

Auto elettrica e bioplastica il petrolio serve sempre meno

Oggi rappresenta l'80% dell'energia mondiale, ma entro 15 anni la domanda smetterà di crescere. E i colossi del settore cercano rimedi

MAURIZIO RICCI

ROMA. Come andrà al lavoro, nel 2035, quello che oggi è un bambino delle classi medie di Mumbai? Non è una semplice curiosità quella che rovina le digestioni nei grattacieli di Houston. Al contrario, il futuro ingegnere della più popolosa città indiana pone una questione di vita o di morte per un'industria cardine dell'economia mondiale: andrà a lavorare in autobus, in bici, in macchina? E, se è una macchina, sarà sua, in affitto, in compartecipazione? E mossa da cosa? Benzina? Elettricità? Negli uffici delle grandi società petrolifere mondiali stanno annusando che il futuro si è di colpo oscurato e che, per evitare un brusco tramonto, è necessaria una trasformazione profonda, quasi una rigenerazione. La fuga dal petrolio è cominciata e Big Oil è già un pezzo avanti.

Tre anni di barili a prezzi stracciati, con il greggio fermo nella pancia dei supertanker ormeggiati al largo, sono stati un segnale d'allarme ineludibile: questa non è una normale caduta ciclica. Nel 2015, il boss della Bp, Bob Dudley, avvertiva: "Lower for longer", il prezzo resterà basso più a lungo di quanto pensiamo. Due anni dopo, il suo collega della Shell, Ben Van Beurden, chiosa: "Lower forever". Più basso per sempre: l'era del barile alle stelle non tornerà. Il dramma, però, non è il prezzo. In fondo, nel bilancio presentato la scorsa settimana, Bp dichiara che può chiudere i conti in pareggio con il

barile a 47 dollari, un po' sotto il livello attuale. Per avere il petrolio, però, bisogna investire oggi nell'aprire pozzi che daranno profitti fra vent'anni. Ma di quanto petrolio avrà bisogno il mondo fra vent'anni?

Oggi l'80 per cento circa dell'energia mondiale è assicurata dai combustibili fossili. Era la stessa quota trent'anni fa e, assicuravano fino a ieri in molti, sarà così anche fra trent'anni. Secondo la Iea, l'organismo che monitora il mercato dell'energia per conto dei paesi ricchi dell'Ocse, il picco nella domanda di petrolio sarà raggiunto solo dopo il 2040, più o meno la stessa data indicata dagli uffici studi di grandi aziende petrolifere come la Exxon, la Chevron, la Saudi Aramco. Il presupposto dei modelli econometrici della Iea e di Big Oil è, però, uno sviluppo lineare della domanda, delle nuove tecnologie, del contesto politico-economico. Ma di lineare non c'è nulla nel mondo dell'energia. Nelle scorse settimane, Parigi e Londra hanno annunciato a sorpresa che, in quel 2040, sarà vietata, in Francia e in Gran Bretagna, la vendita di nuove auto a benzina o diesel. Fin qui, è un colpo grave, ma non mortale: i consumi di benzina, nei paesi ricchi, sono in calo da tempo. Ma i grandi del petrolio si aspettavano il boom dei paesi emergenti: centinaia di milioni di cinesi e indiani arrivati a redditi da classe media, compreso il giovane ingegnere di Mumbai, avrebbero intasato il mercato dell'auto e le strade delle loro città. Un'ipotesi

che sta andando in fumo: anche l'India ha appena annunciato che vieterà la vendita di auto non elettriche, già dal 2030. Una riconversione anche più facile che nei Paesi occidentali, perché di auto in giro, oggi, ce ne sono -relativamente alla popolazione- poche. In Cina, nei giorni di maggior inquinamento, già attualmente si circola solo con auto elettriche che, del resto, sono la grande scommessa industriale del Paese. Non saranno cinesi e indiani, dunque, a salvare il petrolio.

C'è chi ha preso nota. Secondo Van Beurden (Shell) il momento in cui la domanda di greggio smetterà di crescere arriverà nei prossimi 15 anni. È la stessa previsione dei petrolieri norvegesi di Statoil. Per Goldman Sachs, il gigante della finanza che è, forse, la banca più presente nel mondo del petrolio, il picco della domanda di greggio potrebbe arrivare già nel 2024, praticamente domani. Nel dubbio, le aziende petrolifere si attrezzano. Dai bilanci presentati in queste settimane dai grandi del petrolio emerge la ricerca di investimenti alternativi: sul metano, soprattutto, ma anche sulla raffinazione e distribuzione, piuttosto che sulla ricerca dei nuovi pozzi, e sulle rinnovabili. Vale per la Exxon ma, soprattutto, per Bp, Shell, Eni. Statoil impegnerà il 15-20 per cento dei nuovi investimenti sulle rinnovabili.

L'ombra più fitta, sul futuro del barile, la proietta l'auto elettrica. Oggi, non è già più una curiosità, ma entro tre an-



Peso: 44%

ni ci saranno 120 modelli di auto elettriche sul mercato. Dal 2010, il prezzo medio di una batteria è crollato di due terzi e la parità di costo con le auto a benzina, secondo Bloomberg New Energy Finance, è dietro l'angolo. La Total prevede che nel 2030 una nuova auto ogni tre sarà elettrica. Nel 2040, secondo Bnef, una su due. L'impatto sul mercato del petrolio sarà enorme, equivalente a 6-8 milioni di barili di greggio al giorno in meno, in pratica quanto esporta l'Arabia Saudita. Tuttavia non è neanche questo il dato più importante. Il

continuo miglioramento di efficienza dei motori tradizionali ridurrà i consumi, secondo la Iea, di oltre 11 milioni di barili al giorno. Di fatto, visto che le auto consumano circa 24 milioni di barili al giorno, il petrolio non servirà più - o quasi - alle macchine. Ma altri 25 milioni di barili sono quelli per camion e jet. Incomprimibili? Al contrario. Metano e biocombustibili possono alleggerire di molto i consumi del trasporto pesante. E anche per l'altro uso massiccio del greggio - la plastica - l'alternativa c'è già: la bioplastica,

quella di origine vegetale, biodegradabile. I giorni che restano al petrolio non sono pochi. Ma sono contati.

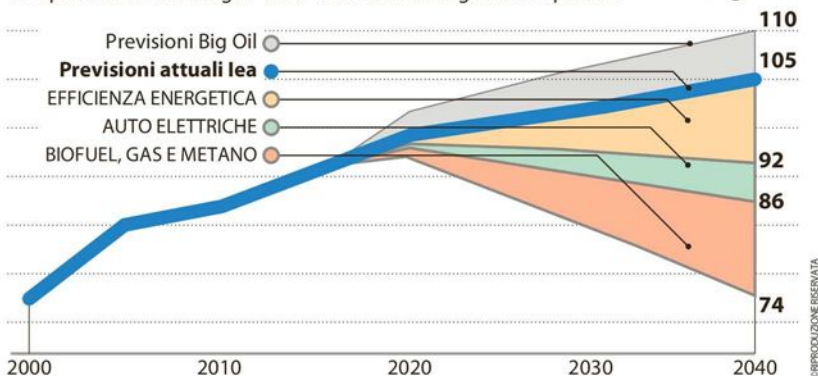
I Paesi emergenti non compenseranno il calo di consumo di benzina nelle aree più ricche

Tre anni di barili a prezzi stracciati sono stati un segnale ineludibile della crisi dell'oro nero

Sempre meno greggio

L'impatto delle tecnologie "verdi" sulla domanda globale di petrolio

Milioni di barili al giorno



© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 44%