

PETROLIO, GAS E TRANSIZIONE: COME SARÀ IL MERCATO 2023

di Davide Tabarelli

su Il Sole 24 Ore del 3 marzo 2023

L'occasione è la settimana dell'Energy Institute di Londra, una volta Petroleum Institute Week, cambiata di nome sulla spinta, a parole, della transizione. L'evento, nato negli anni '20 all'inizio del dominio del petrolio, riunisce tutti gli anni a fine febbraio l'industria, diventata nel frattempo più attenta alla sostenibilità. La BP, British Petroleum, il padrone di casa, ha annunciato proprio ad inizio settimana che smetterà di pubblicare la bibbia degli economisti dell'energia, il suo Statistical Review, perché è stata accusata dagli ambientalisti di sostenere con esso i fossili.

Qualcuno, nelle sale dei club storici dell'industria, lo chiama eco-fascismo che fa arretrare le compagnie petrolifere, come sta facendo la Shell che pensa di trasferirsi dall'ostile Europa agli Stati Uniti. La transizione energetica domina da anni l'IP Week, ma quest'anno è stata temperata dalla guerra, dalla crisi gas e dalle difficoltà dell'auto elettrica. Per il petrolio la parola dominante è mercato grigio, quello cresciuto con le sanzioni imposte alle esportazioni dalla Russia.

Un'enorme flottiglia di navi, anche le più diroccate, sta muovendo almeno 3 milioni di barili giorno dall'Europa al resto del mondo, non modificando nella sostanza il bilancio globale dove c'è eccesso di offerta con prezzi che si mantengono deboli sugli 80 dollari per barile. Il gasolio diesel, che per mesi è stato acquistato a man bassa in Europa, ora gode di scorte alte, con prezzi da noi alla pompa tornati sotto quelli della benzina, il primo a 1,83 euro per litro, la seconda a 1,86. Le sanzioni, in sostanza, stanno funzionando, per la soddisfazione del Treasury Department degli Stati Uniti, perché i flussi fisici dalla Russia non sono intaccati, mentre calano le sue entrate in quanto il tetto ai prezzi obbliga Mosca a vendere con enormi sconti. In tale contesto, chi ci guadagna è il settore dei trasporti, con molti rappresentanti anche dall'Italia, in particolare da Genova, che ribadivano il vecchio adagio delle repubbliche marinare secondo il quale nelle guerre qualcuno ci guadagna sempre.

La crisi gas si è un po' sgonfiata, merito anche dei consumatori finali che hanno risposto in maniera razionale, anche tenuto conto del caldo inverno, ma ci si chiede se il calo di domanda non sia un anticipo di una leggera recessione causata dal crollo dei consumi. La crisi gas, avvertono gli analisti, non è finita, perché fra qualche mese dovremo ripartire con la ricostituzione delle scorte e mancherà molto gas dalla Russia, anche se il flusso verso

l'Europa non si è del tutto interrotto, sia via tubo che come GNL. In sostanza, un rimbalzo dagli attuali valori sotto i 50 euro per megawattora del TTF è probabile.

L'altro grande tema è stata l'auto elettrica, o meglio, il mercato dei metalli e delle terra rare che dovrebbero decollare per una domanda enorme nei prossimi anni a fronte di una capacità produttiva delle miniere di tutto il mondo che cresce lentamente per ragioni fisiche prima che finanziarie. In sostanza, è chiaro che lo squilibrio fra annunci roboanti della politica e della finanza e limiti fisici su tutta la filiera, dalla produzione del litio e del rame, alle nuove tecnologie dei solfati, dal riciclo delle vecchie batterie, all'ansia da riserva dei consumatori finali. La conclusione è che il mercato sta crescendo, che ci saranno più auto elettriche, ma che il percorso sarà molto lento e che il motore a combustione interna, che funziona coi derivati del petrolio, sarà nel mondo ancora dominante per molti decenni.

Come al solito si è parlato molto di transizione, di biocarburanti, di finanza verde e di crediti di carbonio, quelli più o meno volontari dove occorre la certificazione, sulla quale, con regolarità, da anni si sollevano dubbi di attendibilità. I prezzi dei crediti sono in calo sotto i 10 euro per tonnellata di CO₂, cosa che stride un po' con la costante salita verso nuovi record a 100 euro dei nostri permessi di emissione, quelli delle direttive europee a cui le nostre imprese industriali devono sottoporsi.

Di nuovo, la leadership europea ambientale, che a volte assume la forma di masochismo anti industriale, emerge con chiarezza. La finanza verde ha dei problemi, ma chi non li ha del resto, e non si torna indietro, perché l'impegno di tutti, anche dei cattivi petrolieri, è quello di spingere sull'abbandono dei fossili che, per il momento, continuano a dominare i mercati.