

La Ue: va messo in conto il razionamento dei carburanti Le ricette dei Paesi che si preparano all'austerità

Lubiana, tetto di 50 litri. Al Cairo luci spente alle 21, a Seul auto limitate

di **Fausta Chiesa**

«Meglio essere preparati che pentirsi». Così il commissario europeo all'Energia Dan Jorgensen ha sintetizzato quello che nello scenario peggiore della crisi in Medio Oriente ci aspetta: l'austerità, in particolare sui carburanti. La Ue deve prepararsi a una crisi energetica «di lunga durata» — ha dichiarato Jorgensen in un'intervista al *Financial Times* — e sta valutando «tutte le possibilità» per affrontarla, compreso il razionamento del carburante e il rilascio di ulteriori riserve di petrolio.

Il primo Paese europeo ad aver introdotto restrizioni ai consumi è la Slovenia: 50 litri di carburanti al giorno per i privati e 200 per le imprese. In Egitto a causa dei prezzi è stato imposto un consumo minore di energia elettrica: l'illuminazione pubblica è stata ridotta e bar e ristoranti devono chiudere alle 21. Ma è l'Asia — il continente che dipende maggiormente dall'import di petrolio dal Golfo Persico — ad aver inaugurato l'austerità. In Corea del Sud l'uso dell'auto è stato limitato per i dipendenti pubblici. Le Filippine hanno accorciato la settimana lavorativa (a quattro giorni) per i dipendenti pubblici. In Myanmar, sono in vigore le targhe alterne per i privati.

Ma quali prodotti potreb-

bero mancare in Europa? I primi prodotti «critici» sono il carburante per aerei e il gasolio e — ha detto Jorgensen — «le cose potrebbero peggiorare nelle prossime settimane». Non è escluso che Bruxelles possa arrivare a modificare la normativa europea per consentire maggiori importazioni dagli Stati Uniti. «Non siamo ancora arrivati al punto», ha detto Jorgensen, ma tutte le opzioni sono al vaglio.

Ue e Usa hanno regole diverse per il carburante per aerei e dunque per importarlo dagli Stati Uniti bisognerebbe cambiarle». Il commissario ha rimarcato che, sebbene l'Ue «non si trovi ancora in una crisi di approvvigionamento», Bruxelles sta elaborando piani per affrontare gli «effetti strutturali e duraturi» del conflitto e si «prepara a scenari peggiori». Sarà una «crisi lunga» e «i prezzi dell'energia rimarranno alti per molto tempo» e i «Paesi devono essere certi di avere ciò di cui hanno bisogno».

La raffinazione

Il commissario ha parlato per l'Unione. L'Europa ha un gap di 20 milioni di tonnellate di gasolio e 10 tonnellate di *jet fuel*. Ma la situazione dei singoli 27 membri è diversa e l'Italia non è affatto il Paese messo peggio. Anzi. «Lo scenario è peggiore in Europa di quanto non lo sia in Italia — spiega Gianni Murano, presidente dell'Unem (la ex Unione Petrolifera). I nostri asset sono le raffinerie, mentre più

vulnerabili sono Francia, Germania e Regno Unito che le hanno in parte dismesse. Sono quindi più esposti al rischio, perché importare prodotti finiti invece che petrolio è più critico: il greggio è una materia prima più flessibile, si trasporta in lotti maggiori e ci sono più opportunità di mercato rispetto ai prodotti raffinati». E qui sta il punto. La criticità è aver perso capacità di raffinazione, cioè possibilità di trasformare il petrolio in prodotti finiti come la benzina e il gasolio. «Abbiamo richiesto anche uno «stress» test per la raffinazione europea — dichiara Murano — oltre ad aver evidenziato che deve essere inserita tra le manifatture critiche come la chimica e i cementifici».

Per raffinarlo, il petrolio bisogna averlo. «Fino a inizio maggio — spiega Murano — non sono attese difficoltà nelle forniture. Nello scenario peggiore, immaginando che il 15% di coto di greggio che passa dallo Stretto si ripartisse su tutti gli operatori si può avere un calo di lavorazioni delle raffinerie del 15%».



Peso:67%

Gasolio e Gpl

Il nostro Paese potrebbe poi avere problemi con il gasolio. Il primo è il prezzo, ormai vicino a 2,1 euro al litro, che sarebbero 2,34 euro senza il taglio delle accise. Le associazioni dell'autotrasporto come Asstra sottolineano che «il taglio temporaneo delle accise appena prorogato fino al 1° maggio ha un impatto nullo per le imprese del settore che utilizzano gasolio commerciale soggetto ad accisa ridotta». Il secondo sono i quantitativi. Anche se siamo esportatori netti (importiamo 5 mi-

lioni di tonnellate all'anno e ne vendiamo all'estero 8 milioni), le raffinerie — specialmente quelle di Sardoche in Sardegna e Priolo in Sicilia gestite rispettivamente da grandi trader globali come Vitol e Trafigura — potrebbero avere contratti vincolanti per l'export e quindi il diesel prodotto in Italia andrebbe all'estero. Abbiamo comunque scorte per quasi due milioni di tonnellate (dati Ocsit), che bastano a coprire un mese: gli italiani consumano circa 23-24 milioni di tonnellate di diesel all'anno e 9 milioni di

tonnellate di benzina, «che non rappresenta invece una criticità», sottolinea Murano. Un altro punto debole potrebbe invece essere il Gpl, che il nostro Paese importa per l'80% dei consumi. Ieri il prezzo del Gpl importato dall'Algeria (il nostro fornitore principale, ndr) è quasi raddoppiato a 850 dollari a tonnellata da 525 dollari (fonte Unem).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le restrizioni nel mondo



Slovenia

● La Slovenia è il primo Paese europeo ad avere introdotto restrizioni ai consumi di carburanti

● I privati possono rifornirsi per un massimo di 50 litri di carburante al giorno, le imprese di 200 litri

20
milioni di tonnellate
 Il saldo negativo della Ue tra produzione e consumo di gasolio è pari a oltre 20 milioni di tonnellate all'anno. Per la benzina, la Ue ha un gap di 10 milioni di tonnellate



Bruxelles
 Dan Jorgensen, commissario europeo all'Energia e alle politiche abitative

● In Egitto il governo ha introdotto diversi limiti a causa dell'aumento dei prezzi dell'energia

● L'illuminazione pubblica è stata ridotta e ristoranti, bar, centri sportivi e ricreativi devono chiudere entro le 21



Egitto



Corea del Sud

● La Corea del Sud ha stabilito che le auto dei dipendenti pubblici potranno circolare con un sistema di targhe alterne

● La restrizione riguarda circa 11 mila enti pubblici e coinvolge circa 1,5 milioni di veicoli



Peso: 67%

498-001-001

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.