

**ECONOMIA**
**VIVERE COL CAROPETROLIO**

**La benzina alle stelle sta provocando una vera e propria rivoluzione in tutto il mondo, non solo nei consumi e nelle politiche energetiche, ma anche negli stili di vita.**

Un chilo di pasta o un litro di gasolio? Dopo aver eguagliato il prezzo della benzina, il diesel ormai se la vede con l'alimento base della dieta mediterranea. Il prezzo infatti è lo stesso, 1,54 euro. Il rincaro del carburante ha finito per influire sui farinacei (e infatti l'aumento è stato di oltre il 20 per cento per entrambi) ed è uno dei risultati della «folle corsa» del petrolio degli ultimi anni. Una corsa lenta ma implacabile, che si trasferisce lungo la catena dei consumi cambiando la vita all'Occidente e portando la morte nel Terzo mondo. Il pianeta è alle prese con l'emergenza cibo. L'esplosione dei prezzi agricoli, dovuta alle conseguenze dei rincari di fertilizzanti, carburante per le macchine agricole, elettricità e pesticidi (oltre che dall'estensione dei raccolti destinati ai biocarburanti), rischia di aggiungere agli 850 milioni di persone che fanno la fame altri cento milioni in pochi mesi.

Gli esperti di geopolitica prevedono vere e proprie "rivolte del pane" in oltre cento Paesi.

Se oggi abbiamo superato i 135 dollari al barile, gli economisti ormai evocano scenari catastrofici: uno studio della banca americana Goldman Sachs dice che arriveremo a 150 dollari, se non addirittura a 200. Ma entro dieci anni la quotazione del Brent salirà a 300 dollari al barile. L'Aie, l'Agenzia internazionale dell'energia, ha lanciato l'allarme in vista del vertice di Gedda del 22 giugno tra Paesi produttori e Paesi consumatori.



Le ricette dei Governi vanno in ordine sparso. Il premier britannico **Gordon Brown** ha chiesto ai petrolieri di aumentare la produzione nel Mare del

Nord. Il presidente francese **Nicolas Sarkozy** preme perché l'Unione europea alleggerisca le tasse sui carburanti; il nostro ministro dell'Economia **Giulio Tremonti** vuole applicare una tassa per i petrolieri, iniziativa auspicata anche dal candidato democratico alla Casa Bianca **Barack Obama**.

Come spiega l'*Economist*, non subiremo gli stessi effetti dello shock petrolifero degli anni '70 (chi si ricorda le domeniche a piedi?) poiché l'economia mondiale ha imparato ad assorbire questi colpi, i rincari sono più gradualmente e soprattutto non dipendono da un'improvvisa mancanza di petrolio bensì da una accresciuta domanda di Cina e India, le due grandi potenze industriali emergenti.

Ma il caropetrolio ci sta egualmente costringendo a cambiare, probabilmente per sempre, e orienta le scelte di base sul fabbisogno energetico. Non perché manca il greggio, che anzi viene estratto in sempre maggiore quantità, ma perché non è più conveniente. Così come l'età della pietra non è finita perché mancavano le pietre, anche l'epoca del petrolio, che dura da quasi un secolo, non è destinata a finire perché manca il petrolio. Una lenta ma inesorabile rivoluzione globale sta crescendo nei trasporti, nelle abitazioni, nell'industria, negli stili di vita, perfino nella medicina.



Operai al lavoro in una raffineria. Cina e India hanno accresciuto la domanda di petrolio (foto AP/La Presse).

### Cinquanta miliardi nel vento

Il caropetrolio favorisce le mutazioni energetiche e i comportamenti alternativi. Il mercato delle auto ristagna, cresce il ricorso ai mezzi pubblici, calano soprattutto le vendite di Suv a vantaggio delle auto ibride. L'industria abitativa sta accelerando sull'energia solare fotovoltaica e sui materiali che permettono di risparmiare. Secondo i dati di Agici Finanza d'Impresa, i 14 big del settore elettrico europeo investiranno nelle energie alternative per il periodo 2008-2015 oltre 50 miliardi di euro, concentrando gli sforzi soprattutto sull'energia del vento, con ragguardevoli investimenti in Spagna e Nord Europa.

Se l'eolico risulta essere il settore più dinamico, interessando quasi la totalità dei progetti in Europa, non va altrettanto bene per le altre fonti: l'idroelettrico ad esempio presenta margini di sfruttamento ancora molto limitati.

Il ministro dello Sviluppo economico **Claudio Scajola** ha annunciato il ritorno nel «club del nucleare», con l'avvio di centrali di terza generazione (per la quarta mancano decenni). Nel frattempo l'Italia, che importa praticamente tutta la sua energia, non può far altro che stringere la cinghia e schiacciare meno sull'acceleratore.

*Francesco Anfossi*

## TREMONTI, ROBIN HOOD E I PETROLIERI

Ben oltre la metà del prezzo finale dei carburanti è rappresentato da imposte (accise e Iva). Dunque, al salire del prezzo cresce anche la quota fiscale incamerata dallo Stato, che ci guadagna penalizzando i consumatori. Da qui l'ipotesi al vaglio del ministro dell'Economia **Giulio Tremonti** di "sterilizzare" le accise. Gli spazi per una manovra ci sarebbero e l'operazione ha ricevuto anche il placet di Bruxelles.

Ma Tremonti ha annunciato anche di voler applicare una tassa sui profitti extra di petrolieri e raffinatori, che negli ultimi tempi stanno facendo affari d'oro. "Robin Hood Tax", l'ha definita, perché prenderebbe ai ricchi per dare ai poveri, ai cittadini meno abbienti. Gli economisti la chiamano «tassa di congiuntura». Tra i destinatari gli imperi delle famiglie **Moratti, Sensi e Garrone**. Ma c'è chi, come l'ex ministro delle Finanze **Franco Reviglio** (di cui Tremonti fu allievo), dice che sarebbe meglio applicare le liberalizzazioni, poiché «in Italia non c'è possibilità di fare concorrenza adeguata ai distributori».

F.ANF.

## IL FUTURO DEI TAXI SARÀ "IBRIDO"

Si chiama "ibrida", una vettura metà elettrica e metà a benzina, l'avanguardia di come viaggeremo in un futuro per nulla lontano. Quando l'auto è ferma o riparte (i momenti in cui il motore a scoppio inquina di più), utilizza la corrente elettrica del suo propulsore. Quando è in movimento, a velocità di crociera, va a benzina.

Un modello di ibrida piuttosto diffuso è per esempio la Toyota Prius, già considerata "vecchiotta" perché è stata messa in produzione nel "lontano" 1997, più di dieci anni fa. La Prius ha consumi estremamente ridotti (su strade urbane consuma 5 litri ogni 100 km), può stare ferma in piazzola con l'aria condizionata o il riscaldamento acceso senza dover accendere il motore, a vantaggio della meccanica, dei consumi e dell'atmosfera che circonda il veicolo. Se si sta in coda, entra in gioco il propulsore elettrico, che non fa consumare una goccia di benzina, con zero emissioni nocive.

L'ibrida si adatta particolarmente ai tassisti, abituati alle lunghe code nel traffico, a dover sostare col motore acceso per aspettare il cliente o a spingere a mano il taxi in fila all'aeroporto o alla stazione. Nel 2007 in pochi mesi sono stati venduti in Italia 564 taxi Prius: ce ne sono quasi 400 a Milano, più di una quarantina a Torino, una trentina a Bologna, 61 a Roma. Tra i privati sono state vendute 476 Prius nei primi due mesi del 2008 con un obiettivo previsto di

2.200 vetture entro fine anno. I taxi a propulsione ibrida sono probabilmente il futuro delle grandi città, a cominciare dalla città dei taxi per eccellenza: New York. Il sindaco **Mike Bloomberg** ha preso una decisione che molti stavano aspettando: entro il 2012 tutti i taxi di New York dovranno essere ibridi.

**torna all'indice**