

Data Stampa 8865 - Data Stampa 8865

Data Stampa 8865 - Data Stampa 8865

**Il presidente di Enel
Scaroni: «In Europa
poche raffinerie
Mancano soluzioni
a breve termine»**

Paolini a pagina 3

«In Europa poche raffinerie carburanti sempre più cari»

di Roberta Paolini

Paolo Scaroni: «Saggi gli sconti di Eni, ma mancano soluzioni immediate»

94

LE RAFFINERIE EUROPEE

**Gli impianti
nell'Unione europea
sono scesi
dai 117 del 2009
ai 94 attuali**

VENEZIA

L'intervista

Il barile a cento dollari, il gasolio a duecento: nella distanza fra queste due quotazioni si misura la strozzatura che sta rendendo il pieno sempre più oneroso. Le guerre hanno raggiunto il cuore industriale della filiera petrolifera, danneggiando raffinerie e assottigliando la disponibilità di carburanti. Per l'Europa, dipendente dalle forniture estere, il rincaro porta con sé un interrogativo ancora più gravoso: la sicurezza degli approvvigionamenti. **Paolo Scaroni**, presidente di Enel e già amministratore delegato di Eni, ma soprattutto esperto di geopolitica energetica, guarda a Washington. «Se venisse a mancare il diesel americano, avremmo problemi di sicurezza di approvvigionamento». **Presidente, Eni ha deciso di intervenire sui prezzi di benzina e diesel. Quale utilità può avere questa iniziativa?**

«La considero molto saggia, anche sotto il profilo commerciale. Nel 2012, quando ero in

Eni, promossi un'iniziativa analoga: un forte sconto sul rifornimento, limitato al sabato e alla domenica. Il petrolio era a 125 dollari al barile, benzina e gasolio costavano intorno a 1,70-1,80 euro al litro. Sui giornali venne chiamato lo "scontone". Essere vicini ai consumatori durante una fase difficile permette alle compagnie di rafforzare il rapporto con la clientela e guadagnare quote di mercato. Inoltre, un gruppo come Eni, presente anche nella produzione di greggio, beneficia delle attuali quotazioni elevate e può trasferire al consumatore una parte della maggiore redditività. È il motivo per cui l'iniziativa è stata seguita da Q8 e Tamoil: anche queste società hanno alle spalle produzione petrolifera e possono utilizzare parte dei maggiori guadagni per concedere sconti».

Il prezzo al barile del petrolio sta oggi attorno ai 100 dollari, perché se questo livello è sotto a quello raggiunto ai grandi picchi del passato, il pieno è diventato così oneroso?

«Provo a spiegarlo. Un petrolio intorno ai cento dollari al barile è certamente caro, ma abbiamo attraversato fasi nelle quali costava molto di più. Nel 2008 arrivò a 147 dollari, nel 2012 a 125. Sono precedenti che aiutano a mettere nella giusta prospettiva il valore attuale del greggio. Oggi i livelli eccezionali riguardano soprattutto i prodotti raffinati. Prima dell'iniziativa di Eni, il gasolio aveva superato i due eu-

ro al litro, arrivando a 2,10, 2,20, 2,25 euro. La tensione riguarda anche la benzina e il jet fuel, il combustibile degli aerei, che è meno familiare al consumatore, ma le sue conseguenze sono molto concrete: alcune compagnie aeree hanno già annunciato la necessità di aumentare le tariffe a causa del costo del carburante. All'origine di questa situazione c'è una forte riduzione della capacità di raffinazione. Il petrolio, per essere utilizzato, deve passare attraverso gli impianti che lo trasformano nei diversi carburanti. Le guerre hanno danneggiato proprio questi impianti e la minore disponibilità di prodotti raffinati si riflette sui prezzi che pagano famiglie e imprese».

La raffinazione è dunque il punto in cui il mercato si inceppa?

«La disponibilità di impianti si è ridotta al punto che mancano almeno quattro milioni di barili di prodotti raffinati. Questa scarsità spinge verso l'alto le quotazioni di gasolio, benzina e jet fuel. Un confronto rende bene l'idea: un barile di petrolio costa oggi cento dollari, uno di gasolio duecento. Con il greggio a cento dolla-



ri, normalmente il gasolio si collocherebbe intorno a 150-160. La distanza si è ampliata enormemente proprio per la minore capacità di trasformare il petrolio in prodotti raffinati».

Quanto hanno inciso la guerra in Ucraina e gli attacchi alle infrastrutture energetiche russe sulla disponibilità di diesel e altri prodotti raffinati?

«Delle 34 raffinerie russe, 24 hanno subito danni provocati da droni e missili ucraini, con una conseguente riduzione o interruzione della produzione. La Russia, tradizionalmente un grande esportatore di prodotti petroliferi, compresi diesel e jet fuel, ha proibito le esportazioni. A Mosca e a San Pietroburgo si sono formate lunghe code alle stazioni di servizio: un fatto impressionante per un Paese che produce dieci milioni di barili di petrolio al giorno. Anche l'Ucraina ha cessato la produzione: le sue sette raffinerie sono state bombardate. Era a sua volta un Paese esportatore e anche quel contributo è venuto meno».

Sul medesimo mercato si scaricano le conseguenze della crisi in Medio Oriente. Qual è l'entità del danno?

«Quattro grandi raffinerie del Golfo Persico, in Arabia Saudita, negli Emirati, in Bahrein e in Kuwait, sono state danneggiate da droni e missili iraniani e hanno sostanzialmente arrestato la produzione. Le difficoltà del Golfo si sommano così a quelle russe e ucraine, ri-

ducendo ulteriormente l'offerta disponibile».

Le guerre stanno raggiungendo il consumatore attraverso la distruzione degli impianti industriali. Quanto è esposta l'Europa?

«Da anni l'Europa importa prodotti raffinati. Ci rifornivamo dalla Russia, poi le sanzioni hanno interrotto quel flusso; acquistiamo dal Golfo, che oggi affronta i problemi appena descritti, dall'India e dagli Stati Uniti. Fortunatamente le importazioni indiane continuano. La nostra esposizione è particolarmente forte sul diesel, perché una quota importante del parco automobilistico europeo è alimentata a gasolio. Nel resto del mondo le automobili utilizzano prevalentemente benzina. Questa struttura dei consumi ci rende più vulnerabili alla crisi attuale. Ora la preoccupazione riguarda gli Stati Uniti: Trump sta valutando di fermare le esportazioni di diesel verso l'Europa, perché anche sul mercato americano i prezzi sono saliti molto. Negli Stati Uniti il gasolio viene utilizzato soprattutto dai camion e il suo rincaro si trasmette al costo delle merci. Un eventuale blocco delle forniture americane avrebbe per noi conseguenze molto serie, fino a mettere in discussione la sicurezza degli approvvigionamenti».

Che cosa dovrebbe imparare l'Europa? La raffinazione torna a essere un'infrastruttura strategica?

«Gli europei hanno una parte di responsabilità. Negli ultimi dieci anni si sono fermate dieci raffinerie e la capacità produttiva del continente è diventata insufficiente rispetto ai consumi. Da qui la necessità di importare. Disporre di impianti adeguati al nostro fabbisogno ci avrebbe consentito di affrontare questa fase con maggiore sicurezza, perché il petrolio è disponibile. Le chiusure hanno avuto diverse ragioni. Fra queste, la spinta del Green Deal del 2019, che prospettava una progressiva riduzione del bisogno di benzina e gasolio. Anche quelle aspettative hanno inciso sulle decisioni industriali. Nel 2009 nell'Unione europea c'erano 117 raffinerie, oggi sono 94; in Italia erano 16, oggi sono 11. Il nostro Paese conserva però una capacità produttiva superiore al proprio consumo di prodotti raffinati».

Famiglie e imprese devono prepararsi a una crisi prolungata? Quali margini d'intervento abbiamo?

«I problemi energetici e industriali richiedono tempo: mancano soluzioni immediate. Le iniziative di Eni e delle altre compagnie attenuano il peso dei rincari sui consumatori, pur avendo una durata limitata. L'aumento dei costi grava naturalmente anche sulle imprese. Dobbiamo augurarci che gli Stati Uniti continuino a esportare diesel verso l'Europa e che la fine dei conflitti permetta alle raffinerie danneggiate di riprendere l'attività».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE FRASI

IL PESO DELLE GUERRE

«Delle 34 strutture russe 24 hanno subito danni provocati da droni e missili ucraini».

LA LEZIONE PER L'UE

«Disporre di impianti adeguati al nostro fabbisogno ci avrebbe consentito di affrontare questa fase con maggiore sicurezza».



Per Scaroni la disponibilità di impianti si è ridotta al punto che mancano almeno quattro milioni di barili di prodotti raffinati



Paolo Scaroni
presidente di Enel