

Gas, uno scontro ideologico



Settimana caldissima per il gas, in particolare per il settore dei trasporti e della mobilità. Tanta carne al fuoco, tanti numeri, proiezioni, in uno scontro tra accusa (associazioni ambientaliste) e difesa (aziende del settore) tutto da decifrare ed esaminare. Uno scontro che rischia di prendere una traiettoria ideologica e che invece va ancorato, sì, a dati di fatto ed evidenze scientifiche, ma anche contestualizzato nelle situazioni concrete in cui le scelte devono essere fatte.

Si è partiti lunedì con lo studio Bocconi commissionato da Anigas, Assocostieri, Assogasliquidi, Assogasmetano, Ekomobil, Edison, Snam, Sol, Vulcangas, Anfia, Volkswagen e Anita ([v. Staffetta 03/12](#)). Uno studio che, come ha sottolineato Luigi De Paoli introducendo l'evento di presentazione, parte dalla constatazione che il settore dei trasporti è quello che fa più fatica a ridurre consumi ed emissioni e dall'ipotesi (da verificare) che il metano possa “dare una mano” ad affrontare questi problemi, tenendo anche presente che “l'Italia ha una posizione di partenza favorevole sia per numero di mezzi a metano che per lo sviluppo della rete di distribuzione; i tempi della transizione verso la decarbonizzazione sono necessariamente lunghi; un approccio alla mobilità sostenibile che punti su più contributi sembra in grado di dare risultati superiori e con costi (e rischi) minori che si scegliesse di privilegiare un'unica soluzione”. La risposta è stata positiva e lo studio avrà un seguito analizzando le prospettive di sviluppo dei gas rinnovabili, biometano e idrogeno. Gas, questi, che utilizzeranno per lo più le infrastrutture del metano “fossile”. E qui arriva una prima considerazione: queste infrastrutture vanno tenute in funzione ed efficienza – e le sempre nuove criticità sulle gare gas ([v. Staffetta 06/12](#)) testimoniano anch'esse la necessità di una riflessione che ancora manca.

Martedì Andrea Poggio, responsabile mobilità di Legambiente, ha diffuso un articolo in cui sferra una critica ad alzo zero sull'uso del metano nei trasporti, sottolineando che il vantaggio rispetto a benzina e gasolio in termini di emissioni di gas serra e di inquinanti non c'è e in ogni caso non giustifica il favore fiscale accordato né l'investimento che il Piano energia e clima fa sul metano. Attacco che non è certo una novità dell'ultima ora e che riprende piuttosto quello “scarto” che le associazioni ambientaliste italiane ed europee hanno deciso nei confronti della mobilità a gas, dopo che per anni era stata considerata anche nel mondo ambientalista una soluzione a portata di mano per “ripulire” la mobilità.

Lo stesso giorno a Milano il Kyoto Club ha presentato uno studio sulle potenzialità del biometano da fanghi di depurazione, in un'iniziativa congiunta con la Città Metropolitana di Milano e con il Gruppo Cap. Uno studio che mette in luce come il biometano sia in grado di alimentare circa 39.000 automobili circa 2,5 volte

come il biometano sia in grado di alimentare circa 30.000 automobili, circa 2,5 volte il numero delle auto a metano circolanti nella Città metropolitana di Milano. Il che ci porta a un secondo argomento: rottamare sic et simpliciter la filiera dell'auto a metano (cioè la filiera dell'auto a benzina) rischia di azzoppare le prospettive del biometano.

Tra ieri e mercoledì gli Amici della Terra hanno rintuzzato gli attacchi al gas sottolineando tra l'altro che le emissioni di metano dalla filiera energetica hanno una portata marginale rispetto a rifiuti e agricoltura – che sono anche le “fonti” del biometano.

Lunedì in Liguria è stato firmato un protocollo per la diffusione del Gnl small scale, con un occhio particolare alla navigazione. Un settore che i nostri vicini francesi presidiano con una certa convinzione, come dimostrano le azioni che Total ha annunciato in settimana per far andare a gas le portacontainer che coprono le tratte verso l'Asia. In Italia ci dibattiamo tra le difficoltà di trovare un posto per un deposito costieri, rischiando di perdere questa opportunità di – quantomeno – pulire l'aria dei nostri porti. Senza contare il rischio di lasciare a secco gli oltre duemila mezzi pesanti a Gnl che girano in Italia, per via dello sciopero a Marsiglia che ha ridotto le cariche di autobotti destinate anche in Italia.

Altra circostanza molto concreta – per quanto non strettamente legata ai trasporti – riguarda la Sardegna. Sembrano in procinto di ripartire i tavoli sul phase out del carbone. Venerdì scorso è arrivata la notizia del prossimo via libera alla ripresa dell'attività di Eurallumina. Il vapore di cui ha bisogno la fabbrica verrà dalla centrale a carbone Enel. E quando il carbone sarà vietato? Si passerà al gas? Con quali infrastrutture? Come ha detto in settimana il presidente Arera Stefano Besseghini, la questione è delicata ed eminentemente politica: fare la dorsale potrebbe implicare investimenti (e remunerazioni) che rischiano di andare oltre l'orizzonte della decarbonizzazione previsto dal Pniec. Non basta però dire che il gas non è sufficientemente più virtuoso del carbone per determinare una scelta. Nel concreto, vanno messe sul tavolo le conseguenze sulle attività produttive, trovando alternative percorribili.

Nel numero della Staffetta di venerdì scorso abbiamo pubblicato, nello spazio della rassegna stampa settimanale, un articolo de Il Manifesto in cui si parla della “contraddizione” della Norvegia, che continua a schiacciare il pedale sulle estrazioni di idrocarburi, investendo al contempo massicciamente in soluzioni per la transizione come l'auto elettrica. Citando una studentessa di Ingegneria energetica e ambientale della Norwegian University of Science and Technology di Trondheim, l'autore riporta: “Per raggiungere i primi posti nelle classifiche mondiali degli indici di sviluppo umano noi norvegesi abbiamo sfruttato la natura: se abbiamo modellato una società che ci permette di vivere in sicurezza e in pace lo dobbiamo essenzialmente al petrolio. Questa è la prima contraddizione”. Una ricercatrice di Statkraft, primo produttore da rinnovabili in Europa, aggiunge: “Non è più possibile tracciare una linea netta tra chi investe nelle energie rinnovabili e chi, invece, investe in energie fossili: tutto è interconnesso”, partendo dalla constatazione delle politiche di investimento di Equinor.

La tensione problematica tra quello che c'è e quello che ci sarà, col gas che ci

si trova giusto al centro, è emersa con forza anche giovedì al convegno di Energia Libera dedicato in larga parte al ruolo del termoelettrico flessibile nella transizione.

Da ultimo, segnaliamo il “pericolo biomasse”. In settimana la Regione Piemonte ha illustrato le proprie iniziative in materia di ambiente e qualità dell'aria. Il programma si concentra moltissimo sulla mobilità ma i grafici sulla provenienza degli agenti inquinanti, testimoniano una realtà inconfutabile: sul territorio regionale, in media annuale, oltre la metà del PM10 viene dal riscaldamento a legna e solo il 10% dai trasporti. Se si fa fuori il metano – soprattutto se lo si fa fuori in fretta – le biomasse per riscaldamento avranno una prateria davanti.

A surriscaldare il dibattito è sicuramente la prospettiva sempre più concreta di una prossima revisione della direttiva europea sulla tassazione dei prodotti energetici, su cui i 28 hanno convenuto di dar mandato alla Commissione di presentare una proposta. Tra le questioni prioritarie ci sarà sicuramente il trattamento fiscale (di favore) di cui gode il gas naturale nel settore dei trasporti. Una scelta i cui effetti sono da ponderare attentamente.