

Consuntivo petrolifero 2009

Roma, 2 febbraio 2010

Ambasciatori Hotel

SITUAZIONE INTERNAZIONALE

Nel 2009 si è avuta una nuova e più ampia frenata della domanda petrolifera mondiale, conseguenza del progressivo peggioramento del quadro internazionale per effetto alla crisi economica.

Domanda Nel complesso, nel 2009 la domanda totale è stata pari a 84,9 milioni b/g, 1,3 milioni in meno del 2008 (-1,5%), a fronte di un aumento medio di 1,3 milioni nel periodo 2000-2007 (**tav. 1-2**).

Nonostante le durezza della crisi che ha investito un po' tutte le principali economie, si è tuttavia lontani dai picchi negativi registrati durante le precedenti crisi energetiche, segno di una minore intensità petrolifera delle economie moderne.

Il calo della domanda è stato particolarmente evidente nei paesi Ocse (-4,4%, pari a 2,1 milioni b/g) non compensato dal progresso in quelli non-Ocse (+2%, pari a 800 mila b/g) che non hanno interrotto il percorso di crescita delle loro economie, ma solo rallentato.

Nel periodo 2007-2009 i paesi non-Ocse hanno mostrato un progresso di 2,1 milioni b/g rispetto ad un calo di 3,7 milioni b/g registrato in quelli Ocse. In termini percentuali, i primi coprono ormai oltre il 46% della domanda totale rispetto al 37% del 2000.

Indicativo dei nuovi equilibri attuali è il fatto che, a livello di singole aree, gli Stati Uniti sono stati il paese in cui la frenata della domanda è stata più rilevante (-4%), mentre la Cina quello in cui l'aumento è stato maggiore (+7,2%).

Va inoltre ricordato come la compagnia statale cinese PetroChina sia diventata la prima società mondiale per capitalizzazione, superando anche la ExxonMobil.

Offerta L'offerta si è progressivamente adeguata a questa nuova situazione attestandosi anch'essa a 84,9 milioni b/g, 1,6 milioni in meno (-1,9%) del 2008, tornando così sui livelli del 2005 (**tav. 1-3**).

Il 57% dell'offerta totale è stato coperto dai paesi non-Opec che hanno aumentato il loro peso di due punti percentuali rispetto al 2008, la cui produzione nel 2009 ha cercato di contenere la riduzione di quelli Opec scesa di 2,2 milioni b/g (-6,1%) per sostenere un prezzo del petrolio in caduta libera a fine 2008.

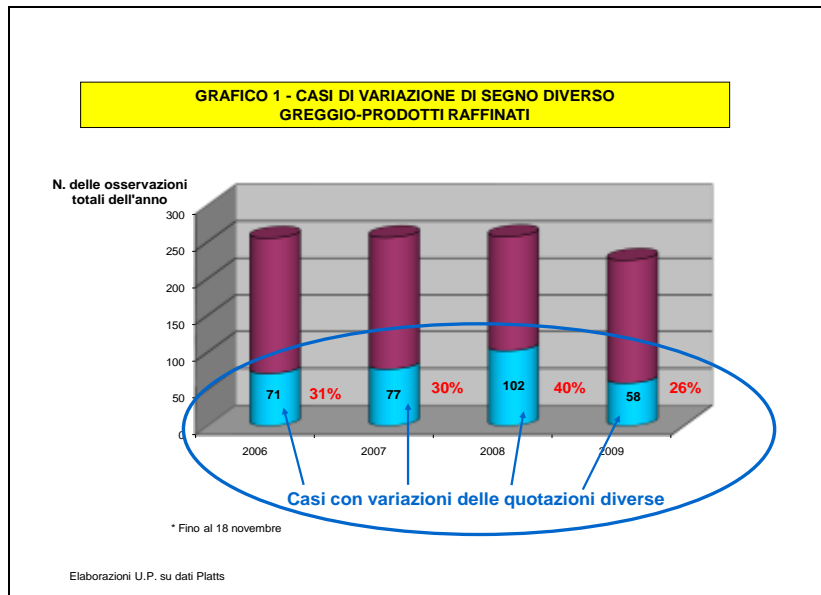
L'Arabia Saudita ha ancora una volta dovuto sopportare il taglio maggiore (-11%) lasciando spazio ad altri produttori non-Opec. Complessivamente la spare capacity Opec è oggi superiore ai 6 milioni b/g, ossia il 7,4% dell'offerta totale (ricordiamo che nel periodo 2004-2005 è stata mediamente intorno al 2%).

Va altresì rilevato come gli Stati Uniti abbiano visto aumentare la loro produzione di 500 mila b/g toccando gli 8 milioni b/g, cioè i livelli del 2000; i Paesi dell'ex Urss sono stati forse quelli che hanno guadagnato più di tutti da questa situazione, confermandosi i primi produttori mondiali con oltre 13 milioni b/g (5,4 milioni in più dell'Arabia Saudita) di cui il 77% dalla sola Russia.

Prezzi Nonostante un quadro economico decisamente sfavorevole, i prezzi del petrolio nel corso del 2009 hanno mostrato una rinnovata tendenza al rialzo dopo il crollo di fine 2008, che si è fatta più evidente nella seconda parte dell'anno. Nel secondo semestre 2009 si sono infatti avuti valori Cif Aie oscillanti tra i 70-75 dollari/barile.

Nel primo trimestre si è avuto un valore medio Cif Aie di 42,7 dollari/barile, salito progressivamente sino ai 73,4 dollari/barile del quarto, pari ad un aumento del 72%. La media 2009 del Brent è stata pari a 61,5 dollari/barile, il 36,5% in meno rispetto al 2008. Il valore medio del Brent nel primo decennio del nuovo secolo sale a 49,5 dollari/barile contro i circa 18 degli anni '90, con un incremento del 175% **(tav. 4-5)**.

I prezzi internazionali dei prodotti raffinati (Platts Cif Med) nel 2009 hanno sostanzialmente seguito la dinamica di quelli del petrolio, sebbene nel 26% dei casi essi abbiano mostrato andamenti in controtendenza rispetto a quelli del petrolio e con escursioni molto più ampie **(grafico 1)**.



Anche nel caso dei prodotti, nel corso del 2009 si è avuta una forte tendenza al rialzo. Complessivamente la benzina si è apprezzata del 49% mentre il gasolio del 18%, a fronte di una variazione del Brent del 54%. **(tav. 6).**

Nel 2009, in media annua, il prezzo internazionale della benzina è stato pari a 0,318 euro/litro (-26% rispetto al 2008) mentre quello del gasolio di 0,327 euro/litro (-39,6%).

Tali dinamiche, effetto della durezza e durata della crisi nonché di una speculazione finanziaria ancora ben presente sui mercati internazionali, hanno messo sotto pressione l'intera industria petrolifera ed in particolare il settore della raffinazione.

Raffinazione

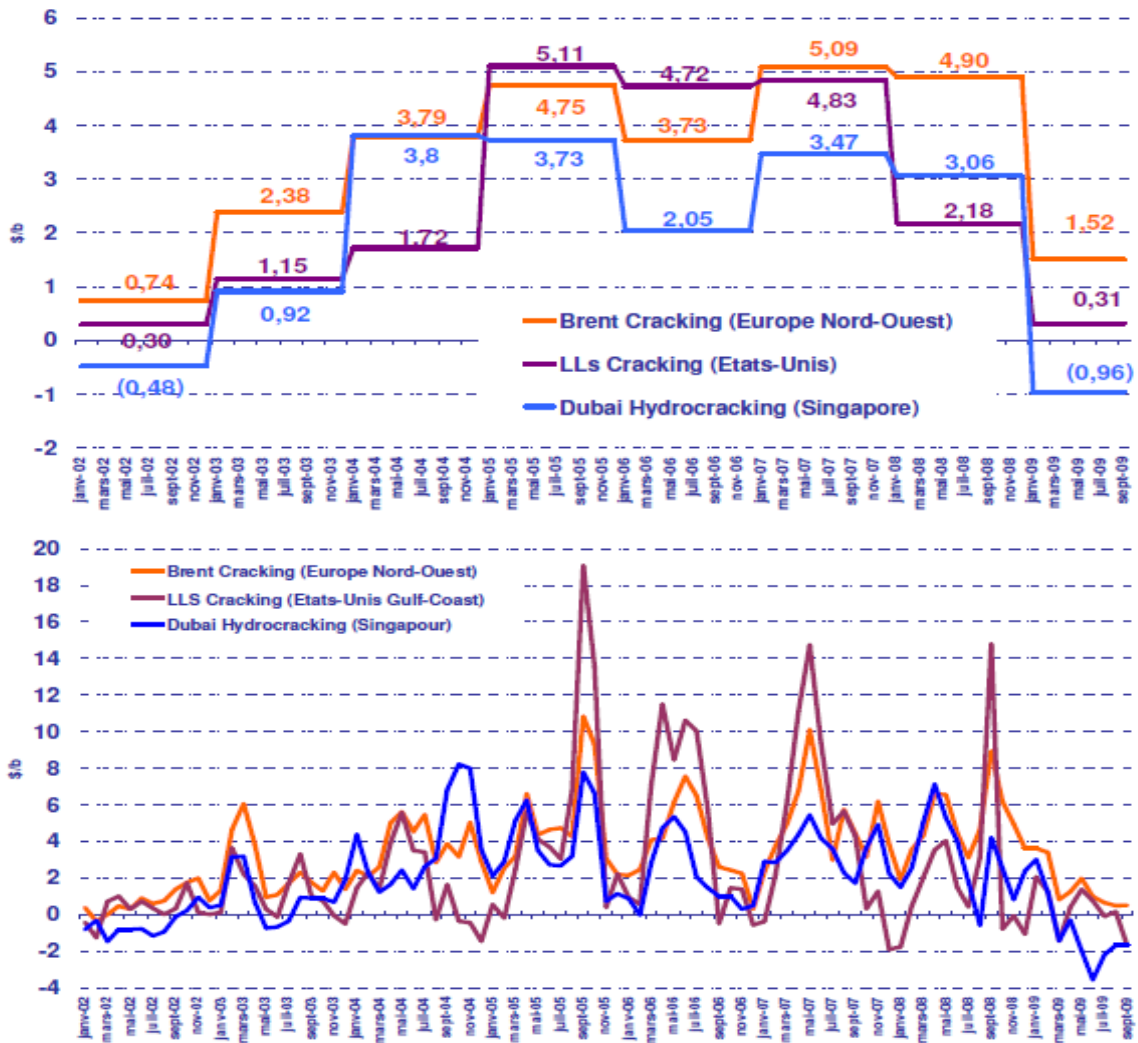
Come spiega un recente studio dell'Institute Francais du Petrole (IFP), nel corso del 2009 si è fatta più evidente la necessità di una ristrutturazione del settore della raffinazione a livello internazionale, per tenere conto del mutato contesto economico e della nuova mappa dei consumi, sempre più spostata verso Oriente. Un processo che implicherà scelte drastiche e non sarà senza costi, soprattutto nell'area europea ed americana.

I tassi di lavorazione a livello europeo nel 2009 a causa del crollo della domanda sono infatti scesi intorno all'80% e molti impianti hanno lavorato al 60% della propria capacità. Altri non si sono limitati a tagliare le lavorazioni ma a prolungare od anticipare le fermate per manutenzione e in alcuni casi sono arrivate le prime chiusure.

Complessivamente le lavorazioni nei paesi Ocse sono risultate inferiori di 3 milioni b/g rispetto al 2008.

A risentirne sono stati i margini di raffinazione divenuti negativi nel corso del 2009 **(tav. 7 e grafico 2).**

GRAFICO 2 - EVOLUZIONE MARGINI DI RAFFINAZIONE IMPIANTI COMPLESSI (DOLL/B)



Fonte: IFP 2009

La situazione di crisi del downstream è peraltro testimoniata dai bilanci delle principali compagnie petrolifere internazionali che nei primi due trimestri del 2009 hanno visto i loro ricavi nel settore diminuire sino al 90%. *(v. tabella sotto)*

Risultati netti delle compagnie del settore raffinazione-distribuzione (milioni di dollari)	
	Differenza in M\$ 1° sem. 2009 vs.1° sem. 2008
Total	-387 (-28%)
Bp	-18 (-1%)
ENI	-236 (-124%)
Repsol-YOF	-974 (-56%)
Shell	-4347 (-63%)
Statoil	191 (77%)
Chevron-Texaco	1466 (*)
Conoco/Phillips	-1031 (-87%)
ExxonMobil	-1079 (-40%)
Sunoco	21 (*)
Tesoro	256 (*)
Valero	-1440 (-88%)

* Variazione non significativa

Fonte: IFP 2009

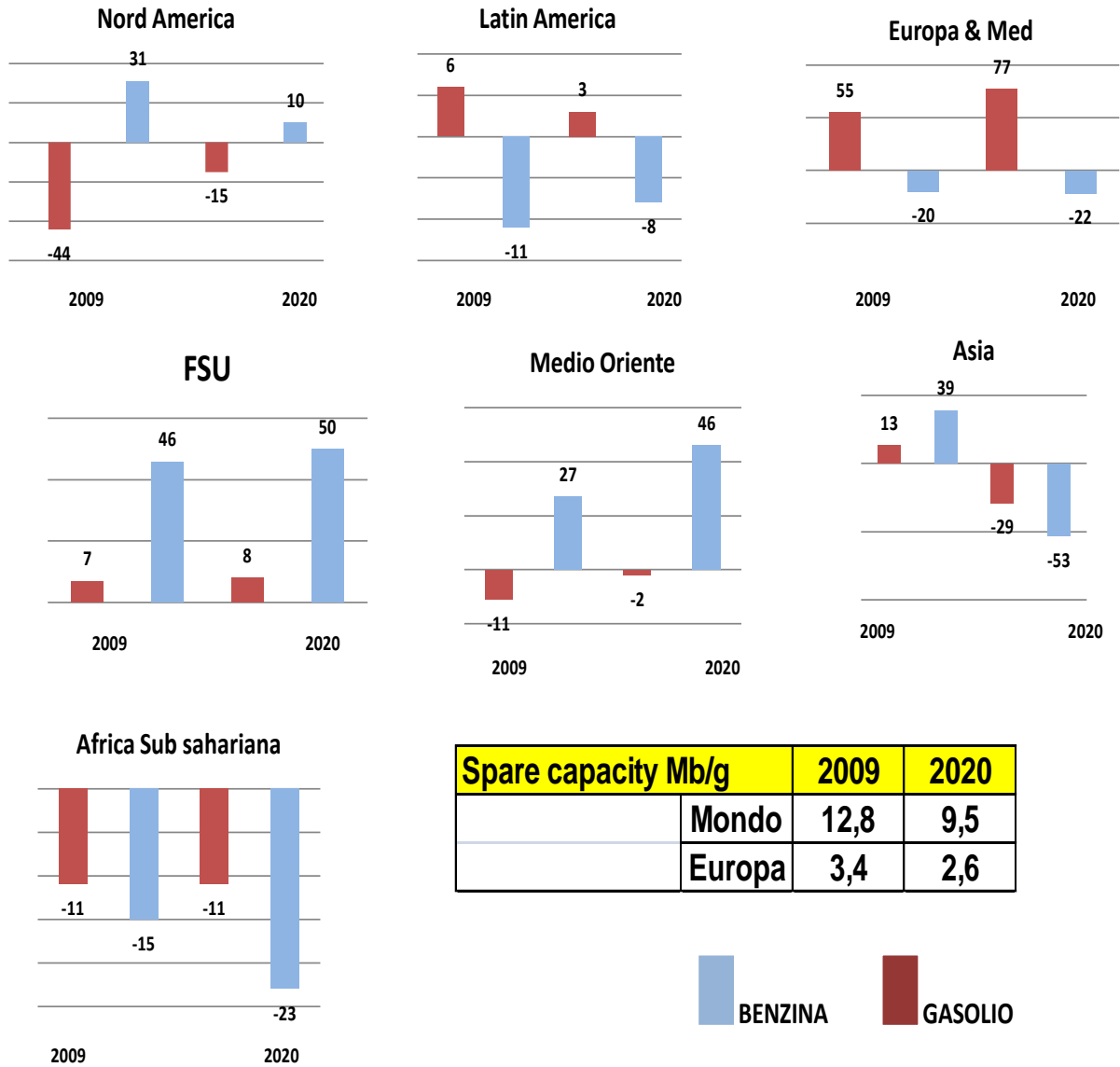
Ciò prova come il 2008 sia stato un anno del tutto eccezionale difficilmente ripetibile e che misure come la "Robin Hood Tax" introdotta in Italia siano state sbagliate.

Diversa è la situazione nei paesi non-Ocse dove la domanda ha continuato a crescere anche se in misura più contenuta, in particolare quella di carburanti. Le nuove raffinerie asiatiche (concentrate soprattutto in India e Cina), diversamente da quelle europee hanno continuato a lavorare a pieno regime protette da un sistema di margini garantiti e sussidiati, e candidandosi, fin d'ora, ad essere uno dei principali concorrenti sui mercati europei e del Mediterraneo.

Non va dimenticato, infatti, che in questo quadro la raffinazione europea dovrà fare i conti con il crescente squilibrio del rapporto diesel/benzina aggravato anche dalle nuove regole per il bunker (combustibile per le navi) che entreranno in vigore a partire dal 2012, una maggiore vulnerabilità delle raffinerie e incremento nei costi di produzione dei distillati, spazi sempre più ridotti sul fronte delle esportazioni e una legislazione ambientale sempre più severa.

In prospettiva il surplus europeo di benzina tenderà ad aumentare mentre il deficit americano, tradizionale mercato di sbocco per le lavorazioni europee, a ridursi sensibilmente (**v. grafico 3**).

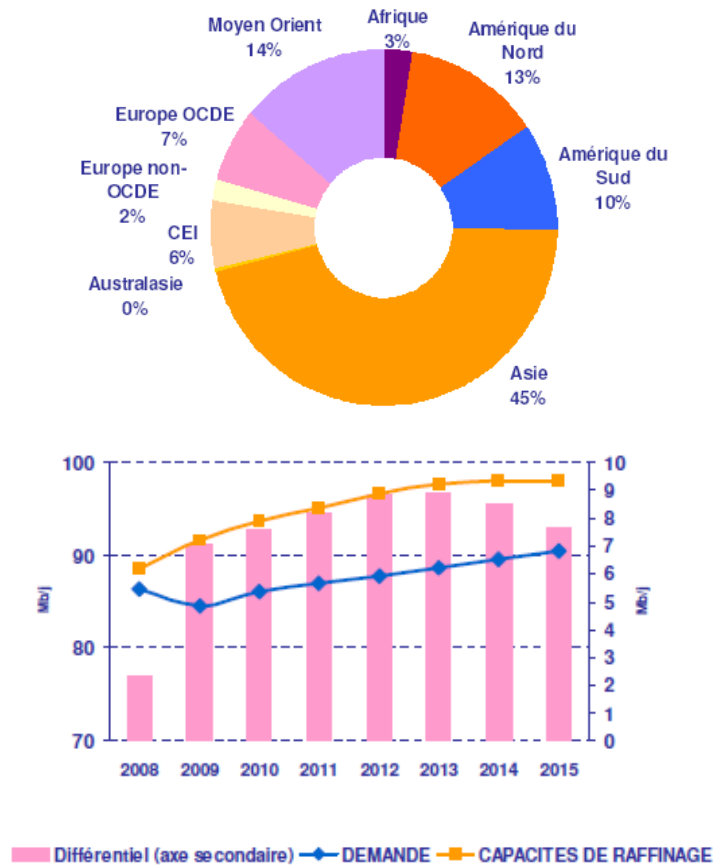
GRAFICO 3 - BILANCIAMENTO TRA MERCATI (MTONN/ANNO)



Fonte: Eni

Oltre agli Stati Uniti, l'Europa esporta benzina anche nel Medio Oriente dove esiste un programma di ampliamento della capacità di raffinazione che intende raggiungere l'autosufficienza in termini di consumi di benzina (v. grafico 4).

GRAFICO 4 – EVOLUZIONE CAPACITA' RAFFINAZIONE



Fonte: IFP 2009

L'Europa si troverà nella difficoltà di ricercare nuovi mercati per allocare il suo surplus di benzina non essendo prevedibile un bilanciamento della produzione.

Nel medio-lungo la prevista ripresa dei consumi aggraverà pertanto il deficit di diesel che non potrà essere colmato a meno di consistenti investimenti che andrebbero agevolati proprio per continuare ad assicurare l'eccellenza nella qualità ambientale dei carburanti in Europa.

SITUAZIONE NAZIONALE

La crisi economica internazionale ha avuto effetti pesanti anche sui consumi di energia italiani che nel 2009 si stima siano stati pari a 177,9 MTep, con un calo del 4,9% rispetto al 2008 **(tav. 8)**.

Domanda L'analisi per fonti evidenzia come le riduzioni si siano avute non solo nei consumi petroliferi (-6,6%) ma anche in quelli di gas (-8%) e carbone (-2,4%). Solo le importazioni nette di elettricità (+11,2%) e le rinnovabili (+8,5%) hanno mostrato segni positivi beneficiando di una maggiore produzione idroelettrica e dell'incremento dell'eolico e solare sulle quali anche le compagnie petrolifere stanno investendo

Nel 2009 la quota coperta dal petrolio è scesa al 41,6% rispetto al quasi 50% del 2000, pur rimanendo la principale fonte di energia nella copertura del fabbisogno energetico nazionale.

Complessivamente, nel 2009 la riduzione nella domanda petrolifera è stata di oltre 5,3 milioni di tonnellate, nonostante prezzi dei prodotti petroliferi decisamente più bassi rispetto ai picchi massimi del 2008. Dal 2004 la flessione diventa quasi 15 milioni di tonnellate (-16,2%) **(tav. 9)**.

In calo di un milione di tonnellate è apparsa la domanda per carburanti (benzina più gasolio) diminuita nel complesso del 2,8%, con la benzina che ha fatto registrare il valore più basso degli ultimi 30 anni, mentre il gasolio è tornato sui livelli del 2006.

Raffinazione Il sistema di raffinazione nazionale è stato fortemente colpito da questa drastica riduzione dei consumi, risentendone più di altri paesi europei, con lavorazioni in decisa contrazione non solo in termini di riduzione dei margini ma anche di volumi **(tav. 10)**.

Per effetto del calo della domanda interna ed estera, i tassi di utilizzo degli impianti nel 2009 sono scesi all'82% rispetto ad una media di quasi il 95% nel periodo 2005-2008. Ciò ha comportato una forte contrazione delle lavorazioni tornate sui livelli del 1995 **(tav. 11)**.

Esportazioni Le esportazioni nel 2009 hanno complessivamente mostrato un calo dell'11,3% e ciò non ha permesso, come in passato, l'assorbimento del surplus produttivo. Ad essere penalizzate sono state soprattutto le benzine (-17%) e il gasolio (-9,8%) **(tav. 12)**.

Importazioni Decisa frenata anche per le importazioni di greggio (-7%) che nei primi 10 mesi del 2009 hanno visto una crescita del contributo dal continente africano che ha ormai raggiunto ed equiparato quello dei paesi dell'ex Unione Sovietica. Quasi il 50% del nostro fabbisogno è coperto da Libia e Russia (**tav. 13**).

Prezzi Sul fronte dei prezzi, va rilevato come nel 2009 il costo del greggio importato in euro/barile sia diminuito di circa il 34%, riflettendo solo parzialmente la riduzione dei costi di importazione in dollari (-37%) per effetto dell'indebolimento dell'euro (**tav. 14**).

In particolare, nel 2009 il prezzo industriale della benzina complessivamente è diminuito di 12,5 centesimi euro/litro rispetto agli 11 centesimi del Platts, mentre il gasolio di 22 centesimi contro i 21,5 centesimi del Platts. In media annua il prezzo industriale del gasolio è stato più alto di 1,8 centesimi €/lt rispetto a quello della benzina (**tav. 15**).

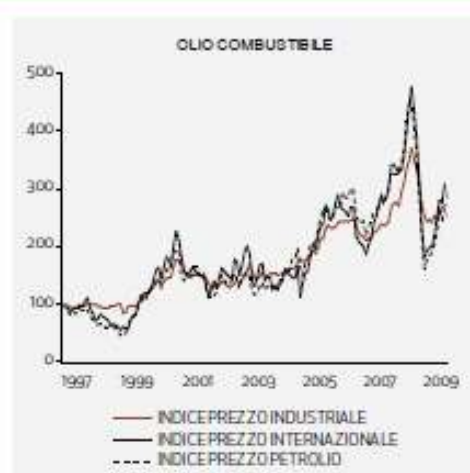
Dati che confermano l'assoluta aderenza delle quotazioni interne agli andamenti dei mercati internazionali e l'assenza di qualsiasi ipotesi di "doppia velocità" come provato da uno specifico studio econometrico realizzato da Prometeia, presentato il 17 dicembre 2009, nel corso di un incontro con il Consiglio nazionale consumatori ed utenti istituito presso il ministero dello Sviluppo Economico che abbiamo voluto definire "Operazione chiarezza".

Da tale studio è emersa la sostanziale simmetria tra andamento delle quotazioni internazionali dei prodotti raffinati e i prezzi interni (**v. tabella sotto e grafico 5**).

Sintesi dei risultati dei test di simmetria			
Variable	Primo stage	Secondo stage	Stage unico
Benzina - mensile	si	si	si
- settimanale	-	si	-
Gasolio da autotrazione - mensile	si ^{***}	si	si ^{***}
- settimanale	-	si ^{***}	
Gasolio da riscaldamento	si ^{**}	si	si ^{***}
Olio combustibile	si	si ^{***}	si
[*] all'1% di significatività ^{**} numeri di rifiuti in 1000 prove > 250 nel bootstrap			

Fonte: Prometeia 2009

GRAFICO 5



Fonte: Prometeia 2009

Quanto allo "stacco Italia" riferito all'area euro, va rilevato come nel 2008 il differenziale con l'Europa si sia mantenuto sui livelli del 2008, e cioè 3,5-3,6 centesimi, con un picco minimo di 2 centesimi euro/litro per la benzina in febbraio e di 1,5 per il gasolio a metà gennaio (**tav. 16**).

Il forte ridimensionamento delle quotazioni internazionali del petrolio e la contrazione dei consumi hanno permesso un risparmio di oltre 12 miliardi di euro sulla fattura petrolifera che nel 2009 si stima a 20,5 miliardi di euro (-37%), con un peso sul Pil pari all'1,4% (**tav. 17**).

La fattura energetica, ossia l'onere che il Paese sostiene per approvvigionarsi di energia dall'estero, nel 2009 si stima invece pari a 41,4 miliardi di euro con un

risparmio di 18,4 miliardi rispetto al 2008 e un peso sul Pil del 2,7% (era il 3,8% nel 2008) **(tav. 18)**.

Nel 2010 la fattura petrolifera potrebbe essere compresa tra un minimo di 22,8 miliardi di euro, e un massimo di 27,9 miliardi **(tav. 19)**

Nel 2010 la fattura energetica dovrebbe invece attestarsi intorno ai 47,5 miliardi di euro, determinata sia dall'attesa ripresa dei consumi che dal generalizzato recupero dei prezzi delle diverse fonti **(tav. 19)**.

Il gettito fiscale degli oli minerali è stato pari a circa 33,6 miliardi di euro, con un calo del 7,6% dovuto soprattutto alle minori entrate Iva (-15,9%). In particolare, il minore gettito IVA è stato di 2,1 miliardi di euro di cui 1,5 per il solo gasolio **(tav. 20)**.

TEMI DI RILIEVO PER IL SETTORE

La raffinazione, settore in crisi

Il settore della raffinazione è quello che evidenzia le criticità maggiori determinate dal mutato contesto economico. La situazione di forte crisi dell'anno appena trascorso potrebbe evolversi a breve verso un quadro ben più drammatico.

Gli indicatori economici di tutto il settore sono infatti fortemente negativi e le perdite complessive del settore downstream superano abbondantemente il miliardo di euro.

Come già detto, i consumi di prodotti petroliferi sono ormai in contrazione da diversi anni (2004-2009, -16% pari a circa 15 milioni di tonnellate) e le esportazioni, che negli anni precedenti avevano rappresentato una possibilità di bilanciamento, sono anch'esse in forte contrazione (-11%) per la penetrazione dei biocarburanti e lo sviluppo di sistemi di trasporto innovativi (elettrici, ibridi, ecc.) soprattutto negli Stati Uniti dove si sta puntando sul rinnovo del parco auto con una più alta percentuale di diesel, motori a benzina estremamente efficienti a cui si aggiunge la forte penetrazione dell'etanolo.

Secondo un recente studio di Wood McKenzie, i consumi di benzina in Italia passeranno dalle 12,5 milioni di tonnellate del 2008 ai 9 milioni nel 2015.

Crenerà inoltre la concorrenza sul piano industriale, essendo in fase avanzata di costruzione nuova capacità di raffinazione al di fuori dell'Europa ed in particolare nel Far East (segnatamente Cina e India) dove gli operatori possono contare su un sistema

di agevolazioni e sussidi (in Cina lo Stato garantisce un margine pari al 5% del costo del greggio fino ad 80 dollari/barile).

In tempi di margini ridotti, sono pertanto gli unici incentivati a lavorare al massimo creando surplus di prodotto che deprime ulteriormente i margini di chi non ha incentivi.

Da ciò consegue uno stato di forte negatività del settore raffinazione che non riguarda solo l'Italia ma tutta l'Europa e l'America.

In questi ultimi mesi si sono susseguite fermate e chiusure degli impianti in Europa e America del Nord: Total chiusure raffinerie Dunkerque e Gonfreville; Repsol a Bilbao; Shell e Valero in America e Canada ed altre minori.

Anche nel nostro Paese è prevedibile che alcune raffinerie dovranno chiudere con conseguenze sul piano sociale per nulla tranquillizzanti (Livorno e Pantano in cerca di compratori; Falconara 92 esuberi; Taranto e Gela fermate provvisorie).

Nonostante ciò, il settore viene rappresentato come un settore ricco sul quale è sempre possibile attingere a piene mani per le più svariate esigenze ed al quale attribuire comportamenti speculativi e non concorrenziali.

A tali voci, alimentate artificiosamente dalle Associazioni dei consumatori in cerca di facile consenso senza alcuna intenzione di verificare il reale andamento dei dati, spesso si uniscono rappresentanti governativi e dello stesso ministero dello Sviluppo Economico che invece dovrebbero avere maggiore consapevolezza della effettiva situazione del settore.

Non è più tollerabile che si continui con questi attacchi che danneggiano irreversibilmente il settore e che stanno generando, soprattutto nelle aziende multinazionali ma non solo, l'orientamento a non investire nel nostro Paese e se possibile di abbandonarlo.

Le difficoltà della raffinazione dovranno inoltre essere gestite nell'ambito di un quadro normativo sui cambiamenti climatici unilaterale ed estremamente esigente, che penalizzerà sensibilmente la competitività degli operatori nazionali e comunitari rispetto ai concorrenti extra-Ue.

Lo scenario che ne deriva per l'industria petrolifera operante in Italia può essere sintetizzato come segue:

- possibile taglio delle lavorazioni di greggio nelle raffinerie di circa 20 milioni di tonnellate, con una riduzione della produzione i carburanti e combustibili pari a circa 12 milioni di tonnellate (per un totale di 68 Mtonn rispetto alle 80,5 del 2009)

ed effetti negativi oltre che sul personale delle raffinerie anche su quello dell'indotto che vale da 2 a 4 volte quello diretto;

- notevole perdita di competitività e sensibile riduzione dei margini di raffinazione già in atto in Italia ed in Europa;
- netto peggioramento dello squilibrio esistente nella domanda del mercato tra distillati medi e benzina a seguito dell'attuazione delle nuove norme internazionali sui combustibili per uso marina;
- pericolosa esposizione del mercato nazionale alle importazioni di prodotti finiti extra-Ue, avvantaggiati da un sistema di sussidi ai margini da parte dei Paesi di origine.

Le conseguenze di un simile scenario sono la possibile chiusura di alcune raffinerie e la necessità, per le rimanenti, di effettuare ingenti investimenti per continuare ad essere competitive.

Investimenti che dovrebbero essere realizzati in una condizione di forte negatività dei margini di raffinazione in tutta Europa. Si ricorda che nel periodo 1997-2008 nel downstream sono stati investiti circa 17 miliardi di euro, di cui il 50% per adeguamenti a carattere ambientale ed oltre 6,1 miliardi di euro sono previsti per il 2009-2012.

In sostanza, il settore sarà chiamato a fronteggiare situazioni particolarmente critiche, con possibili conseguenze molto negative sia sul piano industriale che di sicurezza degli approvvigionamenti energetici del Paese.

L'industria della raffinazione è e rimane un settore strategico per il Paese e come tale dovrebbe essere considerato, soprattutto da chi è chiamato a governare la nostra politica energetica e non oggetto di ricorrenti interventi di penalizzazione. Essenziale è avere un quadro di riferimento normativo certo e affidabile e non in continuo cambiamento ed inasprimento ingiustificato.

La distribuzione carburanti

Altra criticità che il settore petrolifero si trova ad affrontare è quella del riassetto della rete di distribuzione carburanti da anni al centro dell'interesse del legislatore.

Le numerose riforme sin qui realizzate (praticamente 10 negli ultimi 10 anni) non hanno ottenuto gli effetti sperati. I punti vendita in questi ultimi anni anziché diminuire sono tornati a crescere sensibilmente con effetti negativi sull'erogato medio e dunque

sull'economicità dell'intero sistema, tenuto conto, come precedentemente illustrato, di una contrazione dei consumi complessivi di carburanti.

Una revisione del nostro sistema distributivo è pertanto improcrastinabile.

La nuova proposta di cui si sta discutendo al Ministero dello Sviluppo Economico dovrà tenere conto delle esigenze dell'intera filiera e non potrà che essere affrontata con l'impegno di tutti i molteplici operatori (aziende, gestori, operatori privati, rivenditori) che compongono il nostro mercato.

L'approccio inizialmente proposto dal ministero dello Sviluppo Economico con una proposta di emendamento alla Legge Comunitaria 2009 è stato fortemente criticato dall'Unione Petrolifera sia nel metodo che nel merito, ma anche da tutte le altre componenti del settore, per i suoi effetti destabilizzanti e dal carattere punitivo verso un settore che, nella convinzione generale, trarrebbe grandi vantaggi economici dalla situazione attuale. Tutto ciò è falso.

Esso ha però rappresentato una presa di coscienza del problema e della necessità di trovare strade condivise che consentano di ridurre i costi di sistema per contenere il divario con l'Europa e consentire vantaggi per i consumatori.

E' però bene ricordare che già oggi sono numerosi gli impianti dove si possono trovare "prezzi europei" nonostante la nostra realtà non sia completamente assimilabile agli altri paesi europei con cui ci confrontiamo sia per abitudini dei consumatori che per struttura territoriale ed urbanistica.

L'Unione Petrolifera ribadisce la sua piena collaborazione per la ricerca di soluzioni che non destrutturino il settore, ma è altrettanto ferma nel ribadire che qualsiasi nuovo tentativo sulla strada originariamente ipotizzata dal Ministero troverà una ferma opposizione.

Occorre quindi essere molto pragmatici dichiarando apertamente che non ci sono soluzioni taumaturgiche e drastiche sul piano normativo quale quella ipotizzata, traslando discipline proprie del mercato elettrico e del gas.

Nel corso dell'incontro del 19 gennaio al ministero dello Sviluppo Economico l'Unione Petrolifera ha presentato le proprie proposte che dovrebbero seguire alcune linee guida:

- riduzione del numero dei punti vendita (5.000-6.000) per promuovere effetti positivi sull'erogato che tenga conto dell'efficienza relativa degli impianti oggetto di chiusura, accompagnato da misure di sostegno per la bonifica dei siti e del fondo

indennizzi per i gestori. Da ciò conseguirebbe una ottimizzazione del trasporto secondario con vantaggi per la sicurezza stradale e per l'ambiente;

- sviluppo della selfizzazione attraverso strumenti che permettano il superamento dei vincoli locali in modo da offrire a tutti i consumatori la possibilità di rifornirsi con modalità self-service;
- sviluppo del non-oil con la possibilità di vendere presso i distributori anche generi di monopolio, etc.;
- integrazione delle attuali forme contrattuali con nuovi modelli che offrano maggiore flessibilità di esercizio sia per le compagnie che i gestori.

Misure che si spera possano trovare una seria concretizzazione nell'ambito dei tavoli istituiti presso il ministero dello Sviluppo Economico con l'obiettivo di ridurre significativamente, nell'arco di un biennio, i costi di sistema nell'ordine di 2-3 centesimi euro/litro.

Infine, in tema di prezzi l'Unione Petrolifera non può fare altro che confermare l'assoluta correttezza delle aziende che hanno, come in tutti i Paesi europei, quale riferimento di base l'andamento internazionale dei prodotti raffinati rilevati dal *Platts* che resta il benchmark per tutta l'industria petrolifera internazionale.

Il tema ambientale

La variabile ambientale occupa un posto di primo piano nelle strategie delle aziende, consapevoli che la difesa dell'ambiente è una priorità che può offrire vantaggi competitivi.

L'impegno su questo fronte è costante ma permangono una serie di criticità che rendono di fatto complicato perseguire gli ambiziosi obiettivi che ci si è posti sia a livello nazionale che comunitario.

Sul **Protocollo di Kyoto** va detto che proseguono le attività per l'attuazione del Piano nazionale di allocazione delle quote di CO₂ per il periodo 2008-2012 (PNA2) e che tutte le raffinerie hanno presentato il loro protocollo di monitoraggio e verifica delle emissioni ma si è ancora in attesa della formale approvazione da parte del Comitato di Gestione. Restano da assegnare, con qualche difficoltà, le quote per gli impianti nuovi entranti.

In materia di **Emission Trading** sono in corso, nell'ambito del pacchetto europeo su clima ed energia, i lavori per dare attuazione alla direttiva per il periodo 2013 – 2020. Il settore della raffinazione è stato riconosciuto esposto alla concorrenza internazionale e quindi riceverà gratuitamente le quote di CO₂. Anche in questo caso restano da definire i criteri di assegnazione delle quote tramite *benchmark* e le regole per la conduzione delle aste per l'acquisto delle quote a pagamento. Il settore ha già espresso tutte le proprie riserve sugli effetti negativi che ulteriori fughe in avanti potrebbero avere sul sistema industriale.

Uno degli elementi di maggiore preoccupazione è rappresentato dal pacchetto clima-energia "**20-20-20**" che prevede la riduzione molto ambiziosa del 20% di emissioni di CO₂ e l'incremento del 20% dell'efficienza energetica e delle energie rinnovabili entro il 2020. Il vertice di Copenaghen ha ribadito la volontà di procedere lungo questa strada sebbene senza raggiungere alcun accordo vincolante nella consapevolezza delle difficoltà legate al mutato quadro economico. La Commissione europea ha tuttavia annunciato che incrementerà i propri obiettivi al 2020 dal 20% al 30% in presenza di accordi vincolanti da parte degli altri Paesi. L'Unione Petrolifera sta seguendo con attenzione gli sviluppi confermando la propria contrarietà per misure che, ancora una volta, rappresentino come in passato pericolose fughe in avanti. La previsione del Ministro Prestigiacomo e fatta propria dal Governo per una verifica degli obiettivi appare realistica e corretta.

Altro tema quanto mai discusso è quello dei **biocarburanti**. Nel corso del 2009 le nuove norme sono entrate definitivamente a regime e per l'anno 2010, a fronte di una prospettiva di conferma dell'obbligo al 3% su base energetica, il Governo ha approvato uno schema di decreto interministeriale che incrementa la quota obbligatoria al 3,5% sempre su base energetica, programmando ulteriori incrementi del 4% per il 2011 ed il 4,5% per il 2012.

Il settore petrolifero ha evidenziato diverse criticità in relazione a tale aumento ed in particolare: la difficoltà a concordare specifiche tecniche dei carburanti con contenuti di biocarburanti fino al 10% in volume; l'attuale indisponibilità di biocarburanti di seconda generazione; l'incertezze dei mercati in attesa della definizione dei criteri di sostenibilità ambientale previste a livello europeo, l'assenza, come avvenuto invece in altri Paesi Europei, di una filiera nazionale. Tutti fattori che determineranno maggiori costi per il nostro Paese come evidenziato dal saldo della nostra fattura energetica (**v. anche tav. 18**).

Sotto il profilo delle **autorizzazioni ambientali** occorre registrare un notevole ritardo nel rilascio delle AIA statali (Autorizzazioni Integrate Ambientali) per gli impianti esistenti, che si sta traducendo in una paralisi degli investimenti comportanti modifiche degli impianti esistenti. Si tratta di investimenti di estrema rilevanza in innovazioni tecnologiche finalizzate alla protezione dell'ambiente, alla riduzione delle emissioni, alla riduzione del consumo delle risorse naturali e all'incremento dell'efficienza energetica, indispensabili per il mantenimento dell'operatività delle raffinerie.

Il problema si verifica in quanto gli organi competenti ritengono non sia possibile rilasciare le autorizzazioni per la modifica sostanziale senza aver prima concluso l'istruttoria e rilasciato l'AIA generale per l'intero impianto.

Il settore auspica pertanto una accelerazione nei tempi di conclusione delle istruttorie e di rilascio delle AIA per le raffinerie.

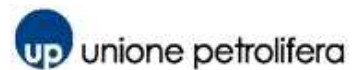
Per quanto riguarda **il Codice Ambientale** va ricordata la nuova delega conferita al Governo in campo ambientale che dovrà essere esercitata entro il 30 giugno 2010. Al momento il Ministero dell'Ambiente sta concentrando la sua attenzione sul tema dei rifiuti sia con il recepimento della direttiva rifiuti adottata nel 2008 dall'Unione europea sia istituendo un sistema informatico di tracciabilità dei rifiuti speciali (cd. SISTRI), che diventerà operativo dall'estate prossima e che permetterà una semplificazione amministrativa per le imprese.

Sulla delega ambientale Unione Petrolifera ha rappresentato le difficoltà del settore con una serie di contributi tecnici su bonifica e danno, rifiuti, tutela delle acque e normativa VIA e IPPC. I contributi tendono ad un perfezionamento della norma di riferimento quali, ad es. la piena attuazione dell'analisi di rischio per la bonifica dei siti contaminati e il coordinamento tra le procedure di bonifica e di danno ambientale. Inoltre le proposte intendono risolvere diverse criticità sul piano operativo, prima tra tutte lo svincolo delle aree industriali in bonifica per la realizzazione di nuovi interventi industriali.

Consuntivo 2009

Dati sull'attività petrolifera

Roma, 2 febbraio 2010



TAV. 1 - OFFERTA E DOMANDA PETROLIFERA MONDIALE

La caduta drastica e sincronizzata dell'economia nel 2009 ha portato per il secondo anno consecutivo alla diminuzione della domanda petrolifera. La contrazione mondiale del Pil mondiale stimato sul -1,1% si è riflessa in una riduzione della domanda petrolifera di 1,3 milioni b/g (-1,5%), comunque più contenuta rispetto ai -2,8 milioni b/g (-4,3%) registrati nel 1980. L'intensità petrolifera dell'economia moderna è quindi più contenuta rispetto al passato; tuttavia la flessione della domanda, che dal 1970 si è verificata solo in concomitanza delle crisi petrolifere, resta significativa se confrontata con l'aumento di 1,3 milioni b/g registrato in media annua fra il 2000 e il 2007. Ridimensionata anche l'offerta di 1,6 milioni b/g (-1,9 %), particolarmente evidente nel primo semestre, per sostenere le quotazioni del petrolio scese ai minimi a fine 2008, poi spinta dalla ripresa delle quotazioni e dalle aspettative di ritorno alla crescita dell'economia.

(milioni di barili/giorno)	1990	1995	2000	2005	2007	2008	Stima 2009
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
DOMANDA	66,3	69,8	76,5	84,1	86,5	86,2	84,9
OFFERTA	67,1	70,6	77,0	84,7	85,6	86,5	84,9
OFFERTA VS. DOMANDA	+ 0,8	+ 0,8	+ 0,5	+ 0,6	- 0,9	+ 0,3	=
PREZZO (DOLLARI/BARILE)	22,2	17,2	28,0	50,7	69,3	97,2	60,3

Fonte: AIE

TAV. 2 - LA DOMANDA PETROLIFERA MONDIALE

Dopo il calo di 300 mila b/g del 2008, un'ulteriore e più ampia frenata della domanda si è rilevata nel 2009 (-1,3 milioni b/g pari al -1,5%), la seconda consecutiva negli ultimi 25 anni. Sostanzialmente dimezzato l'incremento dei consumi dei Paesi non-Ocse (+2,0% contro il +3,6% del 2008), che non ha compensato il decremento dei Paesi Ocse di 2,1 b/g (-4,4%), confermando la contrazione dell'ultimo quadriennio. Fra i Paesi Ocse il calo più consistente si è rilevato negli Stati Uniti, che con 0,7 milioni di b/g in meno hanno segnato una riduzione del 4,0%. Fra quelli non-Ocse, invece, la crescita più elevata ha interessato i Paesi asiatici (+4,6%), sempre trainati dalla Cina (+7,2%), seguiti dal Medio Oriente (+1,7%), mentre nell'ex Urss i consumi sono risultati in pesante riduzione (-5,7%).

(milioni di barili/giorno)	1990	1995	2000	2005	2007	2008	Stima 2009	
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	Milioni b/g	Var. % vs. 2008
OCSE								
America del nord	20,7	21,6	24,1	25,5	25,5	24,2	23,3	
Europa	13,7	14,6	15,2	15,7	15,3	15,3	14,6	
Zona Pacifico	7,1	8,5	8,6	8,6	8,4	8,1	7,7	
Totale OCSE	41,5	44,7	47,9	49,8	49,2	47,6	45,5	- 4,4
Non-OCSE								
Ex Urss	8,4 (*)	4,4 (*)	3,7	3,9	4,1	4,2	3,9	
Europa	0,9	0,6	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7	
Cina	2,3	3,3	4,6	6,7	7,6	7,9	8,5	
Altri Paesi Asiatici	4,5	6,1	7,5	8,8	9,5	9,7	9,9	
America Latina	3,5	4,2	4,8	5,1	5,7	5,9	6,0	
Medio Oriente	3,3	4,3	4,9	6,1	6,5	7,1	7,2	
Africa	1,9	2,2	2,5	2,9	3,1	3,2	3,2	
Totale non-OCSE	24,8	25,1	28,6	34,2	37,3	38,6	39,4	+ 2,0
TOTALE DOMANDA	66,3	69,8	76,5	84,0	86,5	86,2	84,9	- 1,5

(1) Variazioni calcolate sulle migliaia di b/g

(*) Valori stimati.

Fonte: AIE

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

Nell'anno 2009 la produzione mondiale è complessivamente diminuita di 1,6 milioni di b/g (-1,9 %) rispetto al 2008. Il consistente taglio produttivo dei paesi Opec (-2,2 milioni b/g, pari al -6,1%), segnatamente l'Arabia Saudita (- 1 milione di b/g, pari al -10,9%), per sostenere le quotazioni crollate a fine 2008, è stato solo parzialmente compensato dai Paesi non Opec, saliti dell'1,0%. Tra i paesi produttori in crescita si segnalano gli Stati Uniti e l'area ex Urss.

(milioni di barili/giorno)		1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	
								Milioni b/g	Variazione vs. 2008
Paesi Opec ^(°)		25,3	27,9	30,9	34,2	35,9	35,8	33,6	-6,1%
Di cui	- Arabia Saudita	6,3	7,9	8,0	9,1	8,5	8,9	7,9	
	- Iran	3,1	3,7	3,7	3,9	3,9	3,9	3,7	
	- Iraq	2,0	0,6	2,6	1,8	2,1	2,4	2,5	
	- Kuwait	1,1	1,8	1,8	2,1	2,1	2,3	2,0	
	- Libia	1,4	1,4	1,4	1,7	1,7	1,7	1,5	
	- Venezuela	2,1	2,8	2,9	2,7	2,4	2,4	2,2	
	- Nigeria	1,8	1,9	2,0	2,4	2,1	2,0	1,8	
Paesi non Opec		40,5	41,2	44,4	48,4	47,2	48,1	48,6	+1,0%
Di cui	- Stati Uniti	9,0	8,6	8,1	7,3	7,4	7,5	8,0	
	- Canada	2,0	2,4	2,7	3,1	3,3	3,2	3,1	
	- Messico	3,0	3,1	3,5	3,8	3,5	3,2	3,0	
	- Regno Unito	1,9	2,8	2,7	1,8	1,6	1,6	1,5	
	- Norvegia	1,7	2,9	3,4	3,0	2,5	2,5	2,4	
	- ex Urss	11,5	7,1	7,9	11,8	12,7	12,8	13,3	
	- Cina	2,8	3,0	3,2	3,6	3,8	3,8	3,8	
TOTALE PRODUZIONE GREGGIO		65,8	69,1	75,3	82,6	83,1	83,9	82,2	-2,0%
"Processing gains" ^(*)		1,3	1,5	1,7	1,9	2,2	2,2	2,3	
Biocarburanti ^(♦)		-	-	-	0,1	0,3	0,4	0,4	
TOTALE OFFERTA PETROLIFERA		67,1	70,6	77,0	84,7	85,6	86,5	84,9	-1,9%

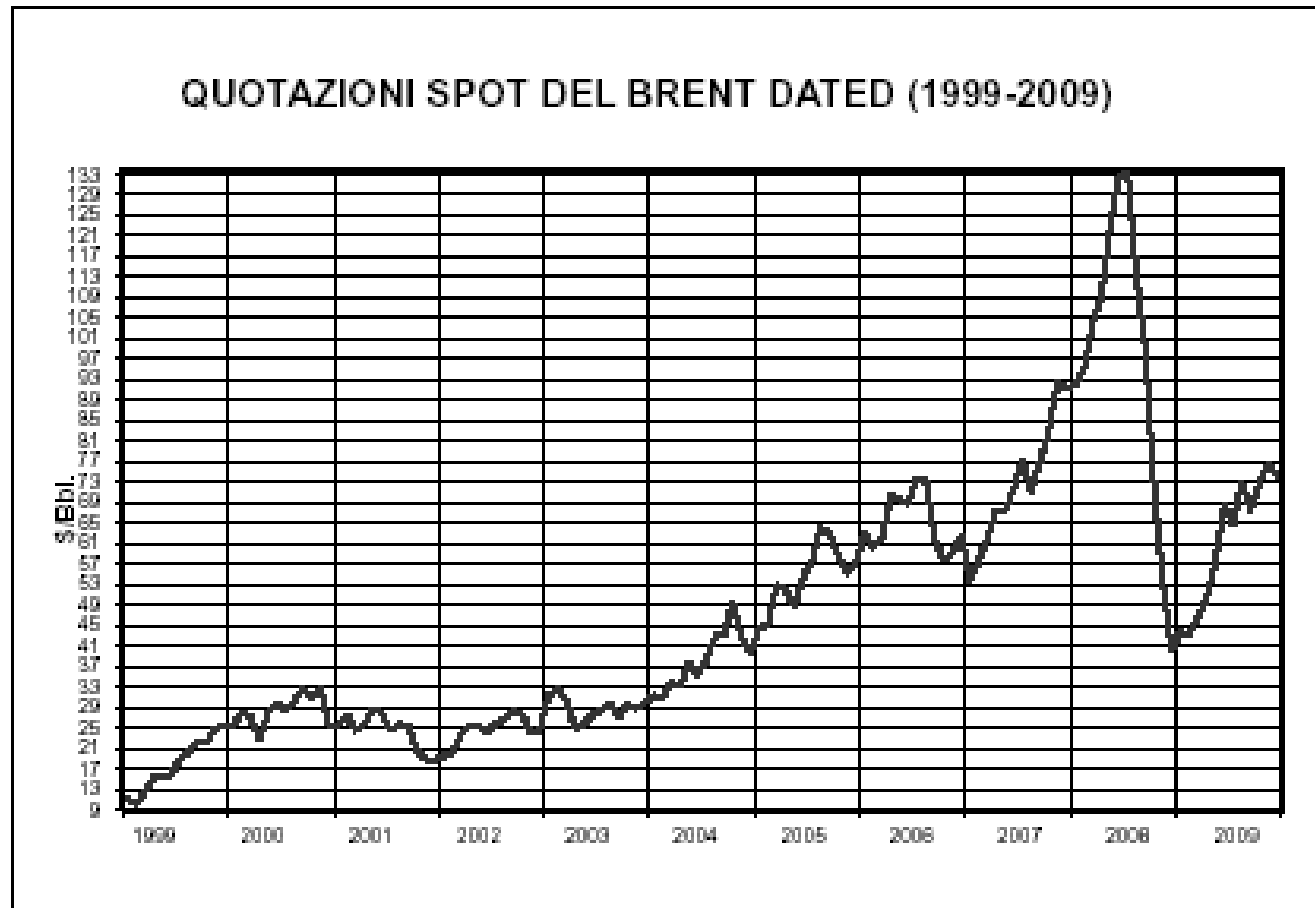
(°) Il totale Opec include la produzione di NGL (Natural Gas Liquids) ed Angola ed Equador a partire dal 2007.

(*) 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.

(♦) Esclusi quelli di Brasile e Stati Uniti.

TAV. 4 - IL QUADRO INTERNAZIONALE DEL GREGGIO

Nel 2009 le quotazioni del greggio hanno ripreso a salire rispetto ai minimi raggiunti a dicembre 2008 (intorno ai 40 \$) arrivando nuovamente a sfiorare gli 80 \$/b. Il valore medio del Brent nel primo decennio del secolo sale a 49,5 \$/b contro un valore medio di circa 18 \$ calcolato per gli anni novanta (+175 per cento). Mediamente le quotazioni 2009 del Brent dated indicano un valore di 61,5 \$ (-36,5% vs 2008).



TAV. 5 - LE QUOTAZIONI INTERNAZIONALI DEL GREGGIO

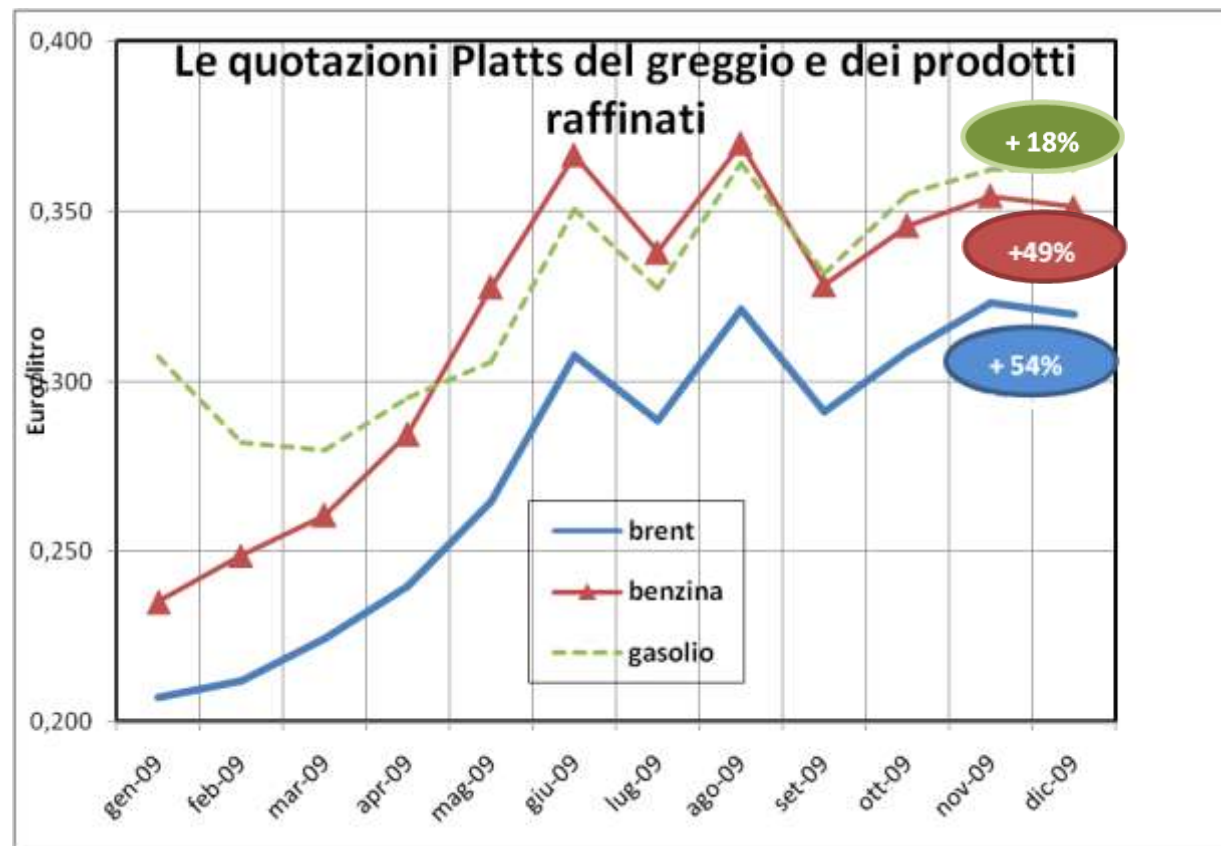
Dopo il record toccato nel 2008, le quotazioni hanno iniziato il 2009 con valori sui 40 \$/b riprendendo la tendenza al rialzo particolarmente accentuata nel primo semestre. Nel secondo semestre esse hanno oscillato attorno ai 70-75 \$/b. Il valore medio annuo del greggio mediamente importato dai Paesi AIE (60,3 \$/b) è risultato il più basso di circa 37 \$/b (-37,8%). Rispetto al 1999 la quotazione è salita di 43 \$/b (+249%).

(Costo Cif \$/barile delle importazioni dei Paesi AIE)												
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1° trimestre	14,1	11,0	26,8	25,0	19,7	30,9	31,3	42,3	58,0	55,4	94,5	42,7
2° trimestre	12,8	15,1	26,4	25,4	24,3	26,2	34,2	48,1	65,1	64,9	116,1	56,9
3° trimestre	11,9	19,5	29,2	24,3	26,1	27,5	38,9	57,3	67,0	71,9	117,9	68,4
4° trimestre	11,4	23,5	29,5	19,4	26,2	28,6	41,0	54,8	56,9	84,6	60,3	73,4
ANNO	12,5	17,3	28,0	23,6	24,2	28,4	36,4	50,7	61,8	69,3	97,2	60,3
<i>Variazione vs anno precedente:</i>												
- \$/b	-6,6	4,8	10,7	-4,4	0,6	4,2	8,0	14,3	11,1	7,6	27,9	-36,9
- %	-34,6%	+38,4%	+61,8%	-15,7%	+2,5%	+17,4%	+28,2%	+39,3%	+21,9%	+12,3%	+40,3%	-37,8%

(*) Stima.

Fonte: AIE

TAV. 6 - ANDAMENTO INTERNAZIONALE DI BENZINA E GASOLIO



BENZINA AUTO QUOTAZIONE INT.LE PLATTS (cif med high)

	\$/Tonn.	Euro/litro
2006	622,3	0,374
2007	698,8	0,384
2008	846,4	0,429
Stima 2009	589,9	0,318
<i>Variazioni % vs. 2006</i>	-5,2	-15,0
<i>Variazioni % vs. 2008</i>	-30,3	-25,9

GASOLIO AUTO QUOTAZIONE INT.LE PLATTS (cif med high)

	\$/Tonn.	Euro/litro
2006	613,5	0,413
2007	675,9	0,415
2008	953,9	0,542
Stima 2009	541,6	0,327
<i>Variazioni % vs. 2006</i>	-11,7	-20,8
<i>Variazioni % vs 2008</i>	-43,2	-39,6

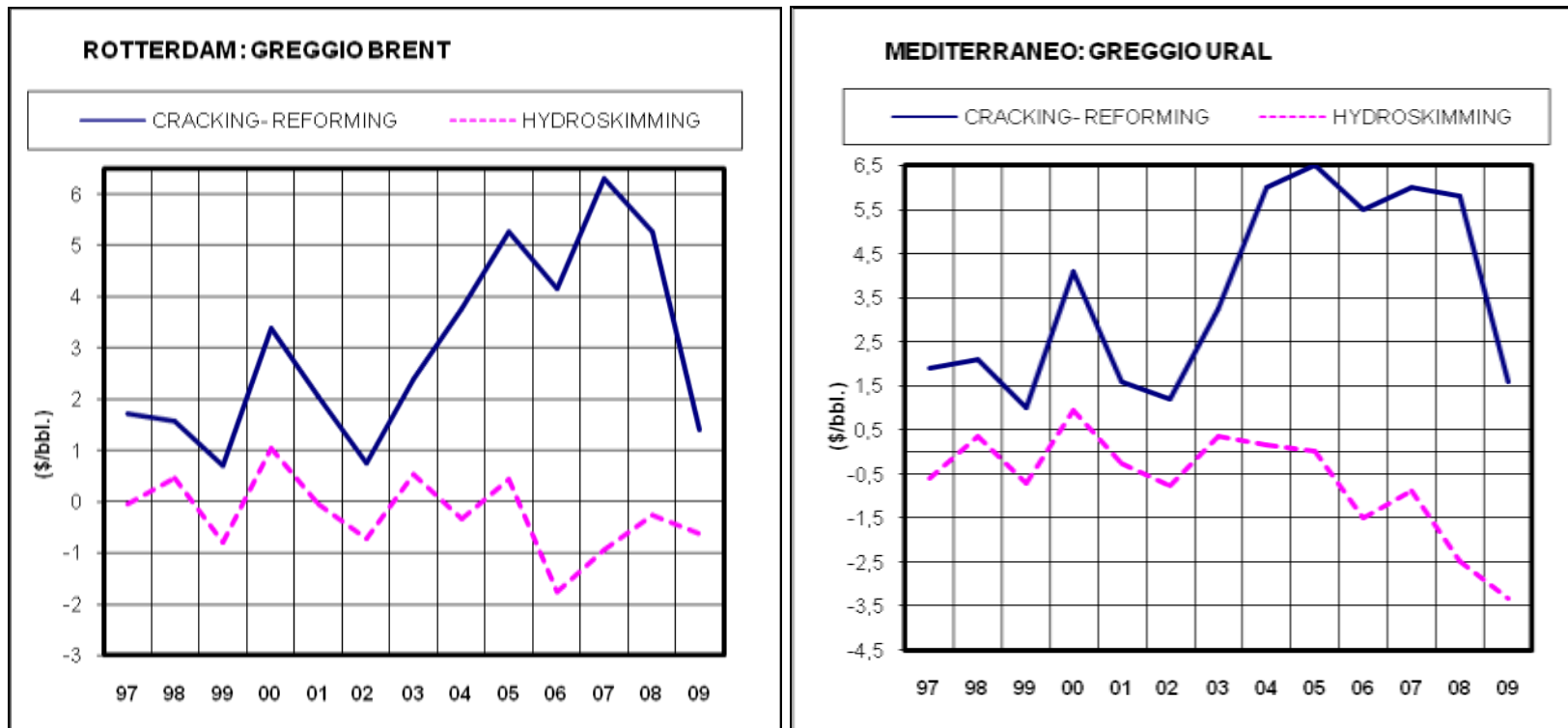
Benzina			Gasolio			
	\$/tonn.	Variazioni % vs. trimestri 2008		\$/tonn.	Variazioni % vs. trimestri 2008	
2009	I trimestre	428,2	-49,3	I trimestre	447,0	-50,9
	II trimestre	590,6	-44,4	II trimestre	512,4	-57,2
	III trimestre	654,4	-34,5	III trimestre	577,6	-47,2
	IV trimestre	686,6	+43,3	IV trimestre	629,3	+2,5

TAV. 7 - LA RAFFINAZIONE MONDIALE

In pesante contrazione i margini di raffinazione nel 2009, particolarmente evidente per le lavorazioni più sofisticate come cracking e reforming, più adatte a soddisfare la maggiore domanda di prodotti senza zolfo. Anche i processi hydroskimming sono stati penalizzati particolarmente nell'area del Mediterraneo.

Il delta fra le due lavorazioni è passato per il Brent da 7,2 \$/b del 2007 a 2,0 \$/b nel 2009; per le lavorazioni dell'Ural il divario è sceso fra il 2008 e il 2009 da 8,3 a 4,9 \$/b.

**Margine incrementale (cioè a costi marginali) derivante dalla lavorazione
addizionale di un barile di greggio.**



Fonte: AIE

TAV. 8 - ITALIA – I CONSUMI DI ENERGIA

La crisi economica si è pesantemente riflessa sulla domanda di energia che nel 2009 si è attestata sui 178 Mtep, in contrazione del 4,9% rispetto al 2008. L'analisi per fonti utilizzate quest'anno evidenzia: una controtendenza solo per le importazioni nette di elettricità (+11,2%) e per le rinnovabili (+8,5%), che hanno beneficiato non solo di una maggiore idraulicità (idroelettrica +9,6%), ma anche del costante incremento dell'eolico e del solare. Scendono invece il carbone (-2,4%) e il gas naturale (-8,0%), per effetto della riduzione della produzione termoelettrica.

Oltre alla contrazione tendenziale nell'utilizzo di olio combustibile per la produzione elettrica, sul petrolio ha contribuito soprattutto la flessione dei carburanti. Pur in calo del 6,6%, il petrolio si conferma comunque come la fonte energetica principale, con un concorso pari al 41,6% nella copertura del fabbisogno energetico complessivo.

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	Stima 2009		
							Mtep	Incid.%	Var.% vs. 2008
(milioni di tep)									
COMBUSTIBILI SOLIDI (●)	15,0	12,5	12,9	17,0	17,2	16,7	16,3	9,2	-2,4
GAS NATURALE	38,8	44,5	57,9	70,7	69,5	69,5	64,0	35,9	-8,0
IMPORT. NETTE DI ELETTRICITA' (*)	7,4	7,9	9,2	9,4	8,6	7,4	8,2	4,6	+11,2
PETROLIO (^)	92,5	95,7	92,0	85,2	82,5	79,2	74,0	41,6	-6,6
RINNOVABILI(*) (◆)	8,2	9,7	12,2	11,3	11,7	14,2	15,4	8,7	+8,5
TOTALE (Δ)	161,9	170,3	184,3	193,6	189,5	187,1	177,9	100,0	-4,9
% del Petrolio	57,1	56,2	49,9	44,0	43,5	42,4			

(●) 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.

TAV. 9 - ITALIA – I CONSUMI PETROLIFERI

La riduzione dei prezzi dei prodotti petroliferi non è stata sufficiente ad evitare i pesanti effetti della crisi economica che hanno investito i consumi, scesi complessivamente nel 2009 di oltre 5,3 milioni di tonnellate (-6,6%). Un calo analogo ma più contenuto, si era verificato solo nel 1981, a seguito della seconda crisi petrolifera. Dal 2004 la flessione è stata di 14,5 milioni di t (-16,2%), da cui la forte criticità per il settore produttivo nazionale.

Anche la domanda di carburanti (benzina+gasolio), storicamente in crescita, nel 2009 è diminuita del 2,8%, scendendo complessivamente per circa 1 milione di tonnellate.

(milioni di tonnellate)	1990	1995	2000	2005	2007	2008	Stima 2009	
							Milioni di tonn.	Variatz.% vs. 2008 ^(°)
BENZINA AUTOTRAZIONE	13,5	17,4	16,8	13,5	11,9	11,0	10,6	- 4,0
GASOLIO AUTOTRAZIONE	16,6	16,6	18,3	24,4	26,2	26,0	25,4	- 2,3
GASOLIO RISCALDAMENTO	6,9	3,6	3,6	2,9	2,0	2,0	2,0	- 2,4
OLIO COMBUSTIBILE	26,8	26,9	16,7	8,1	5,9	5,0	4,1	-17,5
FABBISOGNO PETROLCHIMICO	7,0	7,8	7,0	6,5	6,5	5,6	5,0	-11,3
ALTRI PRODOTTI (•)	14,7	14,4	19,0	17,3	17,2	16,6	15,4	- 6,7
BUNKERAGGI	2,7	2,5	2,8	3,5	3,6	3,8	3,5	-9,7
CONSUMI DI RAFFINERIA	5,6	6,3	9,1	10,0	10,6	10,2	8,9	-12,2
TOTALE DOMANDA	93,8	95,5	93,3	86,2	83,9	80,2	74,9	- 6,6
Variazione scorte (♦)	- 0,3	+ 0,6	+ 0,2	+0,5	+0,1	+0,2	+0,2	
TOTALE CONSUMI (milioni di tonn.)	93,5	96,1	93,5	86,7	84,0	80,4	75,1	- 6,6

^(°) 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.

TAV. 10 - PRINCIPALI RISULTATI DELL'INDUSTRIA PETROLIFERA IN EUROPA

(Dati cumulati genn.-ott. 2009)

Non solo in termini forte riduzione dei margini, ma anche in termini di volumi, il sistema di raffinazione nazionale ha subito in modo decisamente pesante l'impatto della crisi economica.

Il confronto dei dati sulle lavorazioni del 2009 mostra che i risultati per l'Italia sono stati peggiori rispetto a quelli degli altri Paesi europei con capacità di raffinazione analoga, secondo le stime sui primi 10 mesi del CPDP. Non solo i consumi interni di prodotti sono scesi più che negli altri Paesi (-6,6%), ma anche le esportazioni dei prodotti raffinati sono state pesantemente compresse dalla crisi che ha investito anche i nostri principali mercati di sbocco. I quantitativi esportati nei primi 10 mesi sono oltre 2 milioni di t più bassi rispetto, ad esempio, a quelli della Germania, che hanno registrato la flessione più contenuta, fra i principali Paesi raffinatori in Europa.

	<u>GERMANIA</u>	<u>ITALIA</u>	<u>FRANCIA</u>	<u>REGNO UNITO</u>
Capacità (Mt/anno)	119	106	98	93

	<u>GERMANIA</u>		<u>ITALIA</u>		<u>FRANCIA</u>		<u>REGNO UNITO</u>	
	000 t	variaz. %	000 t	variaz. %	000 t	variaz. %	000 t	variaz. %
Greggio trattato ⁽¹⁾	95.524	-4,8	67.297	-7,0	<i>37.579</i>	<i>-8,0</i>	61.948	-8,4
Produzione delle raffinerie ⁽¹⁾	93.669	-4,9	69.481	-7,1	<i>34.807</i>	<i>-8,6</i>	59.196	-6,9
Consumi interni ⁽²⁾	86.964	-3,8	75.093	-6,6	80.788	-3,8	58.033	-3,3
Export prodotti raffinati	19.223	-9,6	17.472	-23,2	24.357	-13,0	21.203	-12,3

(1) Dati cumulati genn.-giugno 2009 per la Francia

(2) Dati cumulati genn.-dic. 2009 per Francia e Italia.

TAV. 11 - ITALIA – LA CAPACITA' DI RAFFINAZIONE E SUO UTILIZZO

Nel 2009 la capacità di raffinazione è risultata pari a 106 milioni di tonnellate, tornando al livello del 2007, a seguito della revisione di alcuni assetti impiantistici esistenti. Per effetto del calo della domanda interna ed estera il loro utilizzo è sceso all'82%. L'attività produttiva ha infatti registrato un decremento delle lavorazioni (-8,2%, per complessivi 87 milioni di tonnellate circa) sia per i quantitativi di greggio che per i semilavorati esteri. Quasi triplicate quelle di greggio per conto committente estero, passate da 2,8 a 7,4 milioni di tonnellate.

(milioni tonnellate)	1990	1995	2000	2005	2007	2008	Stima 2009
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
CAPACITA' DI RAFFINAZIONE A INIZIO D'ANNO (*)	107	99	100	100	106	103	106
LAVORAZIONI (Greggio+Semilavorati esteri)	89,7	87,5	94,2	101,0	100,7	94,6	86,8
UTILIZZO IMPIANTI	84%	88%	94%	100%	95%	92%	82%
Dettaglio della materia prima trattata:							
Greggio (1)	77,8	78,5	87,4	94,2	93,0	87,0	80,5
Semilavorati esteri	11,9	9,0	6,8	6,8	7,7	7,6	6,3
(1) <u>di cui per conto committente estero:</u>	11,5	3,2	6,7	3,9	2,2	2,8	7,4

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

TAV. 12 - ITALIA – LE ESPORTAZIONI DI GREGGIO, SEMILAVORATI E PRODOTTI FINITI ^(*)

Con oltre 3 milioni e 300 mila t in meno nel 2009 le esportazioni italiane hanno evidenziato un calo dell'11,3%. Esso ha riguardato praticamente tutti i prodotti; tuttavia ad essere maggiormente penalizzati sono state le benzine (-1,6 Mt pari al -17%) ed i gasoli (-1 Mt pari al -9,8%).

(milioni di tonnellate)	1990	1995	2000	2005	2007	2008	Stima 2009		
							Milioni di tonn.	Incidenza %	Variatz.% vs. 2008 (°)
GPL	0,2	0,2	0,4	0,6	0,6	0,5	0,4	1,6	-13,0
VIRGIN NAFTA	0,7	0,4	0,9	1,1	0,6	0,6	0,6	2,3	=
BENZINE	4,5	2,7	4,0	7,5	9,5	9,2	7,6	29,5	-17,0
CARBOTURBO/PETROLIO	2,1	0,8	0,8	0,7	0,4	0,2	0,2	0,8	+16,9
GASOLI	5,4	7,5	8,6	9,6	10,2	10,0	9,0	34,9	- 9,8
OLIO COMBUSTIBILE	3,4	3,9	4,7	5,5	4,9	3,5	3,0	11,6	-14,4
ALTRI PRODOTTI	0,7	1,1	1,6	2,6	3,0	3,0	2,8	10,8	- 6,5
GREGGIO/SEMILAVORATI	2,6	0,4	0,5	1,6	2,0	2,1	2,2	8,5	+ 2,6
TOTALE ESPORTAZIONI	19,6	17,0	21,5	29,2	31,2	29,1	25,8	100,0	-11,3

(*) Dall'anno 2000 comprendono le esportazioni del settore petrolchimico.

(°) Calcolata sulle migliaia di tonnellate.

TAV. 13 - ITALIA - LE IMPORTAZIONI DI GREGGIO PER AREE DI PROVENIENZA

Nel 2009 il continente africano è stato raggiunto ed equiparato dall'Ex Urss come area di provenienza del greggio importato nel nostro Paese, con un peso paritetico del 34,4% sul totale delle importazioni, seguito dall'area del Medio Oriente con il 27,1%.

La Libia si conferma il primo Paese fornitore con un'incidenza del 26,3% del peso totale, seguita dalla Russia con un peso che sfiora il 20% e dall'Azerbaijan con il 12,6%.

	1990	<i>Peso</i>	2000	<i>Peso</i>	2005	<i>Peso</i>	2007	<i>Peso</i>	2008	<i>Peso</i>	GEN/OTT.	<i>Peso</i>
	000/Tonn.	%	000/Tonn.	%	000/Tonn.	%	000/Tonn.	%	000/Tonn.	%	2009	%
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
MEDIO ORIENTE	26.810	35,9	30.588	36,6	30.836	34,5	27.884	31,6	26.381	32,0	17.295	27,1
<i>di cui :</i>												
ARABIA SAUDITA	8.115	10,9	8.407	10,1	12.587	14,1	7.987	9,1	7.839	9,5	3.712	5,8
IRAN	9.502	12,7	10.386	12,4	9.559	10,7	9.579	10,9	7.991	9,7	5.000	7,8
IRAQ	3.362	4,5	8.217	9,8	5.855	6,6	8.456	9,6	8.869	10,8	7.468	11,7
AFRICA	40.459	54,1	32.189	38,5	30.537	34,2	32.078	36,4	31.854	38,6	21.885	34,4
<i>di cui :</i>												
LIBIA	24.476	32,8	21.941	26,2	23.344	26,1	25.829	29,3	24.532	29,8	16.780	26,3
EX- URSS	6.068	8,1	16.136	19,3	24.504	27,4	24.902	28,2	21.104	25,6	21.906	34,4
<i>di cui:</i>												
RUSSIA	n.d.		13.929	16,7	18.579	20,8	16.539	18,8	12.329	15,0	12.662	19,9
AZERBAIJAN	n.d.		1.804	2,2	3.023	3,4	6.540	7,4	7.542	9,1	8.037	12,6
ALTRI PAESI	1.388	1,9	4.738	5,7	3.439	3,9	3.294	3,7	3.093	3,8	2.624	4,1
TOTALE	74.725	100,0	83.651	100,0	89.316	100,0	88.158	100,0	82.432	100,0	63.710	100,0

TAV. 14 - ITALIA – IL COSTO DEL GREGGIO

Nell'anno 2009 il decremento dei costi di importazione in dollari (-37,2%) si è riflesso solo in parte sul costo in euro, dato il contestuale indebolimento della nostra valuta, il cui cambio, in media, è inferiore del 5,3% rispetto al 2008. Il costo del greggio importato in Italia è pertanto diminuito di circa il 34% rispetto all'anno precedente.

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	Stima 2009
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
DOLLARI A BARILE Cif	23,2	16,9	27,8	51,6	62,5	70,2	96,6	60,7
DOLLARI A TONNELLATA Cif	172,2	125,0	205,0	379,9	460,0	515,4	709,1	445,6
CAMBIO DOLLARO/EURO ^(°)			0,9174	1,2359	1,2556	1,3769	1,4708	1,3931
CAMBIO LIRE/DOLLARO ^(°)	<i>1.183</i>	<i>1.629</i>	<i>2.111</i>					
EURO A TONNELLATA Cif			223,48	307,39	366,26	374,33	482,15	319,86
LIRE A TONNELLATA Cif	<i>203.800</i>	<i>203.600</i>	<i>432.700</i>					

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

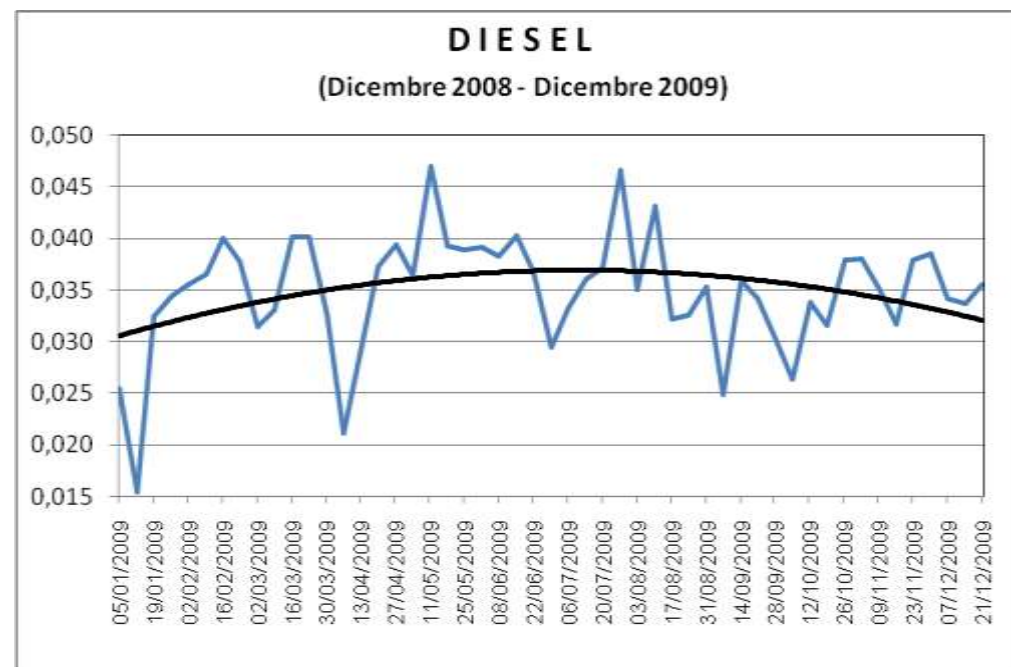
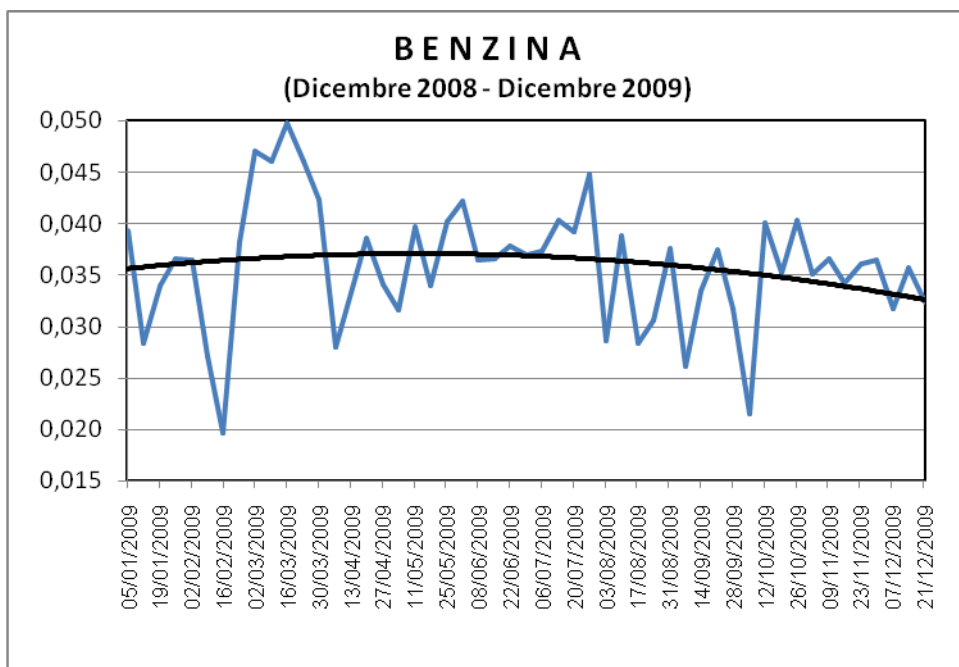
TAV. 15 - ITALIA – I PREZZI MEDI ANNUI DEI PRINCIPALI PRODOTTI PETROLIFERI

Dopo i minimi toccati a fine 2008 dalle quotazioni internazionali Platts dei prodotti, nel 2009 si è assistito ad un primo semestre di pressoché costante crescita e ad un secondo di oscillazione delle quotazioni attorno ai valori più elevati raggiunti a giugno, ma complessivamente inferiori a quelli record del 2008. Di conseguenza le variazioni del prezzo industriale per tutti i vari prodotti sono risultati inferiori (in media annua -12,5 cent per la benzina e -22,0 cent per il gasolio). La diminuzione delle quotazioni si è più che riflessa nel prezzo industriale, che è diminuito più della corrispondente variazione Platts.

		1990	2000	2005	2007	2008		2009	
						Prezzo Medio	Δ 2008 vs. 2007	Prezzo medio	Δ 2009 vs. 2008
BENZINA SENZA PIOMBO	(Euro/litro)								
Prezzo industriale		0,2035	0,3806	0,4539	0,5188	0,5886	0,070	0,4640	-0,125
Prezzo al consumo		0,7375	1,0825	1,2206	1,2993	1,3808	0,082	1,2340	-0,147
GASOLIO AUTO	(Euro/litro)								
Prezzo industriale		0,1699	0,3605	0,5128	0,5496	0,6980	0,148	0,4780	-0,220
Prezzo al consumo		0,5072	0,8924	1,1094	1,1636	1,3429	0,179	1,0610	-0,282
GASOLIO RISCALDAMENTO	(Euro/litro)								
Prezzo industriale		0,1586	0,3424	0,4666	0,5351	0,6251	0,090	0,4650	-0,160
Prezzo al consumo		0,4932	0,8645	1,0437	1,1260	1,2340	0,108	1,0418	-0,192
OLIO COMBUSTIBILE BTZ	(Euro/Kg)								
Prezzo industriale		0,1178	0,1988	0,2731	0,3092	0,4005	0,091	0,3026	-0,098
Prezzo al consumo		0,1472	0,2531	0,3350	0,3747	0,4750	0,100	0,3674	-0,108
MEMORIA:									
Costo import. Greggio Italia	(Euro/Tonn.)	105,259	223,484	307,39	374,33	477,70	103,370	318,70	-159,00
Platt's Cif Mediterraneo									
- Benzina Senza Piombo	(Euro/litro.)	0,1214	0,2600	0,3207	0,3838	0,4286	0,045	0,3180	-0,111
- Gasolio	(Euro/litro.)	0,1121	0,2598	0,3757	0,4148	0,5418	0,127	0,3270	-0,215
- Olio Combustibile Btz	(Euro/Kg.)	0,0790	0,1777	0,2206	0,2695	0,3556	0,086	0,2639	-0,092

**TAV. 16 - IL QUADRO INTERNAZIONALE DEL GREGGIO ITALIA
ANDAMENTO DELLO STACCO VERSO LA MEDIA EURO DI BENZINA E GASOLIO AUTO**

Lo "stacco Italia" riferito all'area euro nel corso del 2009 è risultato analogo a quello del 2008, attestandosi su valori di 3,6 centesimi euro/litro per la benzina e 3,5 per il gasolio. Il valore minimo per la benzina è stato registrato nel mese di febbraio con 2,0 centesimi; per il gasolio è stato 1,5 a metà gennaio.



TAV. 17 - ITALIA – LA STIMA DELLA FATTURA PETROLIFERA (*)

La contrazione di oltre 12 miliardi di euro (pari al 37% in meno) della "fattura petrolifera" nel 2009 rispetto all'anno precedente è la conseguenza del forte ridimensionamento delle quotazioni internazionali del greggio importato (-37,2%). Il calo dei consumi di energia (-3,5%) e il netto miglioramento del cambio euro/dollaro (+7,3%) non sono stati sufficienti a contenere la crescita. Tale risultato è conseguente al notevole rialzo del costo internazionale (+36,5%).

Dopo aver superato il 2% nel 2008, valore più alto degli ultimi 22 anni, nel 2009 è tornata al valore medio del periodo 2000-2007 cioè pari all'1,4%.

		1981	1985	1990	2000	2005	2006	2007	2008^(^)	Stima 2009
		-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
CONSUMI	milioni tonn.	94,6	84,1	93,6	93,5	86,7	86,7	84,0	80,4	75,1
COSTO GREGGIO ITALIA	CIF \$/b	36,2	27,5	23,2	27,8	51,6	62,5	70,2	96,6	60,7
CAMBIO (°)	\$/Euro	1,1176	0,7601	1,2887	0,9174	1,2359	1,2556	1,3769	1,4708	1,3931
FATTURA PETROLIFERA										
	miliardi Euro nominali	13,095	15,570	8,561	18,653	22,411	26,980	26,312	32,550	20,500
	<i>miliardi di Euro reali 2009</i>	<i>47,947</i>	<i>35,484</i>	<i>14,806</i>	<i>22,486</i>	<i>24,171</i>	<i>28,530</i>	<i>27,352</i>	<i>32,778</i>	<i>20,500</i>
PIL	miliardi Euro	224	430	701	1.191	1.429	1.485	1.545	1.572	1.511
<i>% FATTURA VS. PIL</i>		<i>5,4</i>	<i>3,6</i>	<i>1,2</i>	<i>1,6</i>	<i>1,6</i>	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>	<i>2,1</i>	<i>1,4</i>

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

([^]) Dati provvisori.

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

TAV. 18 - ITALIA – LA STIMA DELLA FATTURA ENERGETICA (♦)

La "fattura energetica", ossia l'onere che il Paese sostiene per l'approvvigionamento di energia dall'estero, per il 2009 è stimata sui 41,4 miliardi di euro in calo di circa 18,4 miliardi (-30,7%), rispetto a quella record del 2008 (59,8 miliardi). Tale risultato è stato sostanzialmente determinato dal ridimensionamento delle quotazioni internazionali in dollari di tutte le fonti energetiche, poiché la contrazione dei consumi (-5,3%) ha bilanciato la rivalutazione del cambio dato il contestuale indebolimento dell'euro rispetto al dollaro (-5,3%).

I 41,4 miliardi di euro previsti per il 2009 corrispondono al 2,7% del Pil, in diminuzione di oltre 1 punto percentuale rispetto all'anno precedente e tornando al livello del 2005, contro un valore medio negli anni novanta dell'1,5%.

(milioni di Euro)	1981	1985	1990	2000	2005	2007	2008 (*)	Stima 2009
COMBUSTIBILI SOLIDI	790	1.167	731	1.009	1.892	1.940	2.931	1.700
GAS NATURALE	1.106	2.803	1.859	7.834	12.194	16.207	22.021	16.350
PETROLIO	13.094	15.570	8.561	18.653	22.411	26.312	32.550	20.500
ALTRI	300	603	867	1.524	2.136	2.083	1.934	2.350
BIOCARBURANTI							330	500
TOTALE FATTURA ENERGETICA								
milioni di Euro nominali	15.290	20.143	12.018	29.020	38.633	46.542	59.766	41.400
<i>milioni di Euro reali 2009</i>	<i>55.986</i>	<i>45.906</i>	<i>20.786</i>	<i>34.983</i>	<i>41.666</i>	<i>48.382</i>	<i>60.194</i>	<i>41.400</i>
<i>% FATTURA VS. PIL</i>	<i>6,3</i>	<i>4,7</i>	<i>1,7</i>	<i>2,4</i>	<i>2,7</i>	<i>3,0</i>	<i>3,8</i>	<i>2,7</i>

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

(*) Dati provvisori

TAV. 19 - ITALIA – IPOTESI DI FATTURA PETROLIFERA ED ENERGETICA PER L'ANNO 2010

• Fattura Petrolifera

Nel caso di un consumo di prodotti petroliferi analogo a quello del 2009 sui 74 Mtep, un intervallo di prezzi compreso fra i 70 e gli 80 dollari a barile per la quotazione internazionale del greggio e un cambio euro/dollaro vicino all'attuale, la "fattura petrolifera" del 2010 potrebbe oscillare in una "forcella" compresa fra un minimo di 22,8 ed un massimo di 27,9 miliardi di euro (contro i 20,5 stimati nel 2009), pari rispettivamente all'1,5 e all'1,8% del Pil (tale rapporto è stato dell'1,4 per cento nel 2009).

CONSUMI	milioni di tep	74								
		70			75			80		
COSTO INTERNAZ. GREGGIO	\$/B									
CAMBIO	\$/euro	1,400	1,450	1,500	1,400	1,450	1,500	1,400	1,450	1,500
	<i>lira/\$</i>	<i>1.383</i>	<i>1.335</i>	<i>1.299</i>	<i>1.383</i>	<i>1.335</i>	<i>1.299</i>	<i>1.383</i>	<i>1.335</i>	<i>1.299</i>
FATTURA PETROLIFERA	miliardi di euro	24,400	23,550	22,750	26,150	25,250	24,400	27,850	26,900	26,000
% FATTURA vs. PIL (•)		1,6	1,5	1,5	1,7	1,6	1,6	1,8	1,7	1,7

(•) Si è ipotizzato una variazione del Pil del +1,1% in termini monetari.

• Fattura Energetica

Nell'ipotesi intermedia di una quotazione del greggio a 75 dollari al barile e un cambio dollaro/euro a 1,45, nel 2010 la fattura energetica dovrebbe attestarsi sui 47,5 miliardi di euro, 6,1 miliardi in più rispetto alla stima per il 2009 (41,4 miliardi di euro), determinata sia dalla ripresa dei consumi, sia dal generalizzato recupero dei prezzi delle diverse fonti.

TAV. 20 - ITALIA – LA STIMA DEL GETTITO FISCALE SUGLI OLI MINERALI

Nell'anno 2009 il gettito fiscale complessivo (accisa + Iva) è stimato segnare un decremento del 7,6% (33,6 miliardi di euro rispetto ai 36,3 del 2008). Determinato non solo per la riduzione dei consumi dei prodotti petroliferi (circa -5%), quanto soprattutto per le diminuzioni dei prezzi che hanno contribuito per 2,1 miliardi di gettito IVA in meno (-15,9%). In conseguenza della flessione dei consumi di benzina, il gettito derivante dalle accise è diminuito di 330 milioni (-4,1%), mentre per il gasolio il minor gettito derivante dalle accise è stato di soli 190 milioni di euro (-1,4%). In forte calo invece il gettito IVA sul gasolio, circa 1,5 miliardi di euro in meno (-19%) che ha rilevato una riduzione del prezzo industriale quasi doppio (-0,220 euro/lt) rispetto a quello della benzina (-0,125 euro/lt).

(miliardi di Euro)	ACCISA (*)				IVA (°)				TOTALE ACCISA+IVA
	Su BENZINE	Su GASOLIO	Su ALTRI PRODOTTI (*)	TOTALE	Su BENZINE	Su GASOLIO	Su ALTRI PRODOTTI	TOTALE	
1990	8,054	7,186	1,379	16,619	2,169	2,300	0,541	5,010	21,629
1995	12,586	8,862	1,836	23,284	3,305	2,850	0,817	6,972	30,256
2000	11,650	9,900	1,256	22,806	4,028	3,950	1,835	9,813	32,619
2001	11,350	10,700	1,961	24,011	3,784	4,100	1,774	9,658	33,669
2002	11,370	11,255	1,448	24,073	3,700	4,150	1,963	9,813	33,886
2003	11,000	11,800	1,542	24,342	3,600	4,450	2,000	10,050	34,392
2004	10,550	12,400	1,731	23,681	3,620	5,050	1,980	10,650	34,331
2005	9,950	13,050	1,109	24,109	3,630	6,100	1,900	11,630	35,739
2006	9,350	13,500	1,441	24,291	3,610	6,650	2,040	12,300	36,591
2007	8,770	14,000	2,252	25,022	3,470	6,700	1,930	12,100	37,122
2008	8,130	14,070	0,920	23,120	3,430	7,650	2,120	13,200	36,320
2009 (°)	7,800	13,880	0,780	22,460	2,950	6,200	1,950	11,100	33,560

(*) Include il gettito della sovrimposta di confine.

(°) Stima.