

Ripercussioni della pandemia sui corsi degli idrocarburi e nuove sfide per la tutela del sistema energetico nazionale e per la transizione energetica

Andrea Martire & Riccardo Antonucci

La pandemia da COVID-19 ha contribuito a deprimere fortemente la domanda energetica globale. Il petrolio ha finito col saturare la capacità delle riserve dei singoli Paesi, i quali hanno cominciato ad accumulare scorte sfruttando i bassi prezzi scaturiti anche a causa delle politiche di Arabia Saudita e Russia, riducendo in seguito la propria domanda petrolifera a fronte di considerevoli quantità di greggio stipato e pronto per le necessità. Anche il gas naturale ha visto la contrazione della domanda, ricalcando dinamiche di accumulazione e calo del prezzo simile a quanto visto nel settore petrolifero. Di fronte ad un mercato dei combustibili fossili in sofferenza per via della pandemia, le sfide principali per l'approvvigionamento energetico del nostro Paese derivano dalla possibilità che gli idrocarburi entrino in un ciclo di boom and bust, con i prezzi che prima calano drasticamente determinando un crollo della produzione per poi aumentare repentinamente con la ripresa della domanda. Tale evento renderebbe più oneroso per l'Italia, Paese importatore di fonti fossili, l'acquisto dei prodotti energetici necessari.

Le previsioni sui prezzi petroliferi

Il calo dei prezzi petroliferi causato dalle conseguenze economiche della pandemia di COVID-19 ha un effetto depressivo sulle operazioni legate alla produzione petrolifera, in quanto i minori guadagni prospettati alle compagnie petrolifere ne disincentivano le estrazioni. Il conseguente calo della produzione può rappresentare un rischio per i Paesi importatori di petrolio come l'Italia, dal momento che un possibile aumento sostenuto della domanda petrolifera per via della ripresa delle attività economiche nello scenario *post-lockdown* provocherebbe una crescita repentina dei prezzi petroliferi, accrescendo i costi che il nostro Paese dovrà sostenere per i propri approvvigionamenti petroliferi. L'eventualità di un nuovo aumento dei prezzi petroliferi nei prossimi anni è un tema su cui si è pronunciato Pavel Molchanov della Raymond James, il quale ha avvertito che il crollo della domanda petrolifera mondiale legato alla pandemia non si manterrà nel lungo termine e che il mondo tornerà a sperimentare la domanda petrolifera vista negli anni precedenti. A quel punto, secondo Molchanov sarà probabile che nel 2021 si verifichi uno

squilibrio fra la domanda mondiale e l'offerta insufficiente¹. Fra le previsioni più recenti che confermano una crescita del prezzo del Brent vi è lo Short-Term Energy Outlook dell'Eia pubblicato il 7 luglio che prevede l'attestazione del prezzo del Brent ad un valore medio di 50 dollari al barile durante il 2021 e di 53 dollari al barile per la fine dello stesso anno, in uno scenario di mantenimento dei tagli alla produzione decisi a livello Opec+². Non si tratta però della previsione più pessimistica sul fronte dei costi che i Paesi importatori dovranno sostenere³: secondo il cofondatore, direttore della ricerca e Chief Oil Analyst presso Energy Aspects Amrita Sen il prezzo del Brent arriverà a 66 dollari al barile nel 2021 e ad 83 dollari al barile nel 2023. Previsioni simili sono state fatte da Deloitte, che prevede per il Brent un prezzo di 46,50 dollari al barile per il 2021 e di 64 dollari al barile nel 2023 (Tabella 1).

Italia e petrolio: peso della fonte energetica ed utilizzo

L'Italia dipende fortemente dal petrolio relativamente al settore dei trasporti, il quale è alimentato dal combustibile fossile per oltre il 90% (Tabella 2). Secondo il Gestore dei Servizi Energetici (GSE), i consumi energetici nel settore Trasporti ammontano a circa 39,4 Mtep, ossia il 33,8% dei consumi energetici totali del Paese (dati del 2018)⁴ (Tabella 3). L'incidenza del settore Trasporti sui consumi energetici nazionali in Italia nel 2018 è del 33,8%, in linea con il dato Ue28 del 33,9% (Tabella 3). Nello specifico, fra le principali economie europee l'Italia ha un'incidenza del settore sui consumi energetici nazionali più bassa di quella registrata in Francia, Regno Unito e Spagna, mentre la Germania vede il settore dei trasporti incidere per il 30,4% dei propri consumi finali di energia.

Conseguenze per l'Italia provenienti dal possibile aumento dei prezzi petroliferi

Non è naturalmente possibile immaginare l'esatto andamento della spesa petrolifera italiana qualora il prezzo petrolifero subisse l'aumento ipotizzato in precedenza. Tuttavia,

¹ Matt Egan, "How negative oil prices could set the stage for the next price boom". CNN, 23 aprile 2020. https://www.esteri.it/mac/images/stories/commercio_internazionale/osservatorio_commercio_internazionale/statistiche_import_export/tabella-8b---principali-prodotti-importati-in-italia--graduatoria-in-base-ai-dati-del-2020.pdf.

² Short-Term Energy Outlook. Energy Information Administration, 7 luglio 2020. <https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/prices.php#:~:text=EIA%20expects%20Brent%20crude%20oil,by%20the%20end%20of%202021>.

³ Tsvetana Paraskova, "Top Energy Analyst Sees Oil Prices Soaring To \$66 In 2021". Oilprice, 7 luglio 2020. Link: <https://oilprice.com/Energy/Oil-Prices/Top-Energy-Analyst-Sees-Oil-Prices-Soaring-To-66-In-2021.html>.

⁴ "Energia nel settore Trasporti. 2005-2019". GSE, Quadro statistico di riferimento e monitoraggio target EU. Nota di approfondimento giugno 2020, 5. <https://cdn.qualenergia.it/wp-content/uploads/2020/07/Energia-nel-settore-Trasporti-2005-2019.pdf>.

è possibile cercare di visualizzare l'andamento del prezzo internazionale del petrolio, in particolare, il Brent – la dinamica del consumo petrolifero italiano nel settore dei trasporti il quale copre la quasi totalità dei consumi petroliferi italiani – e la fattura petrolifera italiana. Se si osservano gli andamenti dei tre valori, si evince come l'andamento del prezzo del Brent e quello della fattura petrolifera nazionale seguano un percorso molto simile: dopo un aumento fra il 2010 ed il 2011 ed un periodo di sostanziale stabilità fino al 2013, entrambi i valori subiscono un calo fino al 2016 per poi risalire fra il 2017 ed il 2018 (Tabella 5 e 6). Il tutto mentre l'andamento del consumo petrolifero nel settore dei trasporti segue un andamento molto diverso: il consumo ha infatti subito un calo dal 2011 al 2013 per poi sperimentare un aumento fra il 2013 ed il 2014 e tornare a calare nei tre anni successivi, con un lieve segnale di ripresa fra il 2017 ed il 2018 (Tabella 7). Rispetto al 2010 però, l'ultimo valore disponibile mostra un sostanziale calo. È interessante inoltre notare come, sebbene fra il 2013 ed il 2014 il consumo petrolifero nei trasporti sia aumentato considerevolmente, in quel periodo la fattura petrolifera italiana abbia iniziato a calare proprio in concomitanza con il calo del prezzo del Brent. È possibile aspettarsi che tale fenomeno si riproponga, con un nuovo aumento del prezzo del Brent, e che dunque il nostro Paese sia esposto al rischio di affrontare un nuovo rincaro della propria fattura petrolifera.

Le dinamiche di supporto all'elettrificazione dei trasporti

Il GSE registra però delle dinamiche interessanti che potrebbero essere ulteriormente promosse al fine di prevenire l'impatto di un nuovo ciclo di aumento dei prezzi petroliferi: secondo gli studi della società, nel periodo fra il 2005 ed il 2018 si è verificata una contrazione dei consumi di prodotti petroliferi all'interno del settore dei trasporti, pari a -7,3 Mtep ossia -17%⁵. Nello stesso periodo è invece aumentato il ruolo delle fonti come il gas naturale (+288%), il GPL (+57%), l'elettricità a livello complessivo (ossia ferrovie, tram, autoveicoli elettrici, metropolitane etc., +16%)⁶. I biocarburanti mostrano una crescita ancor più ampia anche per via del supporto pubblico che impone una percentuale minima di miscelazione con biocarburanti per i soggetti che immettono in consumo benzina e gasolio, segnando un +607%.

Anche il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima suggerisce un ruolo crescente per i biocarburanti: nelle proiezioni realizzate su dati del GSE e Ricerca sul Sistema Energetico (RSE) si prevede che il biometano diverrà la principale fonte rinnovabile impiegata nel settore dei trasporti, raggiungendo gli 800 ktep nel 2030, seguito da

⁵ Ibid., 6.

⁶ Ibid.

biocarburanti *single counting*⁷ e biocarburanti double non avanzati. Le fonti energetiche rinnovabili (FER) nei trasporti su strada raggiungeranno invece i 400 ktep sempre per il 2030 (Tabella 8). Alla luce dei dati disponibili, l'Italia deve puntare ad una maggiore elettrificazione del proprio settore dei trasporti, in particolare su strada: essendo le emissioni derivanti dalla produzione di elettricità minori di 600 t/GWh CO₂, il Paese è già nella posizione di poter sfruttare l'elettrificazione per decarbonizzare i propri trasporti e ridurre il consumo petrolifero, come scritto nello studio "Electrify 2030"⁸. Al suo interno il direttore esecutivo dell'IEA Fatih Birol ha anche scritto che la flessibilità nella domanda di ricarica per le auto elettriche promuoverà "l'integrazione della variabilità di vento e Sole", permettendo la simultanea riduzione delle emissioni e della dipendenza dalle importazioni di petrolio e gas⁹.

Conclusione

Il ciclo seguito dagli idrocarburi potrebbe comportare un aumento della spesa petrolifera del nostro Paese. Sebbene l'approvvigionamento delle fonti fossili non sia al momento in discussione, si tratta di un rischio economico che contribuirebbe a drenare risorse dal bilancio statale. L'Italia è dunque chiamata ad accelerare la transizione energetica dei propri trasporti, di gran lunga il settore più dipendente dalle forniture petrolifere, al fine di poter ridurre la propria domanda petrolifera ed il conseguente impatto del possibile rincaro da un lato e, dall'altro, fornire un'accelerazione all'adozione di un mix energetico sempre più incentrato sull'utilizzo di fonti rinnovabili.

⁷ Biocarburanti sostenibili che non ricadono nelle seguenti categorie: biocarburanti privi della certificazione di sostenibilità; biocarburanti sostenibili prodotti a partire da rifiuti e sottoprodotti o alghe, materie cellulosiche, ligneo-cellulosiche come definiti dalla legge (definiti anche biocarburanti *double counting*). Fonte: "Procedura applicativa per i soggetti obbligati e i fornitori di GPL e metano ai fini dell'autotrazione". GSE e Ministero dello Sviluppo Economico, pg. 4. Link: https://www.gse.it/documenti_site/Documenti%20GSE/Servizi%20per%20te/BIOCARBURANTI/Regole%20e%20procedure/PROCEDURA+SOGGETTI+OBBLIGATI+E+PRODUTTORI.PDF.

⁸ Lorenzo Tavazzi, "Elettrificazione al 2030: quali prospettive per l'Italia?". Motus-e, settembre 2018. Link: <https://www.motus-e.org/news/elettrificazione-al-2030-quali-prospettive-per-litalia>. Per lo studio originale leggesi "Electrify 2030. Electrification, industrial value chains and opportunities for a sustainable future in Europe and Italy". Link: https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Electrify-2030_versione-online.pdf.

⁹ Electrify 2030. Electrification, industrial value chains and opportunities for a sustainable future in Europe and Italy. Pg. 9.

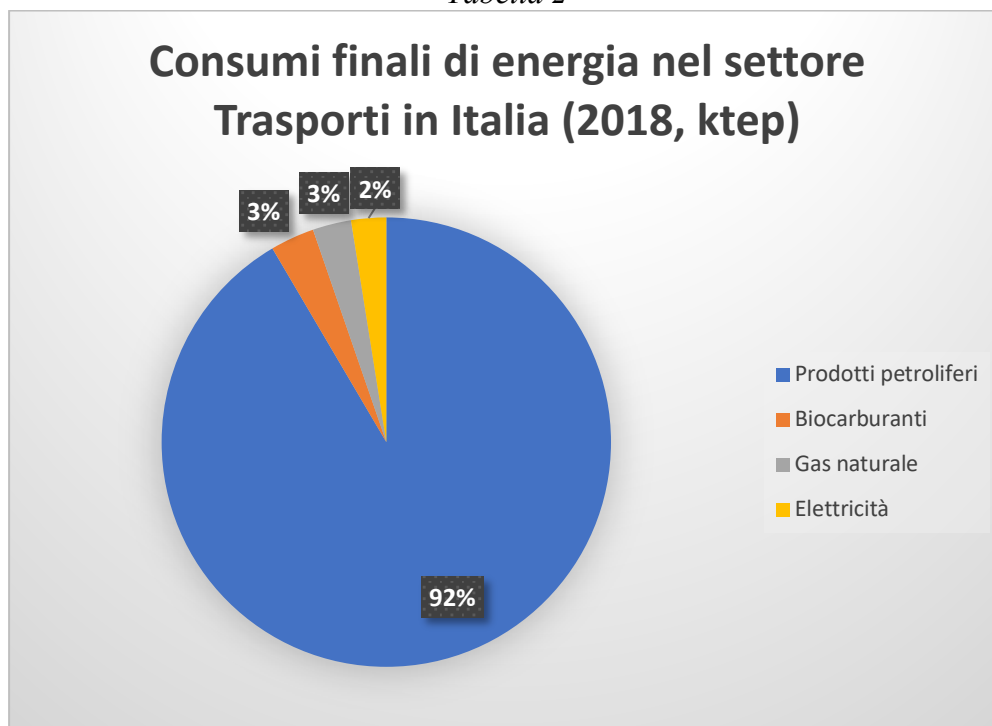
Appendice

Tabella 1

Year	Av. WTI Spot	Brent Spot (38.3 API with 0.37% sulphur content)	Gulf Coast ASC	Avg. OPEC Basket	Nigerian Bonny Light (33.4 API FOB)	Mexico Maya (21.8 API FOB)	Russia Urals (31.7 API FOB)
	US\$/bbl	US\$/bbl	US\$/bbl	US\$/bbl	US\$/bbl	US\$/bbl	US\$/bbl
	Real	Real	Real	Real	Real	Real	Real
Forecast							
2020	\$32.50	\$36.50	\$31.50	\$33.50	\$37.75	\$29.50	\$34.50
2021	\$42.50	\$46.50	\$41.50	\$44.50	\$47.75	\$39.50	\$45.50
2022	\$50.00	\$54.00	\$49.00	\$52.00	\$55.25	\$47.00	\$53.50
2023	\$60.00	\$64.00	\$59.00	\$62.00	\$65.25	\$57.00	\$63.50
2024	\$60.00	\$64.00	\$59.00	\$62.00	\$65.25	\$57.00	\$63.50
2025	\$60.00	\$64.00	\$59.00	\$62.00	\$65.25	\$57.00	\$63.50
2026	\$60.00	\$64.00	\$59.00	\$62.00	\$65.25	\$57.00	\$63.50
2027	\$60.00	\$64.00	\$59.00	\$62.00	\$65.25	\$57.00	\$63.50

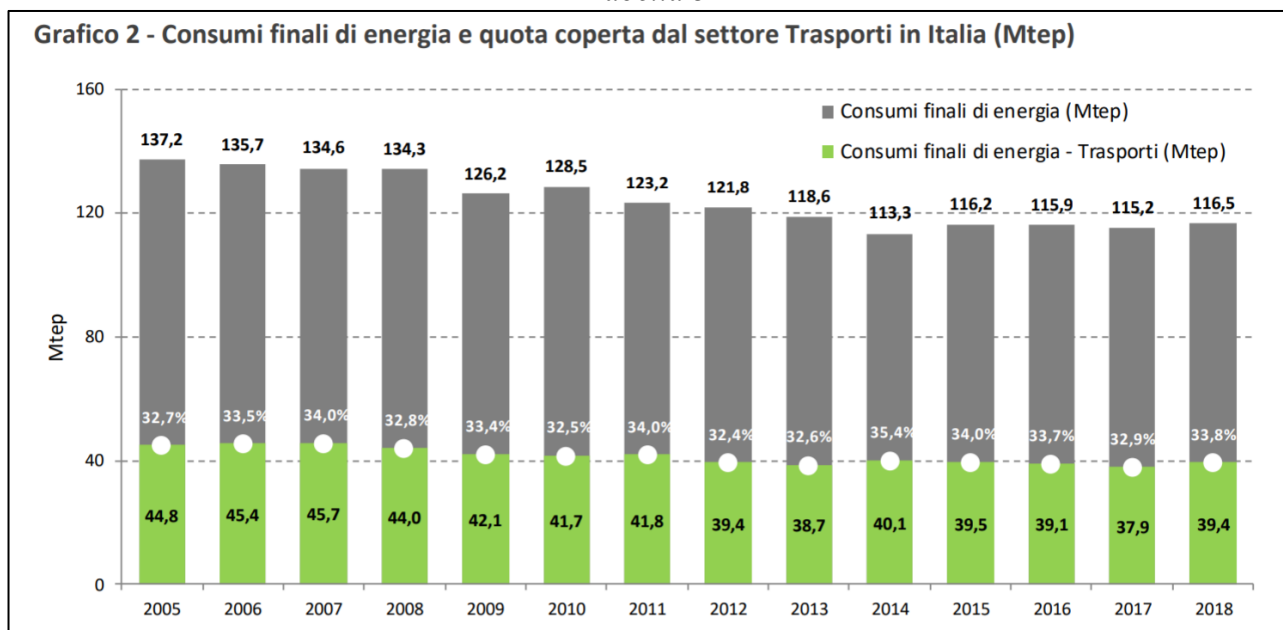
Previsioni sui prezzi petroliferi internazionali. Fonte: "Deloitte Price forecast. Oil, gas & chemicals. 31 marzo 2020". Link: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ca/Documents/REA/ca-en-e&r-oil-gas-price-forecast-q1-2020-aoda.pdf>.

Tabella 2



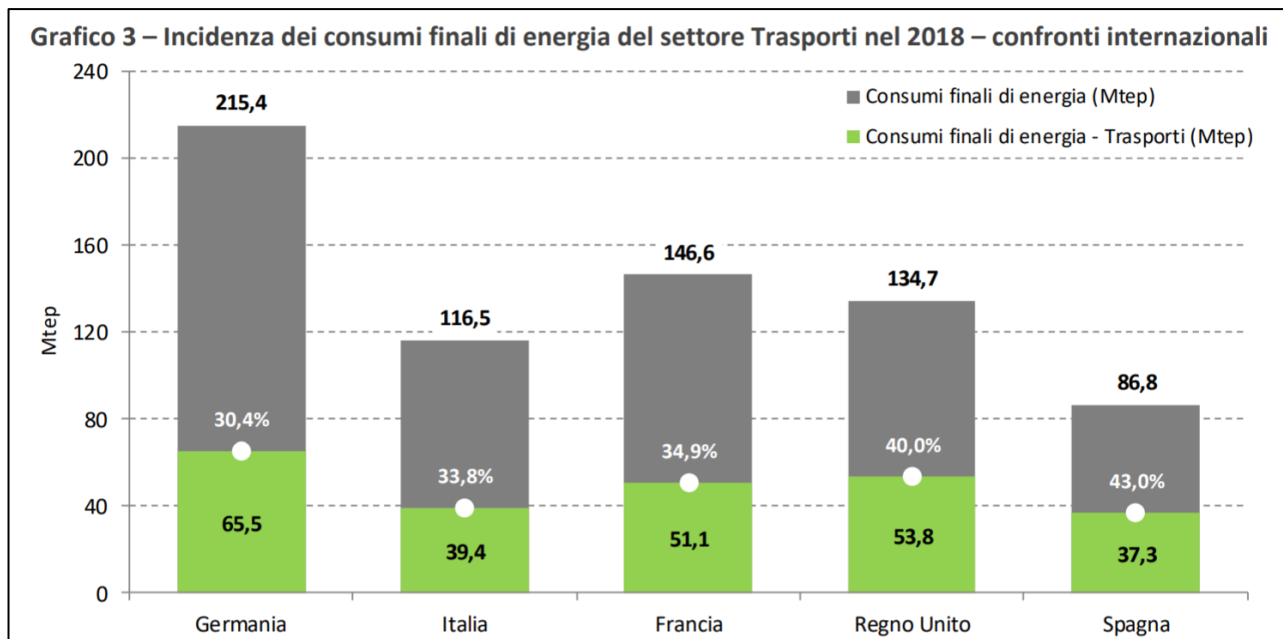
Fonte: "Energia nel settore Trasporti. 2005-2019". GSE. Link: <https://cdn.qualenergia.it/wp-content/uploads/2020/07/Energia-nel-settore-Trasporti-2005-2019.pdf>.

Tabella 3



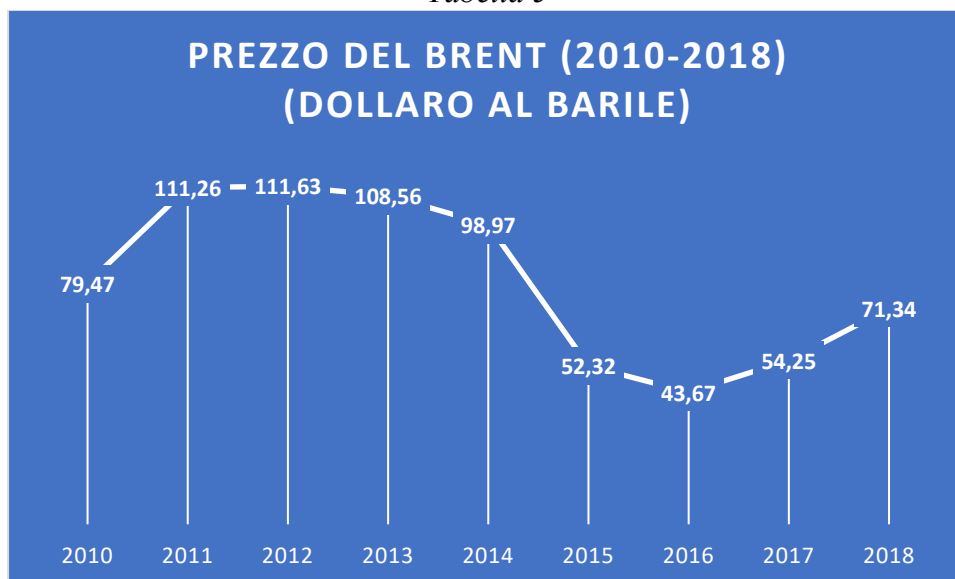
Fonte: "Energia nel settore Trasporti. 2005-2019". GSE. Link: <https://cdn.qualenergia.it/wp-content/uploads/2020/07/Energia-nel-settore-Trasporti-2005-2019.pdf>.

Tabella 4



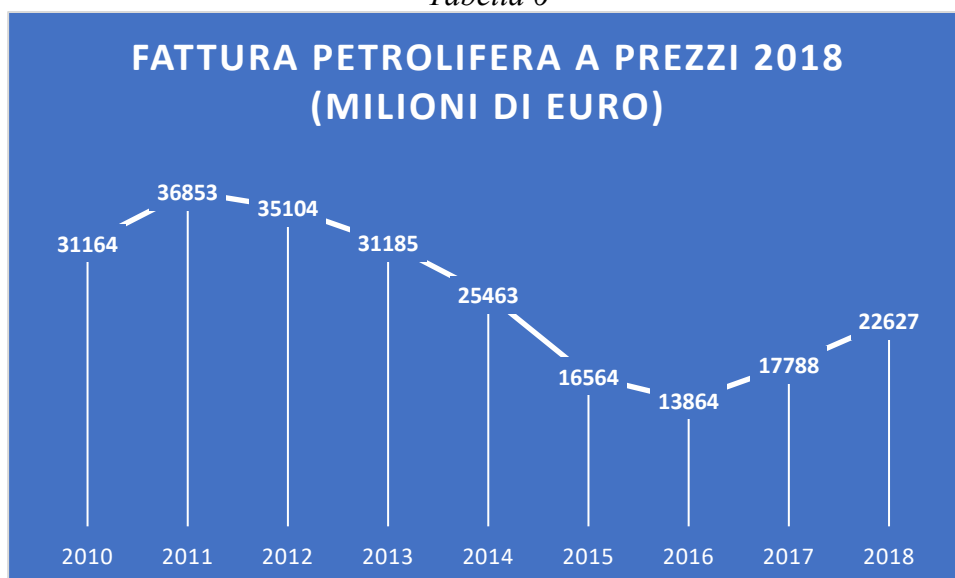
Fonte: "Energia nel settore Trasporti. 2005-2019". GSE. Link: <https://cdn.qualenergia.it/wp-content/uploads/2020/07/Energia-nel-settore-Trasporti-2005-2019.pdf>.

Tabella 5



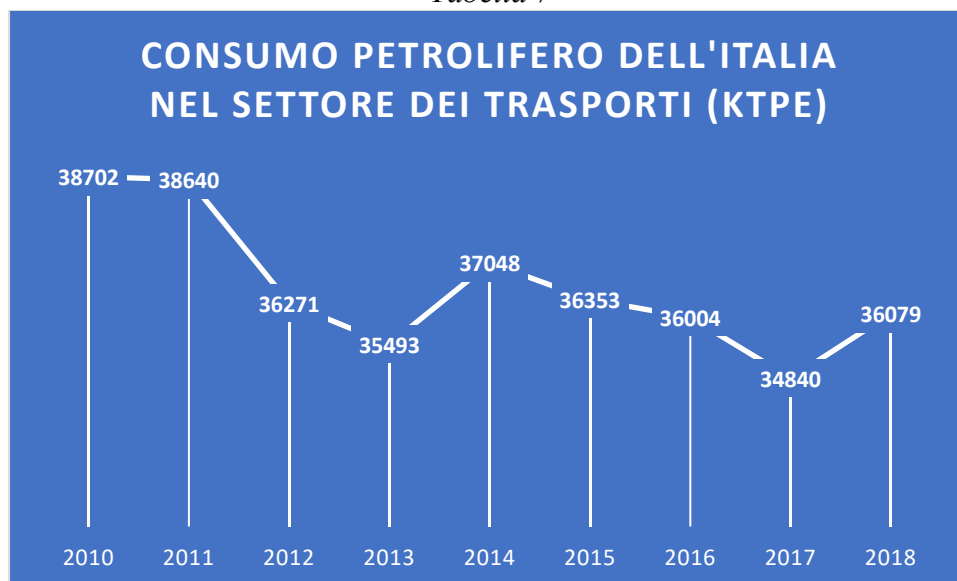
Fonte: Statista. Link: <https://www.statista.com/statistics/262860/uk-brent-crude-oil-price-changes-since-1976/>.

Tabella 6



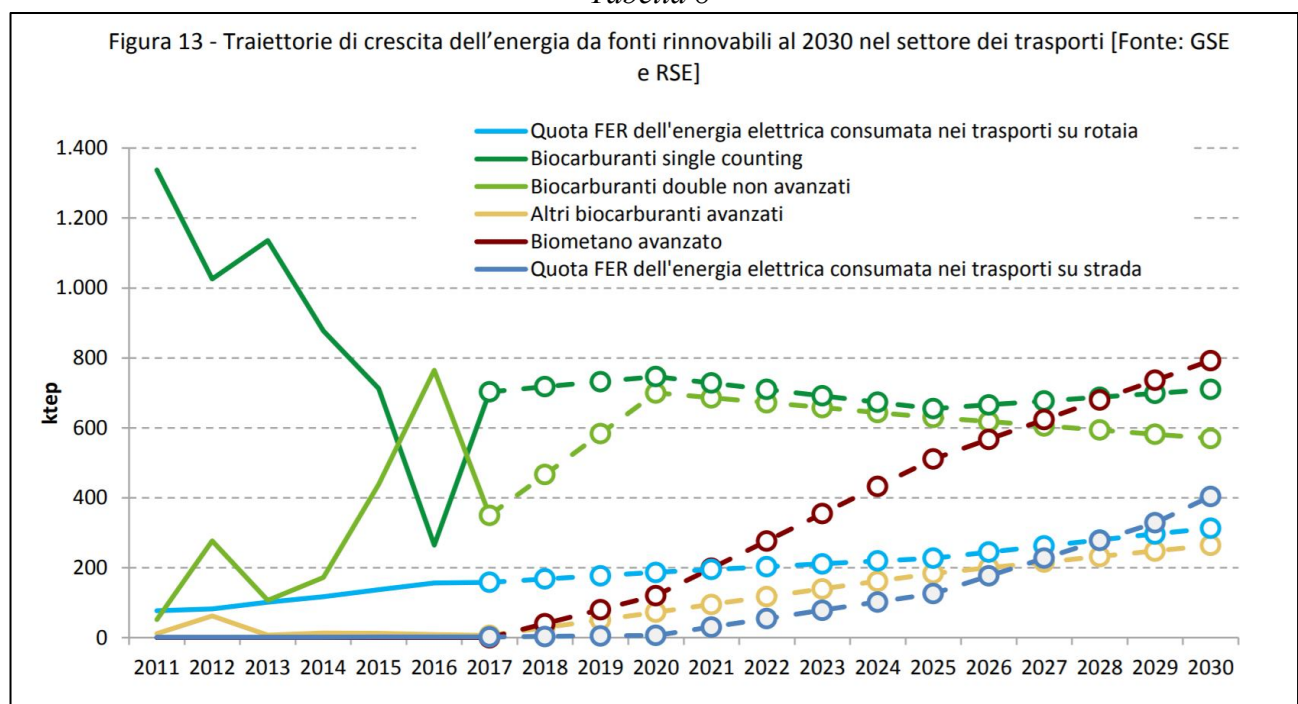
Fonte: Data Book 2020 dell'Unione Petrolifera. Link: <https://www.unione petrolifera.it/wp-content/uploads/2019/12/Data-Book-2020.pdf>.

Tabella 7



Dati tratti dal documento "Energia nel Settore Trasporti - 2005-2019" del GSE. Link: <https://cdn.qualenergia.it/wp-content/uploads/2020/07/Energia-nel-settore-Trasporti-2005-2019.pdf>.

Tabella 8



Fonte: Piano Nazionale Integrato Energia e Clima. Pg. 62. Link: https://www.mise.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC_finale_17012020.pdf.

ANDREA MARTIRE nasce negli anni '70. Vive a Roma dove si laurea in Scienze Politiche. Da 7

anni contribuisce alla crescita de Il Caffè Geopolitico coordinando due desk. Nella vita si occupa di politiche agricole e sviluppo locale.

RICCARDO ANTONUCCI è collaboratore per Il Caffè Geopolitico dal 2016. Laureato in Energy Policy Studies, partecipa al coordinamento del desk America Latina e Ambiente. Si occupa anche di politica energetica dell'UE e geopolitica dell'energia per Energia Oltre.

Si precisa che le opinioni espresse nel presente elaborato, ricevuto e reso disponibile nell'ambito dell'iniziativa Call for Papers #CASD2020, sono attribuibili esclusivamente agli autori e non rispecchiano necessariamente il punto di vista del Centro Studi per la Difesa.

