



È sempre più cara. E se, invece, il prezzo della benzina fosse ancora troppo basso (rispetto, ad esempio, all'inquinamento che provoca)? I costi del petrolio – destinato ad esaurirsi – continueranno a salire. Ma non tutto il male viene per nuocere. Potrebbe essere un'opportunità per uno sviluppo più sostenibile. Grazie al risparmio energetico e all'utilizzo di fonti energetiche alternative.

di Matteo Rizzoli

## Benzina sul fuoco

«**A**llarme petrolio». «La benzina mai così cara». Le discussioni sull'esplosione dei prezzi del petrolio hanno caratterizzato gli ultimi scorcioni di estate di buona parte degli italiani. Sotto l'ombrellone e sui tavolini dei molti caffè del Belpaese in molti abbiamo atteso con ansia il superamento della faticosa soglia dei cinquanta dollari al barile, soglia oltre la quale, ci hanno spie-

gato preoccupati i telegiornali, il mondo si avvia verso «un inesorabile declino» e finirà che «diremo addio alla ripresa» e «prepariamoci a tirare la cinghia» un'altra volta. E chi a dare la colpa al terrorismo, chi a puntare il dito contro l'instabilità di paesi-chiave produttori di greggio, come l'Iraq, il Venezuela e la stessa Russia; chi a prendersela con la Cina, colpevole di crescere troppo e consumare quindi troppo petrolio; chi ad accusare gli am-

bientalisti che vent'anni fa hanno convinto l'Italia a fare a meno del nucleare. Il dibattito agostano sui costi del petrolio, come ogni dibattito estivo che si rispetti, si è mosso tra il serio ed il faceto, toccando delle punte sublimi di superficialità e tradendo spesso gli intenti poco trasparenti di qualche potente lobby vestita per l'occasione di populismo.

Cerchiamo allora di mettere un po' d'ordine alle idee e concludiamo con la tesi provocatoria che, da qui in avanti, pagare di più il carburante che consumiamo forse è il minore dei mali.

**Perché il prezzo del petrolio è aumentato?** Certo il rischio di attacchi terroristici contro le installazioni petrolifere conta, e l'instabilità politica in Russia, Venezuela, Iraq, Iran ed altri paesi che, guarda caso, producono petrolio, rende le quotazioni volatili. Anche la Cina è un problema, in quanto la sua economia rampante è sempre più assetata di petrolio e questo contribuisce all'aumento dei prezzi. Ma tutte queste cause spiegano al massimo perché il prezzo continui ad oscillare così pesantemente. Ricordiamo infatti come esso sia aumentato velocemente dai dodici dollari al barile di fine anni novanta fino ad oltre i cinquanta dollari di oggi. Dietro a queste oscillazioni di breve periodo si cela un fenomeno di lunga durata ben più preoccupante.

**Il prezzo di una risorsa in via di esaurimento, qual è il petrolio, è destinato ad aumentare costantemente nel tempo.** La scienza economica ci insegna, infatti, che più un bene è scarso, più il suo prezzo aumenta. Ovviamente non sappiamo quando esattamente le riserve di petrolio si esauriranno, non sappiamo nemmeno quanto ampie esattamente siano al momento, tra accertate e presunte, e su questo punto il dibattito tra pessimisti e ottimisti s'infiamma in tutte le occasioni come in quella attuale. Alcuni sostengono che abbiamo già rag-

giunto il livello massimo di estrazione, altri invece ribattono che ci sono nuovi giacimenti che attendono di essere sfruttati. In ogni caso, che siano dieci anni o che siano cinquanta, è comunque assodato che i costi cresceranno fino a rendere, con il tempo, non più conveniente l'estrazione del petrolio. E per questo, nel periodo medio-lungo, il prezzo dell'oro nero è destinato ad aumentare, anche se Russia, Arabia Saudita, Iran ed Iraq diventassero stabili democrazie, anche se il terrorismo cessasse di essere una minaccia e anche se la Cina ed altri paesi emergenti arrestassero improvvisamente il loro sviluppo. Assisteremo quindi in futuro a continue salite e discese del prezzo, oscillazioni dettate da una serie di fattori, quali la speculazione, il diverso andamento dei consumi e della produzione, ma in generale possiamo dire con una certa sicurezza che il prezzo aumenterà.



*Se aumenta il prezzo del petrolio, rallenta l'intera economia del paese. Ciò avverrà fino a quando produzione e consumo saranno basati sull'impiego dei combustibili fossili, petrolio in primis, che li rende beni necessari. L'affrancamento dello sviluppo economico dal petrolio si avrà solo con il risparmio energetico e l'utilizzo di fonti energetiche alternative.*

**Un altro punto che va enfatizzato è che il prezzo del petrolio in passato è stato molto più alto del prezzo attuale.** Tenuto conto dell'inflazione infatti, i livelli di prezzo raggiunti durante il primo shock petrolifero del 1973-74 equivalgono ad un prezzo oggi di circa ottanta dollari, ben superiore dunque dalle quotazioni attuali. E costi ancora maggiori si sono raggiunti nel periodo 1979-1981 durante la prima guerra Iran-Iraq.

**Ma perché il prezzo del petrolio in crescita preoccupa tanto?** Si è vero, le conseguenze si fanno sentire nel portafoglio degli automobilisti, ma soprattutto rallentano fino ad inceppare un'intera economia, la nostra, che si nutre di petrolio. Dall'oro nero infatti ricaviamo buona parte dell'energia elettrica che alimenta le fabbriche e le abitazioni; ricaviamo la materia per la costruzione di molte materie plastiche, ed infine il combustibile per i motori che fanno girare le merci e le persone nel paese.

È vero quindi che se aumenta il prezzo del petrolio, rallenta l'intera economia del paese. E ciò avverrà fino a quando le modalità di produzione e consumo saranno basate sull'impiego dei combustibili fossili, petrolio in primis, che li rende beni necessari.

segue a pag. 6



Sono quelle gigantesche auto-jeep-fuoristrada. Chi le compra le sceglie per questioni di sicurezza. Ma è proprio così? Ecco tutti i rischi del Suv.

## Sicuro del Suv?

Come per molti altri prodotti, anche l'acquisto dell'automobile è molto spesso dettato più dalla moda che non dalle reali necessità di spostamento. Abbiamo avuto gli anni delle



*L'imponenza delle vetture può dare l'impressione che esse siano automobili sicure, ma in condizioni difficili le Suv sbandano e si ribaltano molto più facilmente delle altre vetture.*

spider e delle coupé, dove anche arzilli anziani si infilavano dentro scomode scatolette adatte più alla pista che non alla strada. È poi arrivato il periodo delle gigantesche familiari e delle monovolume, solitamente acquistate da single, ma che evidentemente avevano molti amici da portare in giro, o molti pacchi da consegnare.

Ultimamente è esplosa la moda dei fuoristrada, famiglia di automobili ormai nota con l'acronimo americano di Suv che sta per Sport Utility Vehicle. Anche in questo caso si tratta di una moda, dal momento che la

maggior parte di queste automobili sono usate da ricche signore per fare la spesa o da baldanzosi giovanotti per farsi notare in centro. Quasi mai insomma queste "fuoristrada" mettono le ruote fuori dall'asfalto.

**Ma che cos'è il Suv? Il Suv è uno strano incrocio tra una Jeep, una familiare e una auto di lusso, spesso inadatto sia al trasporto urbano che al fuoristrada, con consumi spropositati.** I possessori di Suv sono solitamente abitanti di città che mai useranno l'auto per andare su percorsi accidentati. Prova ne è che solo una minoranza dei Suv in vendita è dotata di marce ridotte, marce adatte alla guida su terreni accidentati.

Per essere una moda, sembra comunque duratura. In Italia nel 1998 le vendite di Suv rappresentavano già il 2,6% delle nuove immatricolazioni. Nel febbraio 2004 sono arrivati al 5,5%. Ma negli Usa, paese da cui abbiamo importato la nuova moda, rappresentavano già la metà delle nuove auto vendute. È la categoria preferita dai costruttori perché è praticamente l'unico segmento del mercato che cresce nei paesi ad industrializzazione avanzata. Non solo, ma visti i costi, quasi sempre sopra i 40.000 euro, è anche il settore più profittevole.

Perché ci stiamo occupando di queste Suv? Dopotutto ognuno è libero di buttare i soldi dove gli pare e dopo gli anziani con le coupé ed i single con le monovolume non dovrebbero sorprendere le signore in pelliccia con il fuoristrada. In realtà il successo che queste automobili sta avendo allarma molte persone. Cerchiamo di capire perché.

**Un passo indietro per l'ambiente.** Il peso enorme di questi mezzi, sempre superiore alle due tonnellate, vanifica infatti i progressi tecnologici fatti per ottenere motori più efficienti.

I dieci Suv più venduti in Italia, secondo il rapporto di Legambiente, hanno consumi urbani del 60-70% superiori rispetto a quelli delle dieci auto più vendute in generale. Anche le emissioni di anidride carbonica sono molto superiori a causa della bassa efficienza dei motori. In città poi la mole imponente, superiore ai quattro metri e mezzo di lunghezza per quasi due di larghezza sono di grave disturbo sia per lo scorrimento del traffico che per il parcheggio.

segue a pag. 6

continua da pag. 5

L'affrancamento dello sviluppo economico dal petrolio si avrà solo con il risparmio energetico e l'utilizzo di fonti energetiche alternative.

**Perché non si devono abbassare le tasse sui carburanti.** Gli aumenti indiscriminati dei prezzi di molti beni di consumo seguiti all'introduzione dell'euro si fanno sentire ancora, e sempre più persone hanno difficoltà a far quadrare i conti a fine mese. Ed ora arrivano anche i rincari della benzina e delle bollette di gas e luce. Per far fronte a questa ulteriore stangata da molte parti si è levata la proposta di abbattere le tasse sul carburante che costituiscono in Italia circa il settanta per cento del prezzo alla pompa.

È una proposta che ci strizza l'occhio come consumatori, ma non ci risolve i problemi di cittadini. Pagare di più il petrolio, infatti, fa sì che chi inquina percepisca il costo della sua attività che per la maggior parte è pagato da altri sottoforma di traffico ed inquinamento.

L'aumento del prezzo di benzina e gasolio dovrebbe contribuire a spostare sul traffico ferroviario parte dello scambio delle merci e ad adottare modalità più efficienti di trasporto delle persone rinunciando, ad esempio, ai viaggi meno necessari.

**Verso l'economia all'idrogeno.** Con il tempo poi, il costo elevato del carburante spinge i consumatori ad acquistare automobili che consumano di meno e le case automobilistiche a sviluppare motori più efficienti. Quando l'oro nero costa molto, diventano competitive altre fonti quali l'energia eolica e solare. Questa energia può essere usata nella rete elettrica oppure immagazzinata sotto forma di idrogeno e quindi utilizzata per spingere i motori delle automobili senza praticamente inquinare l'aria. La costruzione di questi motori è già oggi possibile, ma il problema sta nella rete di rifornimento di questo carburante, la cui produzione è per ora più costosa di quella del carburante fossile. Ma se vogliamo prendere sul serio l'idea di un'economia basata sull'idrogeno, e non più sul petrolio, dobbiamo cominciare a costruire un'alternativa concreta ad esso.

**Non tutto il male viene per nuocere. Ecco perché dovremmo trovare il coraggio di trasformare il problema immediato dell'aumento del prezzo greggio, in un'opportunità di uno sviluppo più sostenibile per il futuro.**

Se crediamo che il prezzo del petrolio, al di là delle fluttuazioni annuali, è destinato a crescere nel corso dei prossimi anni, è meglio cominciare da ora a rendere convenienti le alternative, piuttosto che rinviare il problema abbas-

sando le tasse. Come consumatori, abituiamoci all'idea di pagare di più per il fumo nero ed il traffico che creiamo; cerchiamo di risparmiare sui viaggi inutili ed utilizziamo mezzi di trasporto alternativi, dalla bicicletta al treno; e quando giunge il momento di cambiare automobile, puntiamo su modelli a basso consumo, o ibridi e, quando saranno disponibili, forse anche quelli ad idrogeno.

Come cittadini facciamo pressione perché l'economia all'idrogeno diventi qualcosa di più concreto di una bella idea e rallegriamoci del fatto che in fondo a questo tunnel incrostato di catrame, ci aspetta forse un mondo un po' più pulito, dove l'effetto serra è solo un ricordo e non si combattono più delle guerre per impiantare pozzi nei deserti altrui.



**I dieci Suv più venduti in Italia hanno consumi urbani del 60-70% superiori rispetto a quelli delle dieci auto più vendute in generale e anche le emissioni di anidride carbonica sono molto superiori a causa della bassa efficienza dei motori.**

continua da pag. 5

**Un passo indietro per la sicurezza.** L'imponenza delle vetture può dare l'impressione che esse siano automobili sicure. In realtà il baricentro molto alto dà una forte instabilità alla vettura. Dalle prove su strada effettuate dalla rivista specializzata Quattroruote emerge che «in certe manovre d'emergenza le fuoristrada risultano più impacciate, meno agili e disinvolte e quindi per costituzione più inclini all'incidente». In condizioni difficili insomma le Suv sbandano e si ribaltano molto più facilmente delle altre vetture. Il peso inoltre rende problematico fermare la macchina. Gli spazi di frenata in media sono notevolmente più lunghi che nelle normali automobili. La sicurezza attiva di queste vetture insomma è decisamente discutibile. Se non sono sicure per gli occupanti, le Suv sono mezzi estremamente pericolosi per gli altri frequentatori della strada, berline e utilitarie, per i pedoni e per i ciclisti, a causa del loro peso, della rigidità del telaio e dell'altezza.

A chi sostiene che la forza di queste auto sta nella sicurezza passiva, cioè nel non subire danni in caso di incidente, bisogna ricordare che nel caso di scontri laterali tra un Suv e un'auto normale le possibilità di avere un morto sono 5,6 volte superiori che non negli scontri tra due auto normali e nella grande maggioranza dei casi, il morto non si trova a bordo della Suv. *Mors tua vita mea* insomma: decisamente uno strano concetto di sicurezza. Infine, quelle barre luccicanti che solitamente addobbano i frontali dei Suv, i cosiddetti roll-bar, sono estremamente pericolosi negli investimenti tanto che alcuni paesi già ne vietano l'utilizzo. Molte persone ed associazioni si stanno mobilitando per porre rimedio ai problemi sollevati dalla diffusione di queste automobili. Il candidato alla Casa Bianca Kerry, se eletto, intende introdurre dei limiti di efficienza per i motori, tagliando di fatto il mercato dei Suv. In Francia, il governo di centro-destra ha annunciato una tassa fissa di 3.500 euro sull'acquisto dei Suv ed il consiglio comunale di Parigi intende vietare l'ingresso in centro a questi veicoli.

Anche in Italia Legambiente si sta impegnando in una campagna di informazione e di pressione con degli obiettivi concreti e, a nostro parere, condivisibili.

**In particolare viene chiesta l'introduzione di una Patente speciale per i Suv, così come c'è per altri automezzi pesanti; l'introduzione del divieto di circolazione nei centri storici, e sosta a pagamento maggiorata per i Suv ed anche l'introduzione di una tassa di proprietà maggiorata per queste auto.** Questi e gli altri provvedimenti proposti sarebbero di facile applicazione e potrebbero anche creare introiti per l'erario. Ma soprattutto produrrebbero un benefico effetto perequativo tra la popolazione, facendo pagare di più a coloro che maggiormente inquinano e creano traffico ed espongono in maggior misura gli altri frequentatori della strada ai pericoli di un incidente.

Per maggiori informazioni: [www.legambiente.org/](http://www.legambiente.org/)