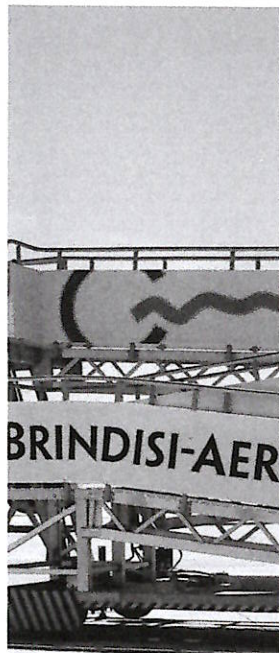
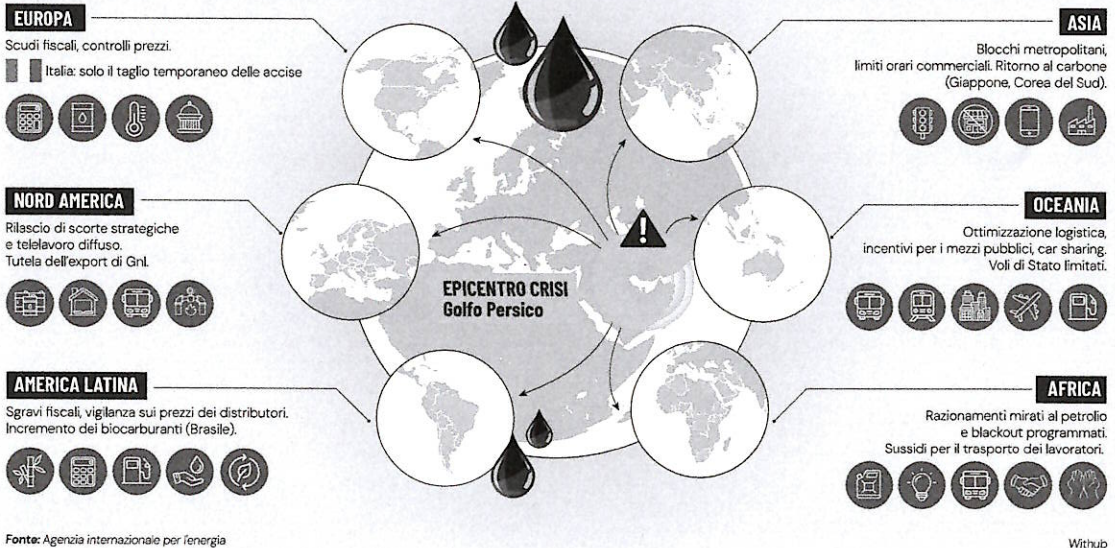


## LA GUERRA IN MEDIO ORIENTE

### LE MISURE CONTRO LA CRISI PETROLIFERA



### LO SCENARIO

FABRIZIO GORIA

Qualcuno lo chiama già lockdown energetico. Il mondo ha sete di petrolio e raziona i consumi. La crisi in Medio Oriente ha innescato uno choc epocale sui mercati globali, come ricordato dagli analisti di Rand. Il blocco dello Stretto di Hormuz genera la maggiore interruzione di forniture della storia. La risposta dei governi è a senso unico. «Siamo davanti a un'emergenza senza precedenti», ha avvertito Fatih Birol, direttore dell'Agenzia internazionale per l'Energia (Aie) oltre due settimane fa. L'Energy Crisis Policy Response Tracker parigino mappa questa corsa ai ripari, svelando restrizioni destinate a cambiare le abitudini dei prossimi mesi.

**L'Europa**  
L'Ue si muove in ordine sparso, stretta tra la dipendenza fossile e l'urgenza di calmierare i prezzi. Del resto, l'Europa è il Paese più esposto alle fibrillazioni intorno al Medio Oriente. La Germania sceglie il sussidio, limitando i rincari del carburante per proteggere l'export. La Francia eroga aiuti a trasporti e pesca. La Spagna impone tetti alla pompa e sconti fiscali a chi installa pannelli solari. Croazia e Repubblica Ceca congelano i listini di diesel e benzina, la Svezia taglia le imposte. In questo quadro spicca l'Italia. Roma ha deciso di varare una sola misura per attutire l'impatto, introducendo un taglio temporaneo delle eccise. Già prorogato. L'esecutivo italiano - per ora - vuole evitare razionamenti o divieti ferrei, una scelta dettata dalla necessità di non frenare la mobilità in una fase di fragilità per l'intera eurozona.

**L'Asia**  
Il continente affronta la penuria con misure d'emergenza dal profondo impatto socia-

# Il lockdown dell'energia

Il blocco dello Stretto di Hormuz ha imposto restrizioni su scala planetaria per evitare la corsa alle forniture. Dall'Europa all'Asia tornano austerità e razionamenti

**20%**

La quota di greggio che prima della guerra passava dal Golfo

le. I governi stanno fondendo austerità civile e retromarcie climatiche per garantire la produzione. L'India limita l'uso del gas naturale, esortando alla parsimonia. Lo Sri Lanka chiude gli uffici pubblici a metà settimana, incentivando il telelavoro e imponendo blackout quotidiani. La Corea del Sud fissa tetti settimanali all'uso dei veicoli istituzionali. Nelle Filippine scatta lo stato di emergenza, con settimana corta e trasporti gratuiti per gli studenti. La crisi innesca un ritorno alle fonti inquinanti. Giappone e Corea del Sud rimuovono i limiti alle centrali a carbone per stabilizzare la rete, sacrificando la decarbonizzazione per la continuità operativa.

**L'Africa**  
Nel continente africano l'impennata dei costi rischia di annullare decenni di sviluppo. Le amministrazioni navigano a vista per bilanciare le casse statali con il tessuto produttivo. L'Etiopia lancia appelli per un uso morigerato dei carburanti, promuovendo il trasporto di massa e ordinando ai dirigenti di azzerare gli sprechi. Molti governi introducono razionamenti sui derivati del greggio, preparando blackout programmati per centellinare il ga-

solio dei generatori. Alcuni esecutivi scelgono i sussidi mirati per evitare la paralisi del pendolarismo e assorbire l'inflazione. La sfida si concentra sulla tenuta logistica delle metropoli, con il timore di un crollo delle forniture alimentari a causa degli onerosi costi di trasporto.

#### L'America del Nord

Il Nord America punta sulla produzione interna e sulla gestione oculata delle riserve per schermare i mercati. Stati Uniti e Canada evitano divieti stringenti per non deprimere la domanda aggregata. Le amministrazioni si affidano ad appelli per abbassare le temperature dei riscaldamenti e favorire il lavoro agile. Washington coordina le scorte strategiche per calmierare il mercato, sussidiando i mezzi pubblici e spingendo sull'efficienza logistica. Il continente è un hub produttivo di gas naturale liquefatto, essenziale per tamponare le carenze mondiali. Il blocco medio-orientale trasforma il Gnl in uno strumento geopolitico decisivo. Washington e Ottawa mantengono i flussi verso i partner, blindando i prezzi alla pompa per scongiurare malcontenti su base domestica.

**50**

Il prezzo in euro del gas a Mwh alla Borsa di Amsterdam

**L'America Latina**  
Il Sud America unisce scorte fiscali e controlli governativi capillari per disinnesare l'inflazione. Il Cile rappresenta il caso emblematico. Santiago riduce l'Iva sui carburanti per dare ossigeno alle famiglie, accompagnando la manovra con una supervisione statale inedita. Le autorità cilene intensificano le ispezioni alle pompe di benzina per prevenire speculazioni. Colombia e Argentina ricalcano questo approccio, optando per interventi sui sussidi diretti e sui prezzi. I governi sudamericani evitano blocchi totali del traffico, agendo sulle leve fiscali per garantire la circolazione delle merci. Il Brasile punta sull'agricoltura, incrementando le quote di etanolo e biodiesel per diluire la dipendenza dall'oro nero e proteggere la coesione sociale.

#### L'Oceania

Anche quel continente affronta il rincaro dei carburanti puntando sui trasporti urbani e sull'informazione civica. Australia e Nuova Zelanda sfruttano i bilanci statali per tagliare le tasse sul greggio e arginare la volatilità. Emerge uno sforzo per incentivare i treni metropolitani nei distretti di Sydney, Melbourne e Auckland, offrendo sconti massicci sui biglietti. Le enormi distanze del territorio australiano impediscono razionamenti sui mezzi pesanti, arteria vitale dell'economia. Il governo federale impone limiti ferrei agli spostamenti aerei non essenziali della pubblica amministrazione, avviando campagne di sensibilizzazione. Le nazioni scelgono una via pragmatica, combinando sgravi immediati al distributore con l'elettrificazione del parco auto.

#### Il quadro futuro

Anche in caso di ripresa immediata degli scambi nello Stretto di Hormuz, avvertono gli analisti di Wells Fargo, lo stress è destinato a continuare. Capire per quanto è la questione cruciale.

gionamenti e i rapporti con partner come Arabia Saudita, Emirati e Qatar. Una strategia duramente contestata da Angelo Bonelli di Avs che accusa il governo di perseverare in una politica energetica giudicata «fallimentare e troppo dipendente dal gas, trascurando le rinnovabili e la redistribuzione degli extra-profitti accumulati dalle società energetiche».

glio perché la logica sottostante non è economica, è geopolitica. Non è possibile prevedere quanto durerà la guerra». Le compagnie aeree fanno gruppo di fronte alla crisi? «Noi, ognuna ha politiche proprie. Cene sono che hanno già garantito l'approvvigionamento del cherosene all'80% per tutto l'anno e altre solo il 60% per pochi mesi». I vettori aerei del Golfo perdono quote di mercato, i concorrenti nel approfittano? «Sì. Normalmente le compagnie del Golfo coprono un terzo dei collegamenti fra Europa e Asia orientale, ma adesso Emirates opera al 60% delle sue possibilità e Qatar Airways addirittura al 15%. I correnti riempiono i vuoti». Questa crisi rischia di rallentare l'integrazione di Ita Airways nel Lufthansa? «Tutt'altro. Nei momenti di turbolenza le dimensioni di un gruppo aereo permettono di comprare il cherosene meno caro. Ora Lufthansa ha il 41% di Ita, presto dovrebbe salire al 90%, conviene proseguire su questa rotta».