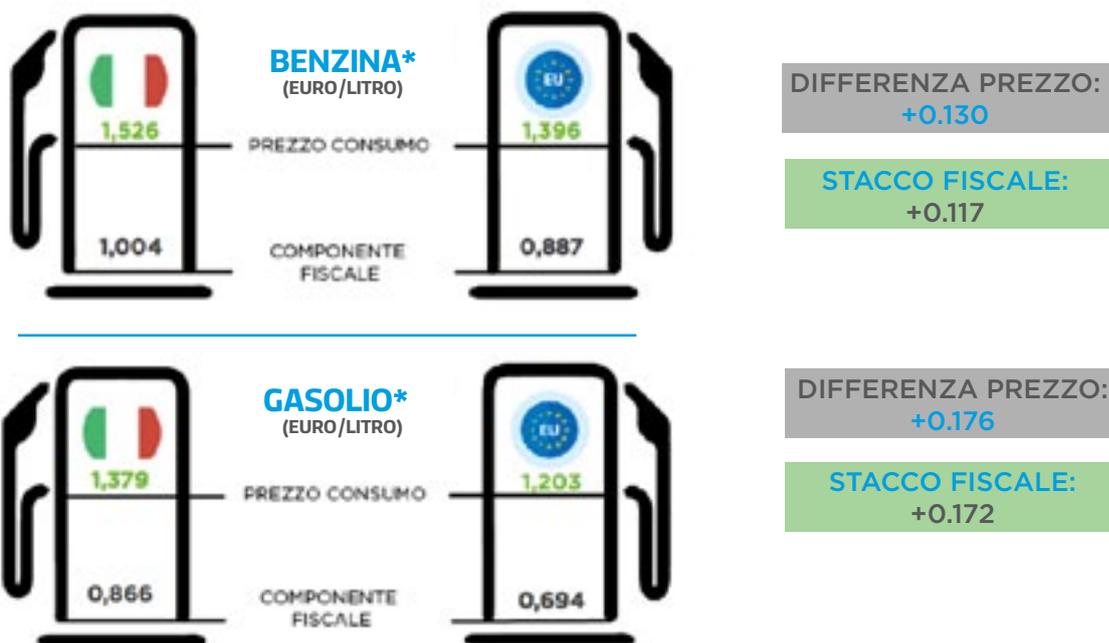


## Nel 2017 prezzi in ripresa in linea con il resto d'Europa L'incidenza fiscale resta superiore alla media europea

Nel 2017 le quotazioni dei carburanti rete, in conseguenza dell'aumento delle quotazioni internazionali dei prodotti (Platts), hanno mostrato un aumento del prezzo al consumo, rispetto al 2016, di circa 9 centesimi euro/litro per la benzina e 10 per il gasolio comprensivi dell'IVA.

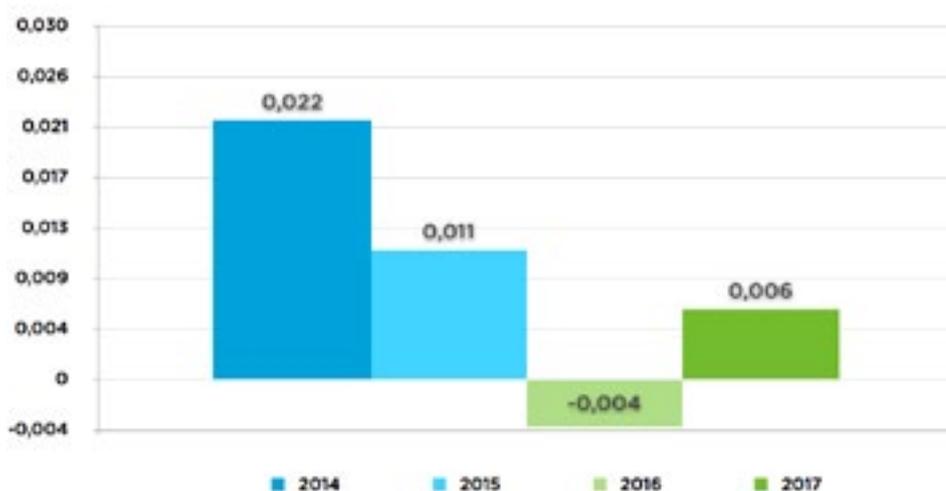
In leggera ripresa il cosiddetto "stacco Italia", tornato in territorio positivo pur rimanendo su valori molto bassi rispetto alla struttura della rete nazionale in rapporto a quella degli altri Paesi europei: per la benzina si è attestato intorno a 1,3 centesimi, mentre per il gasolio a 3 millesimi. Lo stacco ponderato (benzina + gasolio) si posiziona a 6 millesimi (rispetto ai meno 4 millesimi del 2016).

L'incidenza della componente fiscale sul prezzo finale è stata di circa il 66% per la benzina e il 63% per il gasolio rispetto ad una media europea, rispettivamente, del 63% e 58%.



\*Prezzi medi genn-nov 2017

### STACCO\* PONDERATO BENZINA-GASOLIO (EURO/LITRO)



\*Differenza fra il prezzo ante tasse in Italia e quello della media dei Paesi dell'area euro

FONTE: UP SU DATI MISE

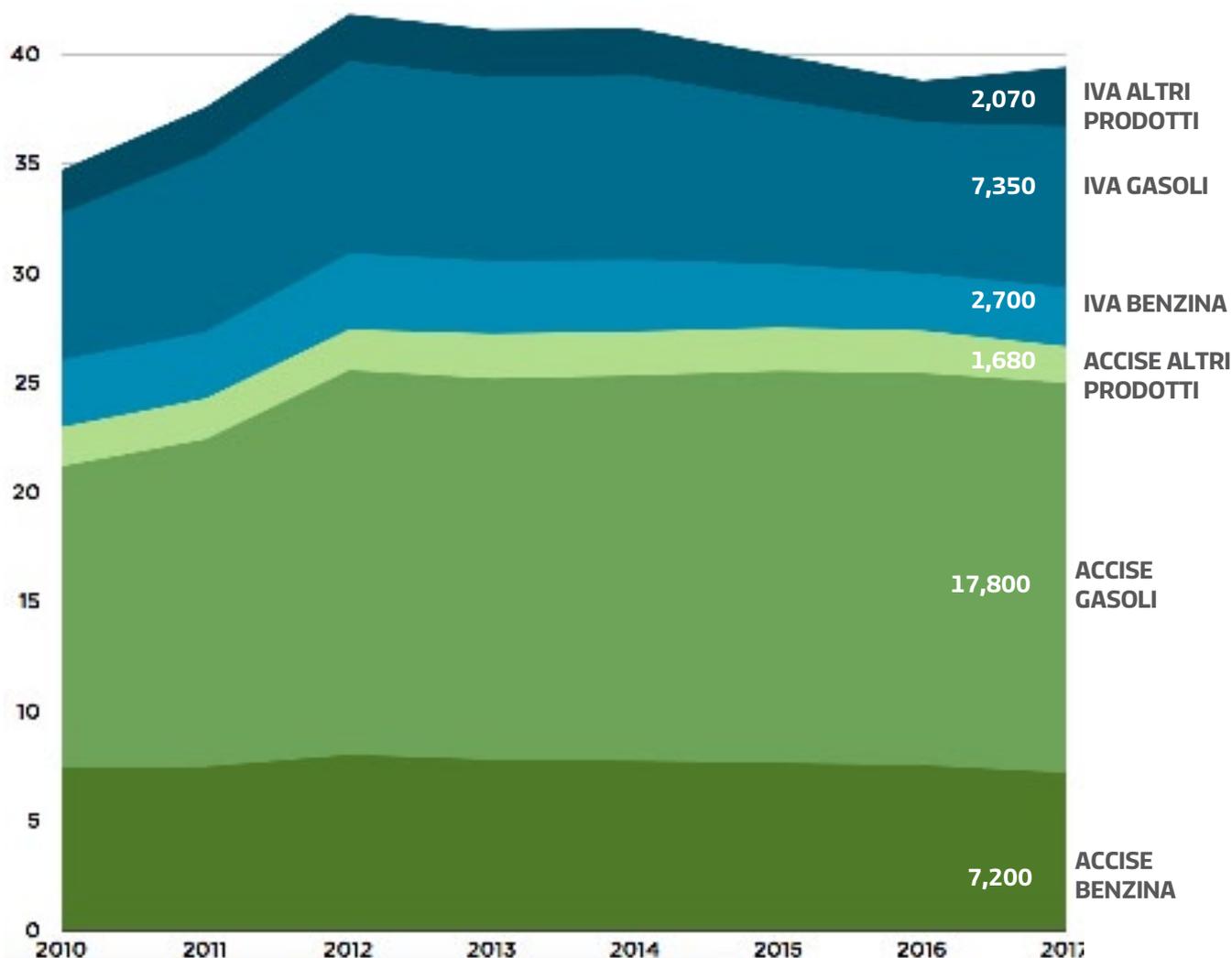


## Nel 2017 gettito fiscale degli oli minerali in lieve ripresa Ma inferiore di circa 2 miliardi rispetto alla media degli ultimi 5 anni

Nel 2017 il gettito fiscale degli oli minerali, stimato utilizzando i consumi dei singoli prodotti rilevati dal Ministero Sviluppo economico e applicandovi la relativa fiscalità, dovrebbe posizionarsi intorno ai 39 miliardi di euro, in lieve aumento rispetto al 2016, quale saldo tra un calo delle entrate da accise e un aumento di quelle dall'Iva. Gli introiti complessivamente raccolti restano comunque inferiori di quasi 2 miliardi rispetto alla media degli ultimi 5 anni, pari a circa 41 miliardi di euro.

### LA STIMA DEL GETTITO FISCALE SUGLI OLI MINERALI

IN MILIARDI DI EURO



**TOTALE ACCISE**  
**26,680**  
MLD/EURO

Variazione 2017 VS 2016  
**-1,4%**

**TOTALE IVA**  
**12,120**  
MLD/EURO

Variazione 2017 VS 2016  
**+4,9%**

**TOTALE ACCISA+IVA**  
**38,800**  
MLD/EURO

Variazione 2017 VS 2016  
**+0,5%**

Fonte: UP SU DATI MISE



## Nel 2017 la rete carburanti chiude altri 400 impianti Aumenta il numero di quelli "no logo"

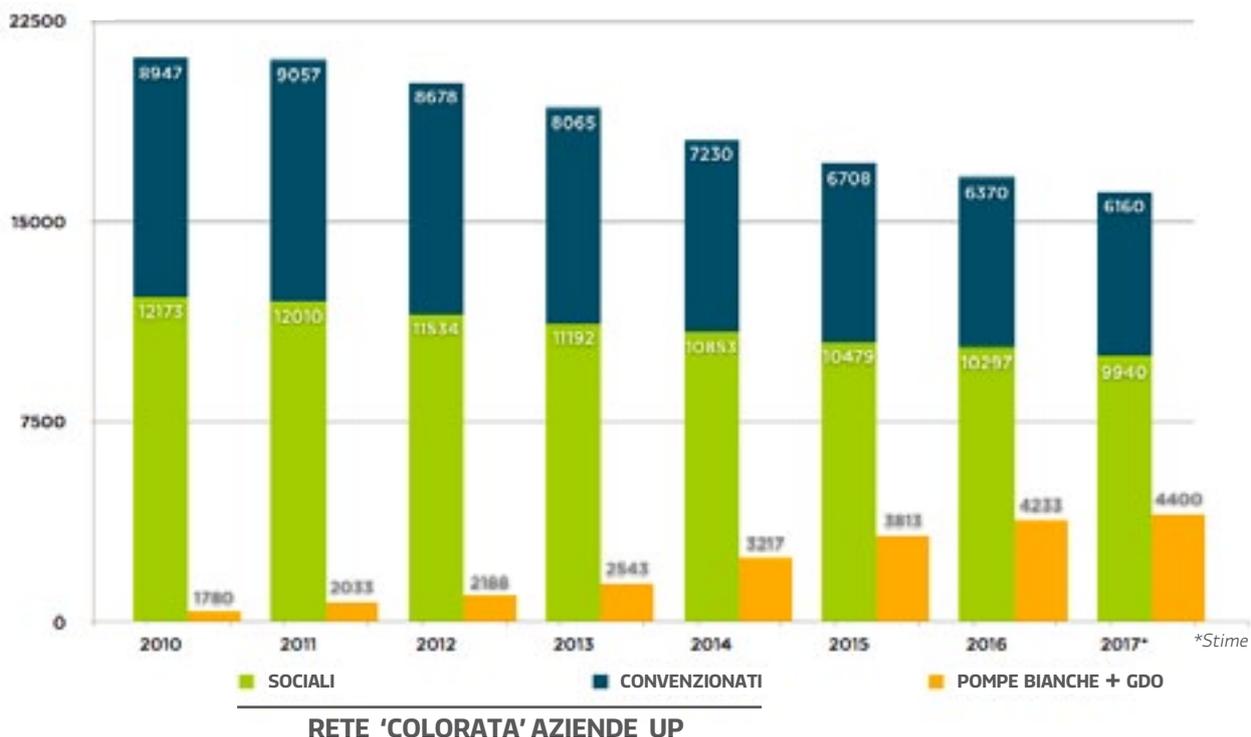
Nel 2017 il numero dei punti vendita che compongono la rete distribuzione carburanti dovrebbe attestarsi a 20.500, in ulteriore flessione di 400 impianti rispetto al dato finale del 2016, pari a 20.900 p.v. La rete "colorata" con i marchi delle maggiori aziende petrolifere scende dai circa 16.700 p.v. del 2016 a 16.100 e, parallelamente, cresce lievemente il suo erogato medio (1.370 mc/anno), nonostante il calo dei consumi.

La rete della GDO continua a crescere in modo graduale e costante, raggiungendo nel 2017 circa 130 p.v., mentre si assiste ad un ulteriore aumento delle pompe bianche, stimate in quasi 4.300 p.v., i cui erogati medi continuano ad essere inferiori del 20% (intorno a 1.100 mc/anno) rispetto alla rete "colorata".

Si aggrava la situazione degli impianti sulla rete autostradale con un ulteriore calo dei volumi, stimato per il 2017 nel 5%, che dal 2010 porta ad un calo complessivo del 53%!

Diverse le novità che caratterizzeranno il prossimo anno sotto il profilo degli operatori presenti, a partire dall'acquisizione della TotalErg da parte di api, che diventerà così il primo operatore italiano per numero di punti vendita e il secondo per volumi erogati. La Esso sta completando la fase di transizione verso il "modello grossista" con la cessione degli ultimi 1.200 impianti al nuovo operatore Eg Italia (Intervias), che raggiungerà così a livello europeo 3.500 pv.

### EVOLUZIONE RETE CARBURANTI NUMERO PUNTI VENDITA



FONTE: UP SU DATI PROPRIE ASSOCIATE E STIME SU OSSERVAPREZZI MISE

# FOCUS

Fatti Rilevanti del 2017



## Fatti Rilevanti 2017

### SEN 2017: MOLTO AMBIZIOSA, DA VERIFICARE LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E SOPRATTUTTO SOCIALE

Con l'approvazione, il 10 novembre scorso, della nuova Strategia energetica nazionale (SEN), il Governo ha delineato una politica energetica di medio-lungo termine, tale da soddisfare contemporaneamente i tre obiettivi: competitività, sicurezza e ambiente. Approccio certamente condivisibile ma non sempre seguito puntualmente nel documento, ampio ed articolato, che presenta luci ed ombre.

La SEN si pone obiettivi infatti molto ambiziosi che richiederanno periodicamente una verifica della loro fattibilità sulla base dell'impatto economico e della reale evoluzione tecnologica, soprattutto per quanto riguarda la mobilità. Nel processo di transizione non si potrà infatti prescindere dalla valutazione dei costi associati alle diverse opzioni, puntando su misure che, a parità di risultato, richiedono costi più bassi. Il contenimento del costo dell'energia, che incide sulla competitività del sistema industriale italiano, rappresenta del resto uno degli obiettivi prioritari della SEN stessa.

Per quanto riguarda il nostro settore, positivo è il riconoscimento della centralità dei prodotti petroliferi nel processo di transizione che interesserà i prossimi decenni. Da qui la necessità di mantenere un'industria petrolifera nazionale ambientalmente e tecnologicamente all'avanguardia, efficiente e competitiva, tale da assicurare l'affidabilità, la sostenibilità e la sicurezza degli approvvigionamenti.

In tale quadro, vengono riconosciute le potenzialità anche della logistica petrolifera, vista la sua ubicazione prevalentemente costiera e tale da soddisfare non solo la domanda interna, ma anche la funzione di vero e proprio hub del Mediterraneo, con i vantaggi che ne potrebbero conseguire per l'intero Paese. In merito al noto tema dell'inefficienza delle reti distributive carburanti la SEN si limita a rinviare alle norme contenute nella Legge concorrenza per la sua razionalizzazione.

Molto positivo il richiamo alla necessità di proseguire e rafforzare la lotta all'illegalità che distorce il mercato e penalizza gli operatori onesti.

### APPROVATA LA LEGGE CONCORRENZA DEL 2015: POSITIVE DISPOSIZIONI PER LA RETE CARBURANTI, NECESSARIA UNA PUNTUALE ATTUAZIONE

Nell'agosto 2017 è stata finalmente pubblicata la Legge concorrenza (L. 124/2017) che prevede una serie di positive disposizioni per la razionalizzazione della rete carburanti, quali: l'istituzione di un'anagrafe degli impianti carburanti; la chiusura/adeguamento degli impianti incompatibili con la sicurezza stradale, nonché la soppressione della Cassa Conguaglio Gpl con l'attribuzione delle relative competenze all'OCSIT (Acquirente Unico).

Appare ora importante dare tempestiva ed omogenea attuazione alle norme con l'istituzione di una piattaforma informatica che garantisca una efficace gestione e controllo dei dati.



# LOTTA ALL'ILLEGALITÀ: CONTINUA LO SFORZO DI CONTRASTO, ESSENZIALE LA COLLABORAZIONE TRA IL SETTORE E LE ISTITUZIONI

Nel corso del 2017 si è rafforzata la lotta all'illegalità attraverso un'attività sinergica tra il settore, le Amministrazioni preposte e le Forze dell'Ordine.

Sotto il profilo degli interventi di prevenzione "normativa" si è proceduto inizialmente a dare attuazione alle principali misure varate a fine anno 2016 che prevedevano, per il contrasto delle frodi accisa, più stringenti istruzioni per l'esercizio dei depositi fiscali e dei depositi dei destinatari registrati nonché, per le frodi IVA, un significativo ridimensionamento dell'utilizzo improprio delle dichiarazioni d'intenti.

Nuove misure sono state inserite nella Legge di bilancio 2018, tra cui la fatturazione elettronica per i carburanti dal 1° luglio 2018 e l'autorizzazione preventiva per i soggetti che transitano nei depositi fiscali.

Sul piano operativo, è proseguita l'attività di stretto coordinamento con Ministero dell'Interno, Prefetture e Forze dell'Ordine per la protezione degli oleodotti dalle effrazioni criminali.

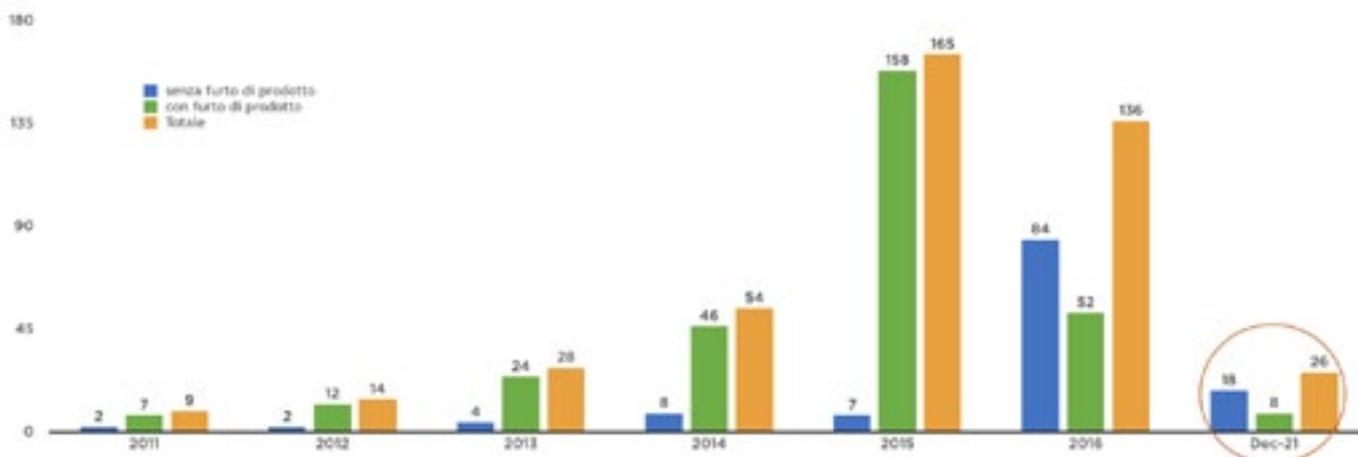
Si tratta di un caso di significativo successo che ha consentito di ridurre gli attacchi agli oleodotti andati a buon fine dai 158 del 2015, ai 52 del 2016 ad infine agli 8 casi ad oggi del 2017, a dimostrazione che una reazione coordinata e sinergica è capace di contrastare anche fenomeni criminali complessi.

Dal punto di vista repressivo, molto positive le due maxi-operazioni "Light Fuel" (gennaio 2017) e "Dirty Oil" (ottobre 2017), significative per i quantitativi e i territori coinvolti, che confermano le fattispecie di reato ipotizzate ai tavoli tecnici e purtroppo il coinvolgimento della criminalità organizzata nazionale e internazionale.

Per il contrasto all'illegalità, Unione Petrolifera ha lanciato inoltre il "Progetto Zero Contanti" per promuovere l'uso della moneta elettronica negli impianti di distribuzione carburanti, presso i quali nel 2016 è stato speso il 6% del contante utilizzato in Italia.

Il progetto prevede una serie di misure per rimuovere gli ostacoli alla diffusione della moneta elettronica sia tra gli utenti che gli esercenti (gestori), da avviare nel corso del 2018 in stretta collaborazione con il sistema bancario e con il MEF.

## ATTACCHI AGLI OLEODOTTI



FONTE: UP

## NOVITÀ AL REFINING FORUM, PRESENTATI DUE STUDI INDIPENDENTI SULLA QUALITÀ DELL'ARIA NELLE CITTÀ

Ad inizio 2017, la Commissione europea aveva richiamato alcuni Stati membri (Germania, Francia, UK, Italia e Spagna) per il superamento in specifiche aree urbane (12 per l'Italia) dei limiti della qualità dell'aria. Tema affrontato lo scorso 1° dicembre, a Bruxelles, nel corso dell'ottava edizione del Refining Forum della Commissione europea, con la presentazione di due importanti studi di centri di ricerca, indipendenti volti ad approfondire gli scenari evolutivi sulla qualità dell'aria nelle aree urbane nei prossimi anni.

Il primo, "Expected Light Duty Vehicle Emissions from Final Stages of Euro 6", realizzato da Ricardo - UK, centro di ricerca di fama internazionale nel campo dell'automotive, ha dimostrato come le attuali vetture diesel Euro 6/d e quelle che saranno immesse sul mercato in futuro, siano in grado di rispettare completamente i limiti alle emissioni allo scarico in condizioni reali di guida sia per gli NOx che per i PM.

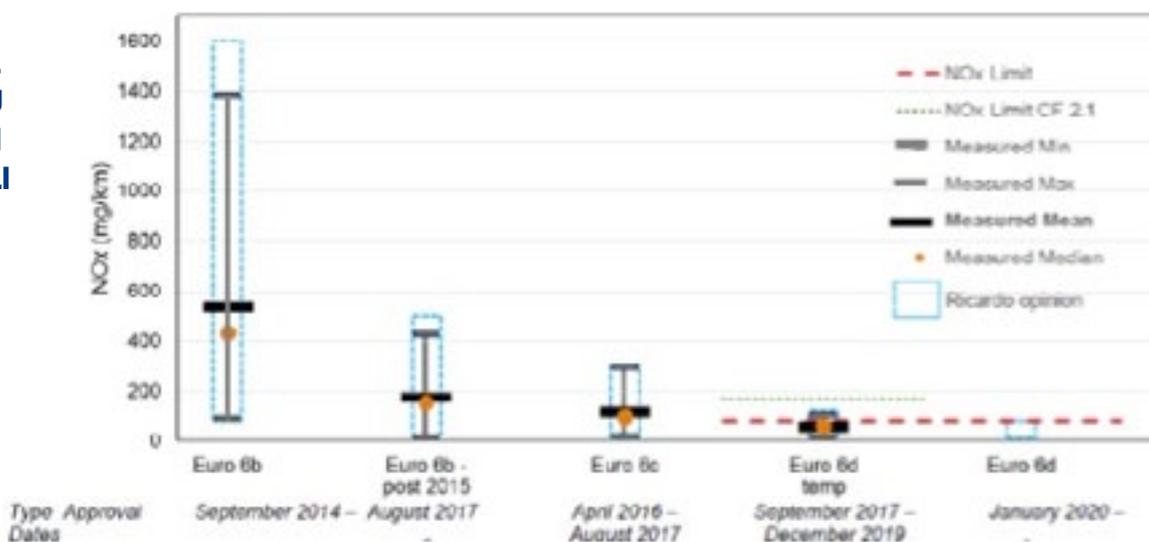
Lo studio evidenzia altresì che le omologazioni rilasciate con le procedure RDE (Real Drive Emissions) rappresentano uno strumento realmente efficace, tale da garantire il rispetto dei limiti

di omologazione durante l'intero ciclo di vita del veicolo.

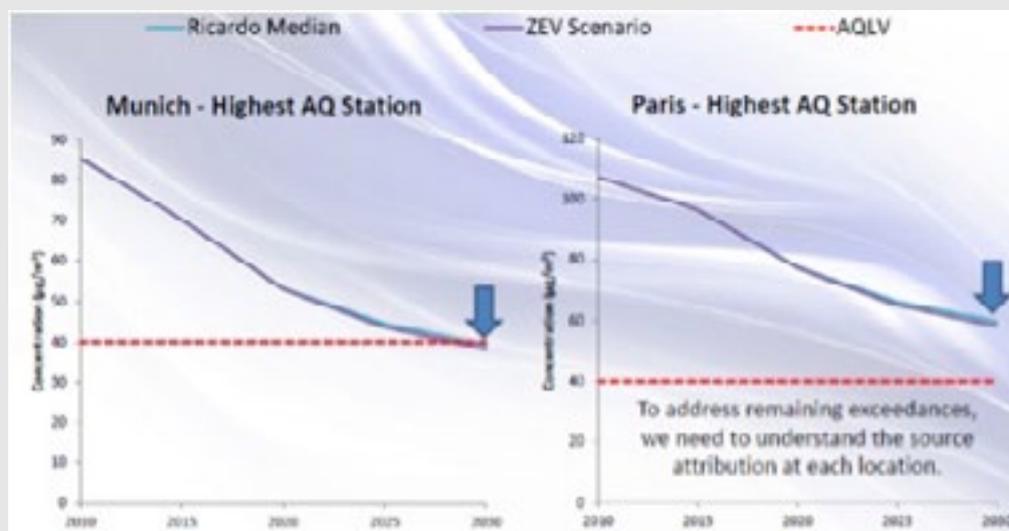
Il secondo studio, "Analysis of future Urban Air Quality Compliance - Real Driving Emissions and EV Scenarios", è stato invece realizzato da AERIS-EUROPE, società specializzata in modellistica atmosferica, partendo dalle risultanze della ricerca Ricardo, ed ha elaborato gli scenari di qualità dell'aria al 2025 e al 2030 per numerose città europee. Il risultato dello studio mostra che, stante il peso del traffico veicolare leggero sull'inquinamento urbano e le bassissime emissioni dei nuovi veicoli euro 6d, il raggiungimento dei limiti di qualità dell'aria previsti sarà funzione esclusivamente della velocità di rinnovo del parco, prescindendo sostanzialmente dalla tipologia di nuove auto che verranno immatricolate.

La velocità di miglioramento della qualità dell'aria dipenderà dalla rapidità con cui si sostituirà il parco circolante piuttosto che dal tipo di alimentazione. Qualsiasi intervento dovrà pertanto accelerare il più possibile il ricambio del parco auto. A tal fine, a parità di risorse, vanno preferite le soluzioni che permettano una sostituzione con veicoli dal costo minore.

### EMISSIONI NOX DIESEL TESTATE SU CONDIZIONI D'USO REALI



### EVOLUZIONE EMISSIONI NOX - AERIS



# LA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE UE SUL NUOVO "MOBILITY PACKAGE" PONE OBIETTIVI INUTILMENTE GRAVOSI E PENALIZZA I CONSUMATORI

La nuova proposta della Commissione europea sulla mobilità pulita, ufficializzata l'8 novembre scorso, prevede:

- target obbligatorio di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 15% entro il 2025 e del 30% entro il 2030, rispetto ai livelli del 2021, del totale di veicoli leggeri immatricolati;

- una quota di riferimento di veicoli "puliti" (inferiori a 50 gCO<sub>2</sub>/km) del 15% della flotta totale dal 2025 e del 30% dal 2030, oltre la quale viene riconosciuto un bonus per il produttore con target di emissioni meno severi.

Una proposta legislativa che, a nostro avviso, pone obiettivi inutilmente gravosi, disattende il principio della neutralità tecnologica, risultando così priva di sostenibilità economica e sociale. È inutilmente gravosa perché la normativa esistente sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto impone già un drastico taglio per i veicoli immatricolati dopo il 2020, con un valore pari a 95 g/km.

Con il naturale ricambio del parco circolante con modelli euro 6 e successive evoluzioni (nelle diverse alimentazioni: benzina, diesel, ibride, gpl, metano come CNG e LNG, biometano, elettriche), già con tale limite l'Italia sarebbe in grado di tagliare al 2030 la CO<sub>2</sub> nei trasporti leggeri del 37% rispetto al 2005, andando oltre l'obiettivo comunitario del 33% (di cui all'Effort sharing).

Considerando che l'Europa conta per circa l'8-10% delle emissioni mondiali, un ulteriore taglio del 30% avrebbe benefici marginali a livello globale, con costi molto elevati a discapito della competitività europea.

Disattende la neutralità tecnologica perché impone e misura esclusivamente le emissioni allo scarico delle auto, prescindendo dall'efficienza delle tecnologie di produzione/smaltimento dei veicoli stessi e dei combustibili utilizzati, inibendo la ricerca di tecnologie low-carbon sull'intero ciclo di vita. Definire "veicoli puliti" unicamente quelli che presentano emissioni di CO<sub>2</sub> allo scarico comprese tra 0 e 50 g/km, significa privilegiare la tecnologia delle auto elettriche che sono ad emissioni zero ma solo allo scarico, trascurando del tutto quelle derivanti dalla produzione dell'energia elettrica che le alimenta.

La proposta, dunque, non valorizza in alcun modo gli investimenti in corso per la progressiva de-carbonizzazione dei combustibili liquidi, per l'utilizzo dei carburanti gassosi (GPL e CNG) e del biometano nell'autotrazione (che rappresenta un'importante forma di economia circolare).



## Fatti Rilevanti 2017

Manca di sostenibilità economica e sociale discriminando alcune categorie di cittadini, in quanto solo le classi più abbienti potranno acquistare i nuovi veicoli cosiddetti "puliti", mentre le altre saranno costrette a mantenere fino a quando possibile "veicoli non puliti", oggetto peraltro di limitazioni del traffico e quindi non in grado di soddisfare appieno le esigenze di mobilità.

Il settore petrolifero sta valutando investimenti per nuovi e più efficaci processi di raffinazione e l'attuazione delle tecniche di CCS (Carbon Capture and Sequestration), anche a bordo dei veicoli, e di CCU (Carbon Capture and Utilization), che consentiranno di ottimizzare la produzione dei combustibili liquidi in raffineria con

livelli di emissione della CO<sub>2</sub> a valori estremamente bassi, nonché il loro utilizzo.

L'insieme delle misure descritte potranno assicurare, in prospettiva 2030, emissioni di CO<sub>2</sub> dalle auto alimentate con combustibili liquidi dell'ordine dei 60-70 g/km, comprensive non solo delle emissioni allo scarico ma anche di quelle dell'intero ciclo di vita dei fuel. Tutto ciò ad un costo di alcuni ordini di grandezza inferiori rispetto a tecnologie ancora immature.

### PREVISIONE RIDUZIONE EMISSIONI CO<sub>2</sub> PARCO CIRCOLANTE AUTOVETTURE (2005-2030)

Anni di anzianità	Anno 2005		Anno 2015		Anno 2030	
	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO <sub>2</sub> (g/km)	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO <sub>2</sub> (g/km)	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO <sub>2</sub> (g/km)
0-5	34,5	153,5	20,0	122,2	28,6	89,3
6-10	31,0	170,8	28,3	142,2	26,9	93,0
11-15	18,3	177,5	24,2	153,2	21,7	107,1
>15	16,2	175,9	27,5	175,6	22,8	130,4
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>166,9</b>	<b>100,0</b>	<b>150,0</b>	<b>100,0</b>	<b>103,5</b>
Parco autovetture x Percorrenza media (unità x km / 10 <sup>9</sup> )	416		418		422	
Stima emissioni medie CO <sub>2</sub> (g/km)	166,9		150,0		103,5	
Stima Totale emissioni CO <sub>2</sub> (kt)	69.426		62.757		43.651	
					<b>-37,1%</b>	<b>Riduzione emissioni medie rispetto 2005</b>

Elaborazione ANFIA su dati EEA-ACI



---

Piazzale Luigi Sturzo 31 - 00144 - Roma  
[www.unione petrolifera.it](http://www.unione petrolifera.it)