



La fine del petrolio russo

Come l'Europa può ridurre del 35% l'utilizzo del petrolio nei trasporti

Maggio 2022

La Russia è il secondo esportatore mondiale di petrolio, e l'Europa è il suo maggiore acquirente. Attualmente la Russia fornisce un quarto del petrolio consumato in Europa, di cui due terzi alimentano il settore dei trasporti. Il Regno Unito ha già annunciato un divieto alle importazioni di petrolio russo e l'Unione Europea è sul punto di fare lo stesso entro la fine del 2022.

Questo briefing valuta come, e in che misura, l'UE possa abbandonare il petrolio russo riducendo la domanda invece di creare nuovi rapporti di dipendenza da altri regimi autoritari, quali l'Iran e l'Arabia Saudita, che abusano dei diritti umani fondamentali.

Dalla nostra analisi emerge come un programma di risparmio energetico, accoppiato ad una rapida elettrificazione, possa ridurre la domanda di petrolio di 38,8 Mtep entro il 2023, pari al 48% del petrolio russo utilizzato nei trasporti in Europa (ovvero il 12% della domanda aggregata del settore). Sarebbe temporaneamente necessario assicurarsi il restante 52% da altri fornitori. Entro il 2030 la domanda di petrolio nell'UE potrebbe essere fino al 35% inferiore rispetto al 2019, rimpiazzando l'intera quota di mercato russa.

Focalizzarsi sul risparmio energetico e sull'elettrificazione assicurerebbe l'allineamento della strategia di sicurezza energetica a breve termine dell'Europa con gli impegni climatici dell'UE, contribuendo inoltre ad abbassare i prezzi globali del petrolio.

Programma di risparmio energetico (misure di breve termine)

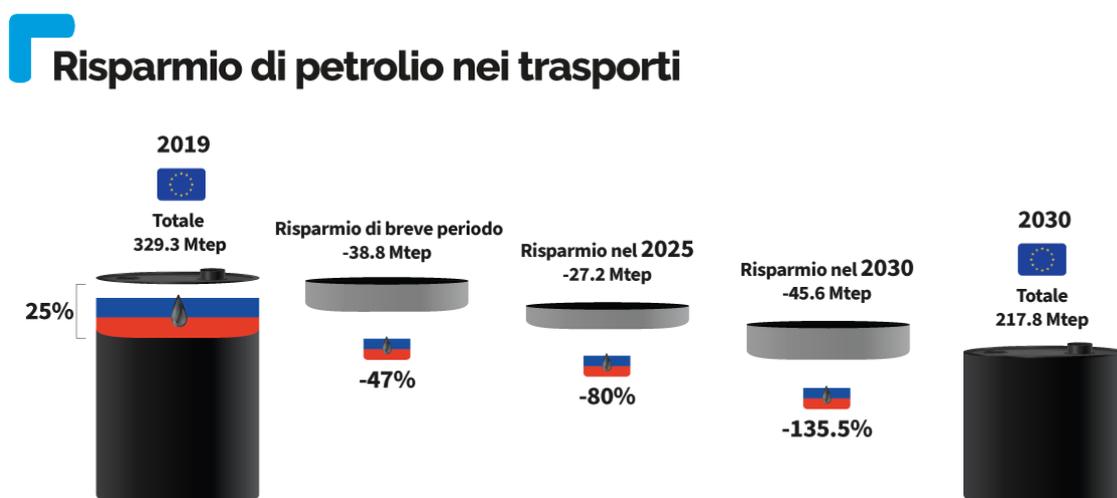
Il potenziale teorico per miglioramenti immediati dell'efficienza dei trasporti è ampio. Per esempio, l'occupazione media delle auto è di 1,6 persone per auto e un quinto dei camion viaggia vuoto. Ma anche un programma di riduzione della domanda molto più modesto che include misure come il telelavoro due volte a settimana, la riduzione della velocità di auto e camion e una limitazione ai viaggi aerei aziendali, produrrebbe un risparmio di 26,8 Mtep, o circa l'8,1% della domanda di petrolio per i trasporti.

Allo stesso tempo, è essenziale che i governi resistano alla tentazione di abbassare artificialmente i prezzi dei combustibili. Il piano di riduzione delle tasse dei combustibili da €14 miliardi annunciato da 18 Paesi europei da marzo ha già causato un consumo aggiuntivo di petrolio pari a 3,3 Mtep. Se esteso, costerà 52 miliardi di euro, aumentando di 12,9 Mtep il consumo di petrolio entro la fine del 2022. Bisogna consentire al prezzo del petrolio di salire, individuando allo stesso tempo uno schema di supporto economico per le famiglie a basso e medio reddito (preferibilmente tramite un assegno mensile). Insieme alle misure di riduzione immediata della domanda, ciò ridurrebbe il consumo di combustibili fossili nei trasporti del 11,8%.

Rapida elettrificazione (misure di medio termine al 2025 e 2030)

Ci vuole tempo affinché le misure per rendere i nostri mezzi di trasporto completamente indipendenti dal petrolio abbiano un effetto tangibile a livello europeo, ma allo stesso tempo si tratta di fenomeni irreversibili che diventano il traino principale della riduzione della domanda una volta raggiunta una dimensione adeguata. Misure come l'obbligo per i produttori di auto e camion di vendere veicoli elettrici più economici (tramite l'imposizione di standard CO2 più restrittivi), e una decisa accelerata dell'elettrificazione dei veicoli che percorrono lunghe distanze, ridurrebbero la domanda di petrolio di ulteriori 27,2 Mtep entro il 2025.

È fondamentale sottolineare il contributo che i veicoli che percorrono lunghe distanze possono dare all'abbandono del petrolio russo. Auto aziendali, taxi, pullman, furgoni per le consegne e camion rappresentano l'8% della flotta totale di veicoli, ma consumano il 19% del petrolio impiegato nel settore trasporti. L'elettrificazione delle auto aziendali porterebbe ad un risparmio di petrolio 2,25 volte maggiore rispetto ad elettrificare le auto private nel breve periodo.



Domanda e prezzo del petrolio

L'Europa è il secondo importatore mondiale di petrolio. L'abbandono del petrolio russo vorrebbe dire che parte della produzione finirebbe in altri mercati, verosimilmente ad un prezzo molto basso. Ad esempio, Cina e India importerebbero più petrolio dalla Russia e meno dall'Arabia Saudita, che diventerebbe più disponibile per il mercato europeo. Tuttavia, parte del petrolio russo (ad esempio quello trasportato negli oleodotti) non può essere reindirizzato facilmente o rapidamente verso nuovi acquirenti; questo potrebbe creare interruzioni e picchi di prezzo in un mercato globale del petrolio già teso. In un simile contesto, ridurre la domanda di petrolio è la misura più efficace che i governi (europei) possono adottare per abbassare il prezzo del petrolio e le pressioni inflazionistiche ad esso collegate.

Raccomandazioni a livello politico

L'UE può e deve eliminare il petrolio russo, preferibilmente introducendo una tariffa o una tassa gradualmente crescente sulle esportazioni di petrolio russo in Europa. Se l'UE vuole evitare di creare nuove dipendenze da stati autoritari e che abusano dei diritti umani - come l'Arabia Saudita e l'Iran - deve accompagnare tale eliminazione con un programma di risparmio energetico e di rapida elettrificazione.

La strategia *RepowerEU* dell'UE rappresenta un'opportunità per definire, a livello europeo, una regolamentazione e i meccanismi di supporto necessari a ridurre la domanda di petrolio nel breve termine. Le misure chiave includono:

1. Standard di CO2 più elevati per auto, furgoni e camion. Innalzare il target 2025 al -30% (dal -15%) per spingere i produttori di auto a vendere quote più alte di veicoli completamente elettrici entro il 2025;
2. Un nuovo regolamento europeo per richiedere alle grandi flotte (più di 20 auto) di elettrificare rapidamente le nuove immatricolazioni aziendali (50% elettrico entro il 2025) con l'obiettivo di raggiungere il 100% di vendite a zero emissioni nel 2030; in alternativa, lo stesso obiettivo potrebbe essere ottenuto tramite la Direttiva sull'Efficienza Energetica che impone agli Stati membri di ottenere simili risparmi di carburante dalle flotte aziendali.
3. Un programma di modernizzazione dei camion a livello europeo per accelerare l'adozione di dispositivi aerodinamici sui lati e sul retro dei camion. Tale programma dovrebbe includere sia sussidi (simili al programma tedesco in vigore) che requisiti legali per equipaggiare entro il 2025 i camion che operano nell'UE con dispositivi aerodinamici e con i pneumatici più efficienti dal punto di vista dei consumi. È inoltre necessario aggiornare la normativa europea per abbassare i limiti di velocità dei camion a 80 km/h.
4. L'inclusione del settore marittimo nella Direttiva di Efficienza Energetica, imponendo alle navi di ridurre il consumo energetico del 41% entro il 2030. Entro lo stesso anno, la

Commissione dovrebbe anche prevedere che il 6% dei carburanti nelle navi e il 2% di quelli aerei siano elettro combustibili prodotti da idrogeno verde.

5. Una strategia europea per sostenere gli Stati membri alle prese con gli elevati prezzi dei carburanti, fornendo consigli sulle migliori alternative disponibili (ad esempio assegni familiari rispetto ad un taglio delle accise sui combustibili fossili) e una guida su come tassare i crescenti profitti delle compagnie petrolifere. Dovrebbe inoltre incoraggiare gli Stati membri ad evitare di impiegare colture agricole per produrre biocarburanti, rendendo l'attuale normativa UE piú flessibile per consentire ciò.

Appendice

In questa sezione viene mostrato l'impatto di una vasta gamma di misure. Si noti che le misure all'interno dello stesso settore non possono essere sommate direttamente le une alle altre. Alcuni provvedimenti (come ad esempio quelli di medio termine per le flotte di automobili) semplicemente non possono essere combinati, poiché le misure politiche utilizzate per ottenere i risparmi si escludono a vicenda. Maggiori dettagli saranno forniti nella nostra prossima pubblicazione sulle misure a breve, medio e lungo termine per ridurre ed eliminare rapidamente il consumo di petrolio nei trasporti.

Sintesi delle misure di breve termine

Settore dei trasporti	Misura	Livello	Mtoe di petrolio risparmiate; 2023 vs 2019 (% del settore)	Dettagli
Strada	Sostituire i tagli alle accise sul carburante con misure di sostegno al reddito.	N	12,9 (5,1%)	Calcolato sulla base dei tagli nazionali alle accise sui carburanti attuati per un anno intero.
Auto	Riduzioni derivanti da un maggiore livello di telelavoro	N/C	5,0 (3,3%)	Risparmi dal piano in 10 punti dell'AIE, adattato al consumo di petrolio dell'UE
Auto	<i>Shift</i> settoriale verso trasporto pubblico, bicicletta e spostamenti a piedi	I/L/N	3,7 (3,3%)	Risparmio dal piano in 10 punti dell'AIE, scalato al consumo di petrolio delle automobili dell'UE.
Auto	Abbassare i limiti di velocità a 100 km/h in autostrada	N	5,0 (3,3%)	Risparmio dal piano in 10 punti dell'AIE, scalato al consumo di petrolio delle automobili dell'UE.
Auto	Limite di velocità a 30 km/h nelle città	L/N	-	Una misura di secondo ordine per garantire che la guida nelle città sia più sicura, più silenziosa e per dissuadere l'uso superfluo dell'auto per evitare l'effetto rimbalzo
Camion	Abbassare i limiti di velocità	N/C	2,5 (4,3%)	80 km/h per i veicoli pesanti e 100 km/h per i furgoni sulle autostrade
Camion	Dispositivi aerodinamici sui rimorchi	EU	2,0 (3,4%)	Assumendo che (in media) tutti i camion e i rimorchi siano dotati di almeno uno dei dispositivi per migliorare l'aerodinamica della coda, del tetto della cabina e delle porzioni laterali (<i>minigonne laterali</i> , <i>boat-tails</i> , <i>carenatura del tetto della</i>

				<i>cabina).</i>
Camion	Guida ecologica	C	1,5(2,5%)	Supponendo che la metà dei conducenti di camion siano formati alla guida ecologica, incluso l' <i>eco-driving performance management system</i> .
Camion	Pneumatici efficienti e monitoraggio della pressione	EU/C	1,5 (2,5%)	Assumendo che un quarto dei camion siano equipaggiati con pneumatici a bassa resistenza al rotolamento, con sistemi di monitoraggio e aggiustamento della pressione
Aviazione	Riduzione del 50% dei viaggi di lavoro	C	6,0 (12,4%)	Risparmiati fino a 13 Mtep al 2050 rispetto a uno scenario <i>business-as-usual</i> .
Aviazione	Tassa emergenziale sui biglietti aerei	EU	[2,13,4,26] (4,4%, 8,8%)	[€10,€20] tassa sui voli intraeuropei [€50,€100] tassa sui voli extraeuropei

Tabella 1: Sintesi delle misure a breve termine. *Livello: I=individui; C=imprese, istituzioni, organizzazioni, università; L=autorità locali/città; N=governo nazionale; EU=UE attuato

Sintesi delle misure di medio termine

Settore dei trasporti	Misura	Livello	Mtoe di petrolio risparmiate; 2023 vs 2019 (% del settore)		Dettagli della proposta di T&E
			CE	T&E	
Flotte di auto	Obbligo per le grandi flotte di auto, all'interno della direttiva sull'efficienza energetica (DEE)	EU	14,4 (48%)	20,7 (69%)	All'interno della DEE, obbligo per le flotte con più di 20 veicoli leggeri di ridurre il loro consumo di carburante del 20% entro il 2025 e del 50% entro il 2030, rispetto ai livelli del 2021. <i>*Tutti i calcoli delle flotte includono i risparmi man mano che i veicoli entrano nella flotta privata.</i>
Flotte di auto	Obbligo di adozione di veicoli a zero emissioni per le grandi flotte di automobili	EU	14,4 (48%)	27,3 (90%)	Per le flotte con più di 20 veicoli leggeri (auto, van), obbligo di raggiungere il 50% di veicoli a zero emissioni delle loro nuove registrazioni entro il 2025 e il 100% entro il 2030.
Flotte di auto	Rafforzamento delle misure fiscali	N	-	6,6 (29%)	I governi nazionali adottano incentivi fiscali, favorendo una graduale eliminazione degli ammortamenti e delle riduzioni dell'IVA per le auto inquinanti e un forte aumento della tassazione dei

Settore dei trasporti	Misura	Livello	Mtoe di petrolio risparmiate; 2023 vs 2019 (% del settore)		Dettagli della proposta di T&E
			CE	T&E	
					<i>Fringe Benefits</i> per le auto aziendali sulla base delle emissioni dei veicoli.
Auto	Aumento dei target degli standard di CO2	EU	13,6 (8%)	30,6 (19%)	Obiettivi di riduzione del 30% nel 2025, 45% nel 2027 e 80% nel 2030
Furgoni	Aumento dei target degli standard di CO2	EU	3,3 (12%)	7,4 (26%)	Obiettivi di riduzione del 25% nel 2025, 45% nel 2027 e 80% nel 2030
Camion	Aumento dei target degli standard di CO2	EU	1,5	10,9	Obiettivi di riduzione del 15% nel 2025, del 30% nel 2027 e del 65% nel 2030
Camion	Efficienza della logistica	C/N	-	7	Rapide e ambiziose riforme dei pedaggi stradali e standardizzazione dei dati e delle informazioni con l'uso obbligatorio di software digitali e piattaforme di prenotazione. (Supponendo un aumento del carico utile del 10% in media)
Aviazione	Tassare i carburanti per l'aviazione, impedire l'espansione degli aeroporti	N	-	Fino a 6,3*	Queste sarebbero alcune delle misure per prevenire la crescita del numero di passeggeri. *I risparmi si riferiscono ad un valore di riferimento al 2030, ipotizzando che i livelli di traffico di viaggi per piacere siano mantenuti ai livelli del 2019.
Aviazione	Sostituzione di voli a corto raggio con treni AV	EU/N/C	-	2,3	Miglioramenti sostanziali nel collegamento, nella velocità e nel prezzo dei treni alta velocità
Navigazione	Misure di efficienza tecnica e operativa	EU	-	7,5 (25,9%)	Miglioramenti ai motori, ottimizzazione dello scafo e delle eliche, assistenza del vento e una riduzione della velocità del 20%. Il consumo supplementare di petrolio dovuto all'aumento della domanda di navigazione è sottratto dai risparmi.
Navigazione	Elettificazione dei porti	EU	1,0 (3,2%)	2,0 (6,6%)	Mandato di elettrificazione delle banchine portuali applicato a tutte le navi passeggeri a partire dal 2025, poi alle navi portacontainer, alle petroliere e alle navi frigorifere dal 2030 e infine a tutte le altre navi entro il 2035.
Navigazione	Utilizzo di carburanti puliti	EU	1,3 (4,4%)	3,5 (12,3%)	I valori non presuppongono alcuna riduzione di velocità o misura di efficienza, dato che nessuna proposta è stata fatta in quella

Settore dei trasporti	Misura	Livello	Mtoe di petrolio risparmiate; 2023 vs 2019 (% del settore)		Dettagli della proposta di T&E
			CE	T&E	
					direzione. I risparmi includono biocarburanti (da rifiuti) e che il GNL non è conteggiato come "risparmio di petrolio", poiché è ancora un combustibile fossile. Anticipare di 5 anni i target dello scenario della CE, con un sotto-obiettivo di 86 PJ per gli ecocarburanti.
Navigazione	Contratti di carbonio per differenza (<i>Carbon contract for difference</i>) nel sistema di scambio di emissioni marittime (ETS)	EU	-	2,3 (8,0%)	Viene legiferato un meccanismo esplicito per il trasporto marittimo

Tabella 2: Sintesi delle misure di medio termine. *Livelli: I=individui; C=imprese, istituzioni, organizzazioni, università; L=autorità locali/cittadine; N=governo nazionale; EU=UE attuato. EC si riferisce alle proposte della Commissione Europea nel suo pacchetto Fit for 55; T&E si riferisce alle raccomandazioni di T&E sulle proposte del Fit for 55 o su altre leve normative.