



«Preconsuntivo petrolifero 2020»

10 dicembre 2020

sintesi



La situazione nazionale nel 2020

Il 2020 sarà ricordato come uno degli anni più difficili che le economie mondiali abbiano mai dovuto affrontare, almeno nei tempi moderni. La pandemia ha colto tutti impreparati e ha avuto conseguenze difficilmente prevedibili sulla domanda di energia. Ciò ha naturalmente riguardato anche il nostro Paese che prima di altri ha introdotto misure di *lockdown*. Situazione che si è aggravata con l'arrivo della seconda ondata.

I **consumi complessivi di energia** nel 2020 sono stati pari a 142,4 MTep, con una riduzione del 10,6% (circa 17 milioni in meno) rispetto allo scorso anno, dovuta soprattutto alle misure di *lockdown* che si sono susseguite nel corso dell'anno e che hanno colpito in particolar modo il settore dei trasporti, date le forti limitazioni agli spostamenti di persone e merci. Per trovare un valore simile occorre tornare agli inizi degli anni '90. Tra le fonti più colpite il **petrolio**, che è diminuito del 17,4% e con un peso sul totale sceso al 33,5% rispetto al 37% del 2019. Il **gas naturale**, in calo del 7%, si conferma la prima fonte di energia con una quota vicina al 40%, favorito nella produzione termoelettrica sia dalla riduzione delle proprie quotazioni, nel corso dell'anno, che dall'andamento dei prezzi dei diritti di emissione (ETS). Il **carbone** fa invece segnare un calo del 30%, con volumi che sono circa un terzo rispetto a quelli di cinque anni fa. Le **fonti rinnovabili**, con un più 2,6%, sono le uniche ad avere fatto registrare un segno positivo, in larga parte dovuto all'aumento della produzione idrica e fotovoltaica, nonché alla priorità di dispacciamento nella copertura della domanda di energia elettrica.

La **fattura energetica** si stima per il 2020 intorno ai 23,3 miliardi di euro, in calo di oltre 16 miliardi rispetto allo scorso anno (-41%) e di 30 miliardi rispetto a dieci anni fa. Per trovare valori simili occorre tornare indietro di 30 anni. Il peso sul Pil passa così dal 2,2% del 2019 all'1,4%.

In forte contrazione i **consumi petroliferi** che complessivamente non raggiungono le 50 milioni di tonnellate, in calo di oltre 10 milioni di tonnellate (-17,4%) rispetto allo scorso anno, di cui oltre la metà concentrati nel trasporto stradale che più di altri ha risentito delle misure di *lockdown* nella prima parte dell'anno. Situazione che si è poi protratta e acuita nei mesi successivi nonostante i deboli segnali di ripresa registrati a settembre. La sola **benzina** ha fatto registrare una flessione vicina al 21%, mentre il **gasolio motori** intorno al 17% per la parziale tenuta del trasporto merci. In valore assoluto il calo del gasolio nell'anno ha comunque superato i 4 milioni di tonnellate, contro gli 1,5 della benzina. Crollo verticale per il **jet fuel** che ha fatto registrare un meno 66%, con punte del 90% nei primi mesi dell'emergenza sanitaria.

A partire dalla seconda metà del 2020 i **prezzi del greggio** hanno recuperato parte del terreno perduto nella prima parte apprezzandosi di oltre il 400% rispetto ai minimi di aprile, stabilizzandosi poi intorno ai 40 dollari/barile - con punte di 48 nelle ultime settimane – grazie anche alle riduzioni di offerta decise a più riprese dai Paesi produttori nell'ambito dell'Opec Plus. In media annua il Brent datato si stima intorno ai 42



dollari/barile rispetto ai circa 65 del 2019 (-35%). Diverso il discorso per i **prezzi dei prodotti raffinati** che invece hanno interamente scontato la decisa riduzione della domanda di trasporto, recuperando solo molto parzialmente il crollo di aprile.

Ciò ha allargato lo spread greggi/prodotti e ha pesato sulle dinamiche del sistema di raffinazione: negativi per tre trimestri consecutivi i **margini lordi di raffinazione**; un netto calo delle **lavorazioni** che, tra greggi e semilavorati, sono state pari a 59,4 milioni di tonnellate (-15,4% rispetto allo scorso anno); un **tasso di utilizzo degli impianti** sceso al 68% rispetto all'81% del 2019, molto vicino a quello che viene considerato il minimo tecnico.

In calo dell'11,9% le **importazioni di prodotti finiti**, ammontate complessivamente a 14 milioni di tonnellate; discesa del 15,2% delle **esportazioni**, pari a 23,8 milioni di tonnellate, che hanno contribuito alla bilancia commerciale per 8 miliardi di euro rispetto ai 13 dello scorso anno.

In decisa contrazione anche le **vendite sulla rete carburanti** che complessivamente sono diminuite mediamente del 20%, con un meno 34% sulla **rete autostradale** che negli ultimi 10 anni ha perso il 70% dei volumi. Tale calo dei consumi acuisce i problemi cronici di una rete ove i prezzi industriali (al netto delle tasse) sono inferiori alla media dell'area euro, nonostante l'eccessivo numero di punti vendita e un basso grado di efficienza, dati anche i noti problemi di illegalità che le ultime misure adottate, mirate alla digitalizzazione della filiera, stanno cercando di contrastare.

Il calo dei consumi, unitamente a quello del **costo del barile di greggio importato**, diminuito nel 2020 di oltre 22 dollari/barile (-34%), che diventano circa 21 in euro/barile (-36%) per effetto di un cambio euro/dollaro apprezzatosi solo marginalmente (+2%), si è riflesso sulla **fattura petrolifera** che nel 2020 si stima intorno ai 12 miliardi di euro, 9,7 miliardi in meno rispetto al 2019 (-45%), la più bassa degli ultimi 30 anni. Rispetto al picco del 2011 si tratta di un minor esborso di oltre 22 miliardi di euro. Altro fattore che ha positivamente influenzato la fattura petrolifera è stata la **produzione nazionale di greggio**, che, tornando a superare le 5 milioni di tonnellate, ha consentito un risparmio di 1,5 miliardi di euro.



Le previsioni per il 2021

Le previsioni per il prossimo anno scontano naturalmente un alto grado di incertezza in quanto devono tenere conto di elementi tutti legati alla possibile evoluzione della pandemia e alle misure adottate per superarla anche in termini di ripresa economica. A tal fine sono state fatte alcune ipotesi di base che poggiano su una visione “ottimistica” dei fattori che più di altri potranno incidere sulla velocità del recupero, naturalmente non considerando ulteriori possibili ondate della pandemia.

In sintesi:

- superamento progressivo delle misure di limitazione degli spostamenti più restrittive dalla seconda metà di gennaio (senza più zone rosse);
- ripresa della didattica in presenza già da gennaio 2021, così come previsto dal DPCM del 3 dicembre 2020;
- graduale diminuzione del ricorso allo smart-working dal secondo trimestre 2021;
- progressiva e parziale ripresa dei flussi turistici dal secondo trimestre 2021;
- miglioramento del contesto economico nazionale, con la ripresa delle attività commerciali più penalizzate dalla pandemia, e del quadro macroeconomico internazionale;
- un maggiore stimolo, nell’ultima parte dell’anno, agli investimenti e ai consumi delle famiglie derivanti anche da una ripresa di fiducia e dall’avvio dei progetti legati al “Recovery Fund”.

Sulla base di queste ipotesi, per i **consumi petroliferi totali nel 2021** si stima un ritorno alla crescita a partire dal secondo trimestre dell’anno che si dovrebbe consolidare nel terzo, permettendo così di recuperare circa la metà delle perdite registrate nel 2020 (5,3 milioni di tonnellate). Il contributo maggiore dovrebbe arrivare dai trasporti stradali, grazie a **benzina** e **gasolio** che insieme dovrebbero garantire il 69% del recupero.

Nei primi mesi del 2021 il totale dei **consumi di carburanti stradali** (comprensivi del GPL) resterà dunque ancora molto più basso dei primi mesi sia del 2019 che del 2020, ma tenderà progressivamente a tornare verso i valori storici. Ancora scarso l’apporto del **jet fuel** che, sebbene in ripresa, resterà molto penalizzato anche nel 2021, recuperando solo un terzo di quanto perso nel 2020: se i voli per turismo, che rappresentavano il 68% del traffico aereo, sono comunque destinati a recuperare nel post-pandemia (anche se lentamente), i voli business, pari al 29% del traffico aereo, resteranno definitivamente su valori molto più contenuti che in passato, in conseguenza di un cambio di abitudini in parte strutturale, con un minor ricorso alle riunioni in presenza a favore delle videoconferenze.

La ripresa dei consumi dovrebbe portare anche ad un recupero del **gettito fiscale derivante dalle accise** che nel 2020 è stimato pari a 21,6 miliardi di euro (-4,7 miliardi rispetto al 2019), di cui 20,5 derivanti dai soli carburanti (-4,5 miliardi rispetto al 2019, di cui 1,5 dalla benzina e 3 dal gasolio). Nel 2021, sempre per i carburanti, si stima un gettito



intorno ai 23,4 miliardi di euro (6,7 dalla benzina e 16,7 dal gasolio), mentre il gettito totale delle accise dovrebbe attestarsi intorno ai 24,6 miliardi di euro.

Per quanto attiene all'approvvigionamento del nostro Paese, nel 2020 si registra un calo del 20,5% delle **importazioni di greggio**, pari a 41,8 milioni di tonnellate. L'Azerbaijan si conferma il primo Paese fornitore con un peso sul totale di oltre il 19%, seguito dall'Iraq con un peso del 17%. La prima area di provenienza è l'ex-Urss, con un peso vicino al 40% del totale, seguita con il 31% dal Medio Oriente guidato dall'Arabia Saudita da cui abbiamo importato il 37% in più. Si dimezzano invece gli arrivi dall'Africa, soprattutto per la forte discesa delle forniture dalla Libia (-72%), compensati in parte dall'aumento degli arrivi da USA e Canada (+69%) e Europa (principalmente Norvegia, +58%). Complessivamente l'Italia ha importato 65 tipi di greggio da 24 Paesi diversi. Ciò conferma l'ampia flessibilità del nostro sistema di approvvigionamento, che ha permesso di assorbire crisi localizzate potendo contare su un'ampia diversificazione delle fonti di provenienza, nonché l'importanza strategica dell'industria della raffinazione.

