****

**PRECONSUNTIVO PETROLIFERO 2024**

**Dati, numeri e tendenze dei mercati petroliferi internazionali e nazionali**

****

**HIGHLIGHTS**

Nel 2024 la **domanda di petrolio** è stata pari a 102,8 milioni b/g, ovvero 0,9 milioni b/g in più rispetto al 2023, un rallentamento rispetto 2,1 milioni dell’anno precedente, ma comunque in linea con la media degli ultimi 10 anni.

Frenata per la **Cina che ha contribuito solo per il 14%** all’incremento totale rispetto al 67% del 2023, compensato da Africa, Medio Oriente, America del Sud e dagli altri Paesi asiatici.

Nel periodo **2000-2024 la crescita della domanda** è stata di 25,6 milioni b/g, quale saldo tra il calo di 2,9 milioni b/g dei Paesi Ocse e l’aumento di 28,5 milioni per quelli non-Ocse.

Nel 2024 **l’offerta di petrolio** è stata pari a 102,9 milioni b/g, solo 600.000 b/g in più del 2023, effetto della gestione dei tagli da parte dei Paesi Opec Plus, confermati in parte fino a dicembre 2026, rispetto all’evoluzione della domanda. *Spare capacity* cresciuta fino a 6 milioni b/g.

**Stati Uniti sempre più protagonisti del mercato**, con una produzione superiore a quella di Arabia Saudita e Russia messe insieme.

I **prezzi del petrolio** nel corso dell’anno hanno risentito solo in parte delle molteplici criticità in aree decisive come Medio Oriente e Mar Rosso, oscillando nella forchetta 70-90 dollari/barile.

**Brent in media annua** a circa 80 dollari/barile, molto vicini ai valori del 2023, ma inferiore di circa 19% rispetto al 2022 che fece registrare i picchi massimi dell’ultimo decennio.

**Investimenti upstream O&G** in aumento del 7% rispetto al 2023 e del 17% al 2022. Centrale il ruolo delle NOC (National Oil Company) che hanno coperto oltre il 40% del totale rispetto al 25% di dieci anni fa.

In crescita anche gli investimenti in **clean energy** che hanno rappresentato i due terzi del totale investito nell’energia, inclusi i **biofuels** destinati al traporto. Calo per quelli in nuova capacità di **raffinazione**.

**SCENARIO INTERNAZIONALE**

Il 2024 è stato un anno fortemente caratterizzato da perduranti tensioni geopolitiche, forse ben più che nel 2023, che tuttavia non hanno provocato riflessi rilevanti sui mercati petroliferi, a riprova di un’accresciuta flessibilità e capacità di reagire rapidamente ad eventi esterni, trovando nuovi equilibri tra le numerose aree di approvvigionamento.

La **domanda di petrolio** complessivamente è ammontata a 102,8 milioni b/g, ovvero 0,9 milioni b/g in più rispetto al 2023 a fronte dei 2 milioni dell’anno precedente. Un rallentamento nella crescita che è stato una conferma per i Paesi Ocse, ma una parziale sorpresa per quelli non-Ocse che hanno scontato il raffreddamento dell’economia cinese.

**Slide 1**

Analizzando le dinamiche dei singoli Paesi si nota infatti un andamento sostanzialmente *flat* per Europa e Stati Uniti, più che compensato da Africa, Medio Oriente, America del Sud e dai Paesi asiatici, ad eccezione della Cina che ha contribuito per il 14% dell’incremento totale, rispetto al 67% del 2023, e che ha visto una maggiore penetrazione delle autovetture elettriche che nel 2024 hanno “spiazzato” di 310.000 b/g la domanda di petrolio interna (pari all’1,8%).

Complessivamente, negli ultimi dieci anni la domanda globale di petrolio è cresciuta di 9 milioni b/g che diventano 25,6 milioni dal 2000, quale saldo tra il calo di 2,9 milioni b/g dei Paesi Ocse e l’aumento di 28,5 milioni per quelli non-Ocse.

Le **attese per il 2025** sono di un progresso stimato in circa 1 milione b/g, dovuto ad un modesto calo dei Paesi Ocse, ampiamente bilanciato dai Paesi non-Ocse. Un dato comunque inferiore alle ultime previsioni Opec che, per quanto in riviste al ribasso, indicano ancora una crescita di 1,5 milioni b/g.

**L’offerta di petrolio** nel 2024 è stata pari a 102,9 milioni b/g, con un progresso di 0,6 milioni b/g rispetto al 2023, a fronte dei 2,1 milioni dell’anno ancora precedente, quale risultato della gestione dei tagli da parte dei Paesi Opec Plus, che hanno saputo adeguare l’offerta all’evoluzione sempre più incerta della domanda.

**Slide 2**

L’Opec Plus nel corso del 2022 e 2023 ha infatti progressivamente ridotto la produzione, tra tagli volontari e collettivi, per un totale di circa 5,9 milioni b/g, ovvero il 6% dell’offerta globale. Strategia confermata a più riprese nel corso del 2024 e ricalibrata per i prossimi anni in occasione del vertice del 5 dicembre scorso, che ha stabilito di ritirare quelli volontari (pari a 2,2 milioni b/g) in un arco di 18 mesi, anziché dei 12 indicati precedentemente, confermando invece quelli collettivi (3,66 milioni b/g) fino a dicembre 2026. Una mossa che esprime chiaramente quanto i Paesi che aderiscono all’Opec Plus si attendano una persistente debolezza della domanda, nonostante gli annunci, nonché la forte crescita dell’offerta dei Paesi non-Opec, in primo luogo di Stati Uniti e Canada che ad oggi contano per oltre un quarto dell’offerta totale.

**Slide 3**

Tagli prolungati che hanno permesso alla *spare capacity* di superare i 6 milioni b/g, di cui la metà concentrata nella sola Arabia Saudita. Un fattore che, insieme al consistente apporto degli Stati Uniti, confermatisi anche nel 2024 primi produttori mondiali con oltre 20 milioni b/g, ha contribuito alla sostanziale stabilità dei mercati.

In questo quadro i **prezzi del Brent** nel corso dell’anno hanno oscillato tra i 70 e i 90 dollari/barile, nonostante le molteplici criticità in aree decisive come Medio Oriente e Mar Rosso. In particolare, lo snodo di Hormuz, punto nevralgico per il traffico merci globali, a partire dal novembre 2023 è stato al centro degli attacchi dei ribelli Houthi che nei primi nove mesi dell’anno hanno determinato una riduzione dei traffici in quell’area del 49%, a fronte di aumento di oltre il 70% di quelli intorno all’Africa.

**Slide 4**

Nel 2023 per lo stretto di Hormuz, che collega il Golfo Persico con il Golfo di Oman e il Mar Arabico, sono passati poco più di 20 milioni b/g di greggio e prodotti finiti, pari al 27% del totale movimentato via mare, oltre il 20% di tutto il GNL commercializzato. Altrettanto importante è il Canale di Suez e lo Stretto di Bal-el-Mandeb, passaggio chiave per le navi dirette verso Europa e Asia, dove sempre nel 2023 è transitato l’11% del traffico petrolifero e l’8% di GNL.

Il mercato petrolifero, comunque, ha solo parzialmente risentito delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente, con un’iniziale fase rialzista nel primo quadrimestre dell’anno, che ai primi di aprile ha visto punte superiori ai 90 dollari/barile, seguita poi da una fase riflessiva giunta fino ai 69 dollari b/g di metà settembre. A partire da quella data i prezzi si sono mantenuti tra i 70 e i 75 dollari/barile senza particolari scossoni, complice la chiara percezione di un mercato ben rifornito rispetto alle tante incertezze sul fronte dei consumi.

La media annua del 2024 è stata quindi per il Brent di 80 dollari/barile, molto vicini ai valori del 2023, ma inferiori di circa 19% rispetto al 2022, anno che fece registrare i picchi massimi dell’ultimo decennio.

**Slide 5**

Tendenze analoghe possono rilevarsi per i **mercati dei prodotti raffinati** che nella seconda parte dell’anno hanno mostrato cali percentuali maggiori di quelli del greggio, toccando ad ottobre i minimi dell’anno. In media la benzina ha quotato (Platts Cif Med) intorno ai 57 centesimi euro/litro, mentre il gasolio ai 60 centesimi, ossia tra i 3 e i 5 centesimi in meno rispetto al 2023.

**Slide 6**

In crescita gli **investimenti energetici mondiali** che nel complesso sono ammontati ad oltre 3.000 miliardi di dollari (+5% rispetto al 2023), di cui i due terzi in **clean energy**, in cui l’Europa ha investito l’85% delle risorse impiegate, contro il 79% della Cina e il 55% degli Stati Uniti.

**Slide 7**

I soli **investimenti nell’upstream Oil&Gas** nel 2024 sono stati pari a 576 miliardi di dollari, il 7% in più rispetto al 2023, che diventa il 17% in più rispetto al 2022 anche se con prezzi del Brent inferiori del 19% e del gas del 74%. Spicca ancora una volta il ruolo centrale delle NOC (National Oil Company) che hanno coperto oltre il 40% di questi investimenti rispetto al 25% di dieci anni fa, a fronte di una riduzione di circa il 20% da parte delle IOC (International Oil Company).

In calo del 5% gli investimenti in nuova **capacità di raffinazione** che nel 2024 è cresciuta di 0,8 milioni b/g, concentrata principalmente in Cina e India, a fronte di chiusure complessive pari a 1,3 milioni b/g all’anno nel periodo 2020-2022.

**Slide 8**

In aumento invece gli investimenti in **biofuels** destinati al trasporto, cresciuti dell’8% rispetto all’anno precedente grazie soprattutto a nuovi progetti negli Stati Uniti sul diesel rinnovabile, in Brasile sul bioetanolo e, anche se in misura minore, in Europa su SAF e diesel rinnovabile.

Negli ultimi dieci anni la produzione mondiale di biocarburanti è aumentata del 44% arrivando a superare nel 2024 i 3,3 milioni b/g, di cui il 40% concentrato negli Stati Uniti, il 24% in Brasile e il 13% nella UE. Ciò a fronte di una domanda che, stando alle stime dell’AIE, al 2030 dovrebbe arrivare a 3,7 milioni b/g.

**Slide 9**

**HIGHLIGHTS**

Nel 2024 la **domanda di energia** si stima sullo stesso livello dello scorso anno (144,3 Mtep), ma inferiore dell’8,7% rispetto al 2019.

Il **petrolio** in progresso dell’1,7% si conferma per il secondo anno consecutivo prima fonte di energia con un peso di circa il 39%, lo stesso del 2011 prima di essere scalzato dal **gas naturale** che nel 2024 è sceso sotto la soglia del 35%.

Progresso del 12% per le **rinnovabili**, che includono i biocarburanti,grazie alla ripresa dell’idroelettrico (+35%) e del fotovoltaico (+31%).

Il **carbone** con un meno 63% tocca il suo minimo storico, con un peso nella generazione di energia elettrica sceso all’1% dal 5% del 2023.

Nel periodo **2019-2024 le emissioni di CO2** collegate alla domanda di energia sono diminuite del 15%, a fronte di una riduzione della domanda energetica dell’8,7%.

Crescono i **consumi petroliferi** (+1,7%), trainati dai prodotti per la mobilità che hanno rappresentato il 72% delle vendite totali.

I soli **carburanti per i trasporti** (benzina, gasolio, gpl, jet fuel e bunker) crescono del 3,7% per effetto dell’aumento della domanda di mobilità.

**L’Italia è stata l’unica tra i principali Paesi europei** ad evidenziare un aumento nelle vendite dei carburanti sia rispetto al 2019 che al 2023.

In conseguenza del calo delle **lavorazioni delle raffinerie** (-4,1%) sono scese le **importazioni** di greggi, con un accresciuto peso dell’Africa.

In calo del 19% le importazioni di **biocarburanti** a fronte di un aumento del 15% nella produzione.

I **prezzi dei carburanti** alla pompa ad ottobre hanno toccato i minimi degli ultimi 24 mesi, consentendo nel 2024 un risparmio per gli automobilisti di circa 2,7 miliardi di euro verso l’anno passato, cioè **103 euro a famiglia**.

La **fattura energetica** diminuisce di 18,6 miliardi di euro (-28%) rispetto al 2023, mentre quella **petrolifera** di 7,6 miliardi (-26%).

Cresce il **gettito fiscale** derivante dalle **accise** (+700 milioni di euro) per l’aumento dei volumi, ma cala quello dell’**Iva** (-300 milioni di euro) per la riduzione dei prezzi.

**SCENARIO NAZIONALE**

Nel 2024 la **domanda di energia** italiana si stima sullo stesso livello del 2023, intorno ai 144,3 Mtep, ma inferiore dell’8,7% rispetto al 2019 (-13,7 Mtep), calo dovuto per oltre l’80% alla decisa flessione del gas (-11 Mtep). Nel periodo 2019-2024 le emissioni di CO2 collegate alla domanda di energia complessivamente si sono ridotte del 15%, non solo per la crescita delle rinnovabili, ma anche per una maggiore efficienza energetica.

**Slide 10**

A fronte di consumi industriali in calo per la flessione della produzione - particolarmente incisiva nell’*automotive -* si riscontra un aumento della domanda sia nel settore dei trasporti che nel civile, quest’ultimo influenzato dalle alte temperature estive che hanno spinto l’uso dei climatizzatori.

Il **petrolio**, che si conferma prima fonte di energia con un peso di circa il 39%, mostra un progresso dell’1,7% (+0,9 Mtep), dovuto in larga parte alla ripresa dei carburanti e più in generale dei prodotti per la mobilità, favoriti dalla tenuta del settore dei servizi e del turismo. In calo invece i consumi industriali e della petrolchimica.

Il **gas naturale**, seconda fonte di energia italiana**,** limita la flessione ad un meno 0,7% (-0,3 Mtep). Determinante è stato il mese di novembre che ha attenuato le tendenze emerse nel corso dell’anno, caratterizzato dalle temperature miti e dalla frenata della domanda industriale, nonché dalla consistente crescita delle rinnovabili nella produzione di energia elettrica.

Le **rinnovabili**, che includono anche i biocarburanti, sono le fonti energetiche con la migliore dinamica dell’anno, con una crescita del 12% (+3,4 Mtep) dovuta ai risultati decisamente favorevoli della produzione di energia elettrica. L’aumento complessivo record di oltre 20 TWh dell’idroelettrico (+35%) e del fotovoltaico (+31%) insieme, ha infatti più che compensato i modesti cali del geotermico e dell’eolico.

Il **carbone,** con un meno 63% (-3,8 Mtep), crolla al suo minimo storico per effetto della drastica riduzione degli impieghi nella generazione di energia elettrica dove ha contribuito per circa l’1%, rispetto al 5% dello scorso anno.

I **consumi petroliferi** nel complesso hanno evidenziato un progresso dell’1,7% rispetto al 2023, sostenuti dal buon andamento della benzina (+5,8%) e del carboturbo (+10,2%), che hanno entrambi superato i livelli pre-pandemici (+3%).

**Slide 11**

Prendendo i soli **prodotti per la mobilità** (benzina, gasolio, gpl auto, carboturbo e bunker), che rappresentano il 72% del totale vendite, il progresso diventa del 3,7% rispetto al 2023 e dell’1,9% rispetto ai valori pre-pandemia, a conferma della centralità di questi prodotti (compresi i biofuel) nella mobilità del nostro Paese.

Considerando i soli **carburanti** (benzina, gasolio e gpl auto, con la loro sempre più consistente componente bio), la variazione percentuale diventa del +2,6%, con la benzina che nel 2024 si è avvicinata ai 9 milioni di tonnellate. Va rilevato che l’Italia, tra i principali Paesi europei, è l’unico che ha visto un aumento nelle vendite di carburanti sia rispetto al 2019 che al 2023. Un risultato effetto della crescita degli spostamenti che vedono nell’auto privata la scelta dominante, considerato che il 63% degli spostamenti complessivi sono soddisfatti dalle «quattro ruote», e di una progressiva penetrazione delle auto ibride (principalmente a benzina), che nel 2024 hanno rappresentato oltre il 40% delle nuove immatricolazioni.

**Slide 12**

L’Italia è il secondo **parco circolante** della UE ed è terza per le **nuove immatricolazioni**. È anche uno dei Paesi con il più alto **tasso di motorizzazione** (69 auto per 100 abitanti) dove il vettore elettrico rappresenta lo 0,5% del totale.

**Slide 13**

Guardando alle dinamiche delle immatricolazioni di auto, nel 2024 si conferma la netta prevalenza del mercato dell’usato sul nuovo che rispetto al 2019 ha mostrato un calo del 18%, usato caratterizzato per il 94% da motori tradizionali: diesel (45%), benzina (39%). L’incertezza degli automobilisti rispetto alle nuove motorizzazione e i costi associati continuano infatti ad orientare la scelta verso il mercato dell’usato.

**Slide 14**

Le nuove auto a emissioni zero allo scarico non hanno quindi ancora contribuito a decarbonizzare un parco che continua a crescere con incrementi che superano le nuove immatricolazioni di auto *full-electric* (BEV). La decarbonizzazione viene invece supportata dalla penetrazione dei carburanti liquidi e gassosi low carbon che nel 2024, in potere energetico hanno rappresentato il 12,5% dei carburanti consumati.

Prosegue l’ibridizzazione del parco auto, tendenza che si può osservare anche nei principali Paesi europei che tuttavia presentano profonde differenze sia per quanto riguarda la penetrazione delle BEV, molto più marcata nei Paesi del Nord Europa, sia delle alimentazioni tradizionali. In Germania, ad esempio, nel 2024 le immatricolazioni di auto diesel sono addirittura cresciute dell’1,4% rispetto al 2023, mentre le BEV sono diminuite di quasi il 27%.

Per quanto riguarda le **importazioni di greggio**, nel 2024 sono risultate in calo dell’8,3%, risentendo anche delle criticità nello snodo di Hormuz e nel Canale di Suez. La Libia è tornata ad essere il nostro primo fornitore con un peso del 20,3%, seguita dall’Azerbaijan (16,6%) e dal Kazakhistan (15%). Deciso progresso per gli arrivi dall’Africa che con un peso di circa il 36% risulta essere la nostra prima area di approvvigionamento. Complessivamente nel 2024 abbiamo importato 85 tipi di greggio da 27 Paesi diversi consolidando la tendenza nella diversificazione delle aree di provenienza.

**Slide 15**

**Slide 16**

Ciò riflette le minori **lavorazioni delle raffinerie** che nel complesso sono ammontate a 66,2 milioni di tonnellate, in calo del 4,1% rispetto al 2023 e con un tasso di utilizzo degli impianti sceso al 74% dal 78% dello scorso anno. Un risultato in larga parte dovuto all’avvio della trasformazione della raffineria di Livorno in bioraffineria.

**Slide 17**

Flessione per le **esportazioni di prodotti finiti** ammontate nel complesso a 26,1 milioni di tonnellate (-8%). Nonostante il calo, ad emergere è, ancora una volta, l’accresciuto peso dell’Africa, con un rafforzamento della Libia e di diversi altri Stati africani destinatari dei prodotti italiani (ben 24 in totale). Rimane abbastanza stabile il ruolo dell’Europa che è la principale area di sbocco (la Spagna si conferma prima destinazione assoluta), mentre si riducono di un quarto le esportazioni sia negli Stati Uniti che nel Medio Oriente che contano sempre di più su una propria capacità di raffinazione in continuo sviluppo.

Crescono invece del 2,5% le **importazioni di prodotti finiti**,ammontate a circa15,4 milioni di tonnellate. Rallentano le importazioni dai Paesi del Medio Oriente e dell’Asia che nel 2024 hanno risentito delle difficoltà nell’area del Mar Rosso, con cali più evidenti per Paesi come India ed Emirati Arabi. In crescita gli arrivi di gasolio dall’Arabia Saudita e dalle rotte più “sicure”, come quelle da Paesi europei (Grecia e Turchia in particolare). In calo del 19% le importazioni di **biocarburanti** a fronte di un aumento del 15% nella produzione.

In ripresa gli investimenti sugli asset della **raffinazione** sia per la loro graduale trasformazione alla produzione di *low carbon fuels*, sia per continuare a garantire l’efficienza e la sicurezza degli impianti tradizionali.

**Slide 18**

In questo contesto si inserisce il tema della **distribuzione carburanti** che negli ultimi anni ha visto crescere il numero dei marchi presenti, passati dai 210 del 2019 ai 310 attuali. Una rete sempre più polverizzata e inefficiente considerato che il 20% circa ha un erogato inferiore ai 400.000 litri/anno di prodotto e solo il 3% ha erogati in linea con la media europea.

**Slide 19**

I **prezzi dei carburanti alla pompa** nel 2024 hanno toccato ad ottobre i minimi degli ultimi 24 mesi, con una media annua pari a 1,822 euro/litro per la benzina e 1,718 per il gasolio, pari ad un calo compreso tra i 5 e gli 8 centesimi euro/litro rispetto al 2023, in linea con le tendenze dei mercati internazionali. Il minore prezzo dei carburanti ha permesso un risparmio per gli automobilisti di circa 2,7 miliardi di euro, pari a 103 euro in media a famiglia.

**Slide 20**

A livello di **prezzo industriale**, cioè al netto delle tasse, anche nel 2024 si conferma uno stacco negativo verso gli altri Paesi europei pari in media ponderata a 2,1 centesimi euro/litro.

**Slide 21**

La flessione delle quotazioni internazionali sia del petrolio che del gas hanno avuto un impatto positivo sulla **fattura energetica** che nel 2024 si stima a 48,5 miliardi di euro, inferiore di 18,6 miliardi (-28%) rispetto al 2023. Oltre l’80% di questa riduzione è dovuto al minore esborso per gli approvvigionamenti di petrolio e gas. Diminuita anche la spesa per le importazioni di energia elettrica (-26%) e soprattutto quella per i combustibili solidi (-60%). Il peso sul Pil è attorno al 2,2% rispetto al 5,7% del 2022 quando superò i 144 miliardi di euro.

**Slide 22**

Quanto alla **fattura petrolifera**, nel 2024 si stima a 21,2 miliardi di euro, con un calo di 7,6 miliardi di euro (-26%), per effetto della riduzione delle importazioni di greggio e delle quotazioni internazionali. Il peso sul Pil è dell’1% rispetto all’1,6% del 2022

Il **gettito fiscale degli oli minerali** nel 2024 si stima a circa 42 miliardi di euro, in aumento dello 0,9% (+400 milioni di euro) rispetto al 2023, quale risultante tra il maggiore gettito accise (+2,6%, +700 milioni di euro) dato dall’aumento dei consumi, in particolare di benzina, e il minore gettito IVA (-2,1%, -300 milioni di euro) effetto della discesa dei prezzi.

**Slide 23**