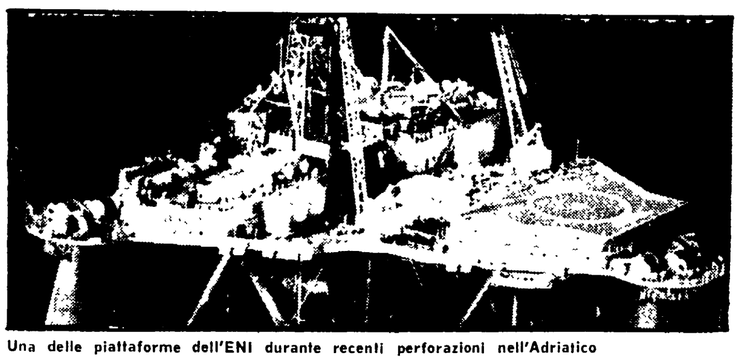
Il dibattito sul problema energetico

L'approvvigionamento di idrocarburi e il mercato petrolifero nazionale



Una delle piattaforme dell'ENI durante recenti perforazioni nell'Adriatico

Nel dibattito sviluppatosi intorno alle questioni riguardanti l'energia e l'installazione delle centrali nucleari pubblichiamo oggi un intervento dei compagni Piercarlo Sanna e Domenico Tantillo, della cellula ENI-AGIP di Roma, sulla situazione dell'approvvigionamento di idrocarburi e del mercato petrolifero nazionale.

Il carattere rituale con cui molti continuano a parlare di crisi energetica - senza che alcunche si faccia per affrontarne almeno gli aspetti piu urgenti -- e sembrato turbato, qualche settimana fa, dalla drammaticita con cui il presidente Carter ha annunciato che gli USA dovranno inaugurare una politica di stretto risparmio energetico se non vorranno rimanere schiacciati, sotto il profilo economico e finanziario, dall'allegro modulo di consumi finora seguito.

Senza voler analizzare il piano Carter — caratterizzato da sospetto allarmismo e da non poche ambiguità (in particolare per il settore nucleare) — e le sue possibili conseguenze per l'economia internazionale, va tuttavia sottolineato come gli stessi Stati Uniti, lungi dal considerare riassorbibili gli effetti del «terremoto petrolifero» del 1973, si propongano comportamenti in qualche modo coerenti con il permanere in futuro di gravi difficolta relative all'approvvigionamento di fonti di energia. In particolare, un punto emerge con chiarezza dal piano Carter: gli idrocarburi (il petrolio greggio ed il gas naturale) avranno - ancora per molti anni - un ruolo di assoluta preminenza nello scenario energetico mondiale. E' utile pertanto, sulla scorta di queste recenti sollecitazioni, riproporre alla nostra attenzione il complesso capitolo dell'approvvigionamento di idrocarburi per l'Italia e della loro utilizzazione all'interno del paese.

Profondi cambiamenti

Come è noto, il mercato petrolifero internazionale ha registrato negli ultimi anni profondi cambiamenti ed è ancora in fase di ulteriore mutamento I prezzi del greggio hanno subito vertiginosi aumenti e sono sotto continua pressione. Modificazioni sono avute nel ruolo dei principali attori della scena petrolifera. e compagnie multinazionali hanno perso buona parte del controllo diretto delle riserve e della produzione di greggio, ma conservano un'importante posizione come intermediarie tra produttori e consumatori nella commercializzazione di questa ricchezza Il controllo dei paesi produttori sulle proprie risorse ha portato nelle loro mani, come più immediata e rilevante conseguenza, una crescente disponibilità di idrocarburi che potrebbe in buona parte essere acquisita direttamente dai paesi consumatori (senza cioè «interessate» intermediazioni) nello ambito di forme di cooperazione economica con gli Stati che la posseggono.

In questo contesto va definita la politica di approvvigionamento di idrocarburi nel nostro paese. E', questo, un problema di primaria importanza dalla cui soluzione dipende la possibilità di organizzare in modo nuovo ed efficace il mercato interno. Impostarlo correttamente significa, anzitutto, collegarlo ad una diversa linea di politica economica e di politica estera, avvertita quest'ultima dai cambiamenti e dalle occasioni che il mercato petrolifero mondiale sembra offrire. Una linea, che potrebbe anche puntare ad iniziative in comune con *partners* europei, finora difficili per il prevalere — nei diversi organismi internazionali — di impostazioni dettate soprattutto dagli interessi statunitensi.

Naturalmente una politica di approvvigionamento non può prescindere da un rilancio della ricerca mineraria in Italia. A tal fine vanno dedicati cospicui mezzi finanziari (è pertanto necessario un corretto uso della rendita mineraria dell'ENI) ad un'esauriente ricerca, soprattutto su temi geologici profondi, delle eventuali risorse di idrocarburi racchiuse nel sottosuolo italiano. Se per il petrolio è possibile pensare a ritrovamenti utili, ma non rilevanti, più ampie e strategicamente importanti potrebbero essere le prospettive per il gas naturale, destinato ad incidere sempre più nel bilancio energetico del paese. Sforzo finanziario adeguato all'importanza dello obiettivo, dunque, ma anche sviluppo di nuove tecniche per la ricerca e la produzione in situazioni di accresciuta difficoltà.

All'estero, che rimane il capitolo decisivo per l'approvvigionamento di idrocarburi, non basta più seguire i moduli fin qui sperimentati. I nuovi programmi della compagnia di Stato (l'AGIP, del gruppo ENI), superando rischiose tentazioni di collocarla in un ruolo subalterno di passivo acquirente, devono basarsi su una linea strategica che punti ad una crescente cooperazione con i paesi produttori nella ricerca mineraria ed in altri settori economici (industrie di trasformazione, creazione di infrastrutture ecc.). In questo modo il petrolio ed il gas naturale disponibili all'estero, di cui abbiamo bisogno, assumerebbero una doppia valenza nella nostra bilancia commerciale: non rappresenterebbero più soltanto un aggravio valutario di preoccupanti proporzioni (8 000 miliardi di lire nel 1976), ma — almeno in parte - un flusso di importazioni cui collegare direttamente crescenti forniture italiane di beni e servizi per l'industrializzazione dei paesi produttori. Senza considerare i positivi risvolti politici di questa soluzione.

Rilievo politico ha anche il problema di una diversa sistemazione del mercato petrolifero italiano (raffinazione, distribuzione e commercializzazione dei prodotti) per giungere, attraverso un processo di adattamento, a nuovi moduli di consumo.

C'è intanto da chiarire che la soluzione adottata non era l'unica tecnicamente possibile. Non era cioè inevitabile creare — come si è fatto - una massiccia struttura di raffinazione, attualmente utilizzata al 56 per cento della propria capacità, o coprire le strade di stazioni di rifornimento che realizzano le più basse vendite di benzina di Europa Ad esempio, un impianto di raffinazione può essere utilizzato per le esigenze di una sola compagnia petrolifera oppure gestito in consorzio per soddisfare una determinata area di mercato. Ancora, in rapporto alla diversa articolazione degli impianti di raffinazione, da un greggio standard si possono ottenere prodotti leggeri (benzina e virgin nafta) in percentuali dal 16 per cento al 35 per cento, gasolio dal 26 per cento al 49 per cento e olio combustibile in proporzioni che vanno dal 55 per cento all'assenza quasi completa di questo prodotto. Molteplici soluzioni operative esistono anche per il trasporto stradale dei prodotti petroliferi e per la loro vendita.

Le scelte compiute denunciano, dunque, la colpevole volontà di promuovere un sistema funzionale a forme di consumo in grado di soddisfare soprattutto gli interessi delle compagnie petrolifere e della industria automobilistica. E' mancata, cioè, una programmazione pubblica dell'intero mercato che almeno collegasse la presenza dei diversi operatori ad una razionale utilizzazione della risorsa energetica. Eppure gli strumenti di intervento, da usare in modo non contraddittorio per mettere ordine in questo settore, non mancavano all'azione pubblica. In primo luogo, essa da tempo dispone — o almeno dovrebbe disporre — di una compagnia a partecipazione statale come l'AGIP, in grado di soddisfare circa 1 3 del fabbisogno petrolifero italiano ed il cui ruolo — se concepito in modo diverso — avrebbe potuto essere utilizzato per orientare l'evoluzione del mercato.

In secondo luogo, il metodo CIP per la fissazione dei prezzi dei prodotti petroliferi ha mostrato una profonda inefficienza del meccanismo amministrativo adottato, che oggi lascia insoddisfatti e le compagnie e i consumatori senza attribuire reali poteri di regolamentazione all'autorità governativa. In terzo luogo, il ricorso all'impostazione fiscale è avvenuto in modo indiscriminato e non per selezionare ed orientare determinati consumi. Da ultimo, a tutt'oggi si è voluto ritardare da parte del governo l'effettiva adozione di un piano petrolifero, nell'ambito di un programma energetico nazionale, nel quale fossero prospettate soluzioni globali coerenti.

Nuova gestione del mercato

In questa situazione è urgente, intanto, giungere ad una diversa utilizzazione dell'operatore pubblico AGIP che ha svolto un'azione sostanzialmente subalterna e comunque omogenea a quella delle compagnie multinazionali. Inoltre, bisogna rivedere il meccanismo di fissazione dei prezzi adottando soluzioni opposte alla gestione di passiva ricognizione dei costi denunciati dalle compagnie petrolifere, quale è stata quella attuata dal CIP. Più in generale, una nuova gestione pubblica del mercato petrolifero dovrebbe dare luogo ad una struttura dei consumi basata non più sulla logica della massimizzazione dei ricavi aziendali, ma su differenti modalità d'impiego dei vari prodotti anche per ridurre lo enorme deficit che il paese registra per l'importazione di greggio.

Accanto ad interventi per contenere — con misure selettive e non con indiscriminanti aumenti di prezzi — i consumi di spreco in alcuni settori (riscaldamento urbano e trasporti privati), lo sforzo più rilevante dovrà puntare fin d'ora ad avviare un cambiamento qualitativo della struttura della domanda e delle forme di utilizzazione del petrolio. Sarà questa la strada più consistente per eliminare tutta una serie di impieghi irrazionali che, se potevano essere tollerati quando un barile di greggio costava due dollari, non devono avere più spazio nel momento in cui questo prezzo si è quintuplicato

Per fare ancora un esempio, non si dovrebbero consentire situazioni come quelle esistenti presso le centrali termoelettriche dove si converte in elettricità un massimo pari al 40 per cento del contenuto energetico dell'olio combustibile utilizzato, mentre almeno il restante 60 per cento va perduto, soprattutto nelle fasi di raffreddamento e di trasporto. Se si generalizzassero impianti atti a produrre in modo combinato calore ed elettricità, il rendimento termico complessivo salirebbe all'85 90 per cento. Al riguardo, andrebbe vagliata con cura la possibilità di costruire centrali elettriche più vicine a luoghi di consumo, opportunamente dimensionate ed in grado di fornire -- appunto — un duplice rendimento.

La grande rilevanza pratica di questo discorso è evidente quando si consideri che, su 18 milioni di tonnellate di olio combustibile consumato nel 1976 dalle centrali termoelettriche dell'ENEL, circa 5 milioni sono state importate dall'estero (senza considerare, naturalmente, la importazione di greggio da cui si ottiene il restante olio combustibile)

Esistono grossi ostacoli tecnici per realizzare un nuovo sistema di produzione e di consumi; ma si tratta di ostacoli che hanno il loro maggior punto di resistenza nell'assenza di una volontà politica che si mostri consapevole del fatto che alle difficoltà — non solo irreversibili, ma addirittura crescenti — della questione energetica non si può più rispondere con iniziative episodiche di semplice «razionalizzazione», destinate a rendere ancora più drammatico il problema

Piercarlo Sanna
Domenico Tantillo

Seminario medico a Saturnia

Jeans e nylon nocivi alle donne?

Denunciato l'aumento dei casi di vaginite — Scoperto un gonococco (blenorragia) resistente alla penicillina

ROMA — I pantaloni rigidi e anelastici (ad esempio i *jeans* di cotone non trattato), gl'indumenti intimi in fibre sintetiche e persino la bicicletta e il motorino sono tra i fattori che hanno portato ad un aumento sensibile dei casi di vaginite E' uno dei dati più significativi e inquietanti emersi da un simposio sulle infiammazioni ginecologiche tenutosi nei giorni scorsi alle Terme di Saturnia che ha anche confermato la pericolosità di un uso incontrollato della pillola anticoncezionale: l'esistenza sul mercato di diversi tipi — che raggiungono tutti lo stesso effetto ma che presentano notevoli differenze nella composizione chimica — impone che la donna si consigli con il medico sulla pillola a lei più adatta, o piuttosto meno pericolosa

Torniamo alle vaginiti da eccessivo riscaldamento della regione inguinale, che possono causare reazioni allergiche alla regione vulvare I medici suggeriscono, per impedirle o quanto meno bloccarle prima di un'autentica infiammazione della mucosa che riveste il canale cervicale, la pratica abitudinaria, giornaliera, delle lavande vaginali Per esse il simposio ha indicato l'uso di prodotti a base di benzidamina

Questi prodotti sono già diffusi da una dozzina d'anni come disinfettanti e cicatrizzanti Ora cominciano a trovare il loro impiego anche in ginecologia per la loro azione non solo antinfiammatoria ma anche antidolorifica, antipruriginosa e detergente.

Sul piano delle malattie sessuali altre notizie giungono dagli Stati Uniti dove il Centro nazionale per le malattie veneree ha annunciato l'individuazione di un ceppo di gonococco di Neisser (un altro parente del bacillo che determina la blenorragia) resistente al classico antibiotico, cioè alla penicillina Ciò spiegherebbe i casi sinora apparentemente incurabili. Si ha ragione di ritenere che questo bacillo si sia sviluppato originariamente nell'Estremo oriente. Questo bacillo si può però annientare con spectinomicina e tetraciclina, altri due composti chemioterapici ad azione antibiotica

OCCASIONI TUTTEMARCHE

Siamo i Concessionari Renault

Possiamo dimostrarvi che c'è una grande differenza fra un'automobile usata e un'automobile d'occasione.

- **FIDUCIA** - Rappresentiamo Renault, la prima marca automobilistica europea e la prima marca estera in Italia. Il nostro senso di responsabilità non ci farà mai tradire la vostra fiducia.
- **PREZZI COMPETITIVI** - Non abbiamo bisogno di speculare sulle vetture che ritiriamo. La nostra attività è garantita dalla sempre maggiore richiesta di Renault nuove.
- **GRANDE SCELTA TUTTEMARCHE** - Il nostro parco dell'occasione è vasto e eterogeneo. Abbiamo vetture di ogni marca, modello, cilindrata. Sia italiane, sia estere. A ogni prezzo.
- **GARANZIA** - Molte hanno una tessera di garanzia. In ogni caso, la migliore garanzia sta nel fatto che vogliamo conquistare la vostra fiducia con una vettura d'occasione, perché desideriamo che torniate da noi per acquistare una Renault nuova.
- **QUALITÀ** - Prima di destinarle alla vendita, sottoponiamo le vetture che ritiriamo a una prima selezione. Poi le mettiamo nelle migliori condizioni meccaniche e di carrozzeria. Abbiamo personale qualificato e attrezzature esclusive. Come la Stazione Diagnosi elettronica, che esegue un totale controllo su ogni veicolo.
- **USATO CONTRO USATO** - Vi offriamo anche questa possibilità, apprezzabile soprattutto da chi vuole cambiare spesso automobile senza una spesa eccessiva.
- **ANCHE A RATE** - Troveremo insieme la formula di pagamento che preferite. Potete comunque contare su lunghe rateazioni mensili: fino a 30, con il credito DIAC Italia-Renault.

Se un'automobile usata può essere un'incognita, un'automobile d'occasione, da noi, è prima di tutto un investimento sicuro. Perchè è una vera occasione, sotto ogni punto di vista: prezzo, condizioni meccaniche, stato della carrozzeria, formule di pagamento. Possiamo dimostrarvelo.

Noi siamo i Concessionari della rete Renault. Rappresentiamo la prima marca automobilistica d'Europa e la prima marca estera in Italia. È nostro interesse, oltre che nostro dovere, conquistare e mantenere tutta la vostra fiducia anche quando vi vendiamo una vettura d'occasione: vogliamo che torniate da noi per acquistare una Renault nuova.

Le nostre occasioni hanno prezzi competitivi perché la sempre maggiore richiesta di Renault nuove garantisce il successo della nostra attività. In altre parole, non abbiamo bisogno di speculare sulle auto che ritiriamo.

Le nostre occasioni sono occasioni da non perdere. Le sottoponiamo a una prima selezione già prima di destinarle alla vendita.
Poi provvediamo a mettere ogni vettura nelle migliori condizioni. Possiamo contare su personale qualificato e su attrezzature tecniche esclusive. In più, abbiamo automobili di ogni marca, modello, cilindrata, prezzo.

Venite a trovarci con fiducia. Troverete uomini seri e competenti che sapranno guidarvi nella scelta migliore.

RENAULT

Potete fidarvi di noi anche quando volete una vettura d'occasione