

# L'ingiusta transizione

Come Snam sta svendendo  
il nostro futuro



# Sommario

1. Il gas è morto. Viva il gas	3
2. Il dilemma sardo	7
3. La saga infinita del TAP	10
4. Calcoli sbagliati?	14
5. La lobby dell'idrogeno	18
6. Cambiare tutto per non cambiare niente?	22
Note	24

**Testi:** Elena Gerebizza e Filippo Taglieri

**Editing:** Luca Manes

**Grafica:** Carlo Dojmi di Delupis

**Prodotto** da ReCommon

[www.recommon.org](http://www.recommon.org) | [info@recommon.org](mailto:info@recommon.org)

Testi chiusi a marzo 2021

# 1. Il gas è morto. Viva il gas

**“Per usare un eufemismo, il gas è finito. Si tratta di una cesura importante con il passato, ma senza la fine dell’uso sregolato di combustibili fossili non saremo in grado di raggiungere gli obiettivi climatici”<sup>1</sup>.**

Se lo dice il presidente della Banca europea per gli investimenti, Werner Hoyer, che il gas andrebbe spedito in archivio, forse c’è proprio da credergli. Anche perché l’istituzione da lui guidata ha finanziato per anni progetti per l’estrazione e lo sfruttamento di quello che è pur sempre un combustibile fossile e in quanto tale “un nemico del clima”. Tanto per capirci, la BEI ha staccato un assegno da 1,5 miliardi di euro per il controverso gasdotto TAP<sup>2</sup>.

Le parole di Hoyer sono una conferma indiretta di quanti, non necessariamente solo sul fronte ambientalista, ritengono il gas un pericolo per il clima e nulla più. Per esempio il think tank tedesco Energy Watch Group<sup>3</sup>, che a fine 2019 ha provato a fare chiarezza sull’impatto reale di una conversione a gas di centrali termoelettriche e impianti di riscaldamento funzionanti a carbone

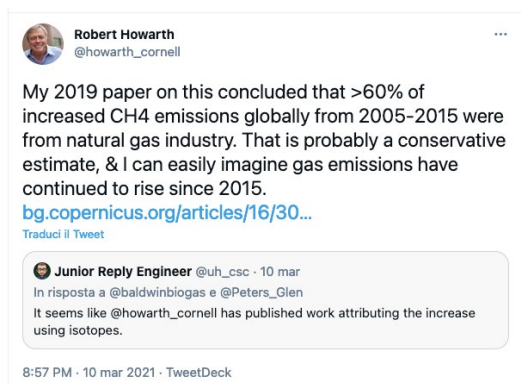
e petrolio. Sì, perché ora la nuova frontiera auspicata dalle multiutility energetiche è sì mandare in pensione il “cattivissimo” carbone, ma prevedere un interregno con l’“accettabile” alternativa del gas.

Energy Watch Group ha preso in esame i dati forniti dall’IEA, l’Agenzia internazionale per l’energia, per stilare un computo delle emissioni complessive di tutti i gas climalteranti, non solo quelle di CO<sub>2</sub>, collegati a una conversione a gas. Inoltre ha guardato alla filiera completa del gas fossile, dall’estrazione al trasporto all’utilizzo finale.

I dati che emergono dallo studio stravolgono totalmente il “sentire comune” propagandato dalle istituzioni e dall’industria in merito all’impatto del gas sul clima: secondo lo studio, sostituire le centrali a carbone esistenti con nuove centrali a gas porterebbe a un aumento complessivo delle emissioni di gas a effetto serra del 41%. Un’enormità.

Elemento dirimente per il think tank è che nel calcolare l’impatto reale del gas sul clima, oltre alle emissioni di CO<sub>2</sub> vanno prese in considerazione quelle di metano. Lo studio afferma infatti che già oggi le emissioni di metano collegate all’estrazione, trasporto e utilizzo del gas fossile corrispondono al 5% delle emissioni globali, mentre il totale delle emissioni di metano sarebbe il 41% delle emissioni globali di gas climalteranti.

I primi a ribattere che sono diversi i settori a generare ingenti emissioni di metano sono state ovviamente le *corporation* del settore dei combustibili fossili. Tuttavia andando a spaccare il capello, una ricerca del 2019 a firma del professor Robert W. Howarth della Cornell University è andata proprio a guardare quale fosse l'origine dell'incremento delle emissioni globali di metano registrato tra il 2005 e il 2015: oltre il 60% è stato generato dall'industria del gas fossile. Una stima forse conservativa, tanto che secondo lo stesso professor Howarth il dato probabilmente ha continuato ad aumentare dal 2015 a oggi.



Non a caso uno degli elementi dirimenti riguarda proprio le perdite di metano, di fatto non conteggiate, ma assolutamente rilevanti, come ammesso da uno studio della Commissione Europea del 2015, che stabilisce che le fuoriuscite avvengono nel trasporto a lunga distanza, sia via tubo (quindi, tramite gasdotti) che via nave, ovvero legato al trasporto di gas liquefatto lungo distanze fino a 4mila chilometri. Ma anche un'analisi di provenienza statunitense, di due anni più recente, aggiunge un ulteriore 10% alle emissioni di metano di altre parti della filiera del gas fossile. Lo stato dell'arte in merito ce lo presentano i dati satellitari delle missioni Sentinel 2<sup>4</sup> e 5P di Copernicus su un "campione" molto significativo: il gasdotto Yamal-Europa (4200 chilometri di lunghezza). Nel periodo 2019-2020 ci sarebbero state 13 perdite di gas con fuoriuscite

fino a 164 tonnellate l'ora. Badate bene, non per incidenti, ma per semplici operazioni di manutenzione. Gli scienziati hanno rilevato *leak* di metano anche in altri gasdotti russi, kazaki e statunitensi. Sebbene il metano rimanga in atmosfera solo 12 anni rispetto ai 500 della CO<sub>2</sub>, soprattutto gli effetti a breve termine di questa sostanza sui cambiamenti climatici sono notevoli, specialmente se si inizia a registrarli in modo accurato. Parliamo di un effetto climalterante che è 86 volte quello della CO<sub>2</sub> in un arco di 20 anni, e di oltre 100 volte più climalterante in un arco di 10 anni.

Partendo quindi dall'assunto che il gas andrebbe lasciato nelle viscere della terra, appare improbabile che ce ne libereremo molto presto. È ancora fonte di affari e guadagni per troppi giganti del settore estrattivo. In Italia è ben incastonato nel core business dell'Eni, mentre l'Enel, come in parte già accennato, vorrebbe riconvertire proprio a gas almeno quattro delle sue cinque centrali a carbone in fase di dismissione entro il 2025, ovvero quelle a Brindisi, Civitavecchia, La Spezia e Fusina. Meno pubblicizzata e più "sfuggente" è la Snam, fino al 2012 parte integrante della galassia Eni, ma da quell'anno "fuoriuscita" con una partita di giro che ha fatto passare le azioni dalla più importante multinazionale italiana alla Cassa Depositi e Prestiti – che ora proprio di Snam detiene poco più del 30 per cento attraverso la sua controllata CDP Reti.

La Snam "è una delle principali società di infrastrutture energetiche al mondo nonché una delle maggiori aziende quotate italiane per capitalizzazione"<sup>5</sup>. Ha registrato tanti profitti perché mettendo in fila tanti tubi per anni ha permesso che il gas arrivasse dai paesi produttori a quelli consumatori. E intende continuare a farlo, tanto che lo ha messo nero su bianco nel suo piano di investimenti 2020-2024: 6,5 miliardi, sui 7,4 totali, sono destinati alla realizzazione di infrastrutture per il trasporto del gas. O dei gas, al plurale. Sì, perché il 2 febbraio 2021, durante

Marco Alverà,  
amministratore delegato Snam  
TED Talk, Milano 2017



un'assemblea straordinaria della società, è stato modificato lo statuto per ricomprendere nell'art. 2, dedicato all'oggetto sociale, anche le attività legate alla transizione energetica, di cui in particolare il trasporto e la gestione delle energie rinnovabili, come biometano e idrogeno, la realizzazione e gestione di impianti connessi alla mobilità sostenibile e l'efficienza energetica.

È la “svolta green” tanto sbandierata ai quattro venti dall'amministratore delegato Marco Alverà, nominato nel 2016 dal governo Renzi e riconfermato nel 2019 dal primo esecutivo presieduto da Giuseppe Conte. Ormai non si contano più le sue dichiarazioni, che forse si possono ben sintetizzare in questa dichiarazione-manifesto che si trova sul sito web della Snam: “La nostra missione è guidare l'evoluzione del settore energetico, attraverso il *network* più innovativo di energia sostenibile, grazie al quale garantiamo forniture stabili all'Europa”. Il motto dell'azienda è quanto mai ambizioso: “*Energy to inspire the World*”.

Tutto ci dice però che Snam vuole continuare a espandere i mega-progetti per il trasporto del gas, ma anche i depositi, i terminali di gas naturale liquefatto in Italia e non solo (anche in Europa, in Cina e in India) e che la narrazione sui nuovi gas più sostenibili, la cui validità è tutta da provare, – rappresenta una sorta di cavallo di Troia per allungare la vita al gas fossile e sfruttare al meglio

le copiose risorse del Recovery Plan e del Green Deal europeo.

La narrazione sull'adattamento della rete di trasporto del gas per il trasporto dell'idrogeno è uno dei perni su cui poggia questa dualità di Snam: sarebbe un intervento molto costoso, che idealmente dovrebbe essere coperto con risorse pubbliche, e che risponderebbe più a una necessità dell'industria – di abbassare le emissioni di CO<sub>2</sub> del gas naturale, che verrebbe miscelato all'idrogeno con il cosiddetto *blending* – che a una transizione verso l'economia dell'idrogeno da rinnovabili. L'idrogeno così “mischiato” sarebbe infatti prodotto da fossili con o senza la cattura della CO<sub>2</sub>, e sarebbe destinato a essere bruciato, generando quindi ulteriori emissioni e impatti sull'ambiente.

Non è un caso che nella lista dei progetti presentati dal governo Conte 2 alla Commissione europea ci siano ben 2 miliardi di euro dedicati all'idrogeno. Pare che il governo Draghi non cambierà l'impianto del piano presentato a gennaio 2021, restano però forti dubbi in quanto nella versione aggiornata del 12 marzo – solo in inglese – non risultano piani di implementazione per 3 delle 5 misure che riguardano l'idrogeno e il peso dello stesso è circa un nono rispetto ai 18,55 miliardi di euro di investimenti relativi alla filiera delle rinnovabili.





## SNAM E LA SUA PRESENZA NEL MONDO

Fondata nel 1941, la Snam è la più grande azienda europea per estensione della rete di trasporto del gas.

### Mappa.

Rapporto IEEFA, marzo 2021

Nel Vecchio Continente può contare su un totale di 41mila chilometri di tubature. Ovviamente l'Italia fa la parte del leone, con ben 32.600 chilometri. La sua capacità di stoccaggio del gas si attesta sui 16,9 miliardi di metri cubi nel nostro Paese, ma arriva fino a oltre 20 miliardi se si includono anche le partecipazioni internazionali. Snam è un attore rilevante anche nel business del gas naturale liquefatto: in Italia gestisce Panigaglia LNG (La Spezia) ed è azionista di OLT Toscana (Livorno) e Adriatic LNG (Rovigo). In Grecia, è azionista di Revithoussa LNG Terminal e Alexandroupolis LNG Terminal attraverso DESFA, il gestore del sistema di trasporto greco a sua volta controllato da Snam. Fuori dall'Italia, possiede asset

in Albania (AGSCo), Austria (TAG, GCA), Cina (Snam Gas & Energy Services Beijing), Emirati Arabi Uniti (ADNOC Gas Pipelines), Francia (Teréga), Grecia (DESFA) e Regno Unito (Interconnector UK). Con il 20 per cento delle quote, Snam è l'azionista di maggioranza del Trans Adriatic Pipeline -TAP (20%), sezione del Corridoio meridionale del gas. Il bilancio 2020 parla di ricavi totali per 2.604 milioni di euro, 1.417 milioni di utile operativo adjusted e 1093 milioni di utile adjusted, a fronte di un indebitamento finanziario netto di 11.923 milioni. Il numero attuale di dipendenti si aggira sulle 3mila unità.

# 2. Il dilemma sardo

## Un dubbio amletico, su cui si arrovellano da anni le istituzioni e le comunità locali: la Sardegna va metanizzata oppure elettrificata?

Per la regione d'Italia più povera di infrastrutture energetiche e l'unica completamente tagliata fuori dal processo di metanizzazione è arrivato il momento delle scelte. Meglio usare una ricetta vecchia e "fossile", oppure puntare su un percorso virtuoso fatto di investimenti sulle rinnovabili e una vera decarbonizzazione?<sup>6</sup>

Uno studio commissionato dall'ente statale ARERA (Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente) alla società di consulenza RSE, sull'analisi costi-benefici dell'intera operazione sembrerebbe dare delle indicazioni alquanto precise, almeno in un arco di tempo ampio: "l'elettrificazione resta comunque la strada più coerente con le politiche di decarbonizzazione sull'orizzonte di lungo termine dal 2050". Una volta che bisogna pianificare con maggior attenzione il futuro, almeno anche a dar ascolto alla narrativa *mainstream* in questi tempi di ministero della Transizione ecologica, sarebbe opportuno scegliere la soluzione che funziona meglio nel lungo periodo. Non fa una grinza, ma non combacia con il credo di Snam, incentrato

sulla mitologica Dorsale. Un progetto promosso da Enura, joint venture di Snam e Società Gasdotti Italia che consiste in un metanodotto che dal nord dell'isola arriva fino alle sue estremità più meridionali, per un percorso di circa 400 chilometri, in grado di veicolare fino a 1,8 miliardi di metri cubi di gas. Il tutto, secondo quanto indicato dal progetto, per un costo di poco superiore ai 410 milioni di euro, sebbene studi indipendenti valutavano più verosimile una cifra sui 440 milioni.

Nel giugno del 2017, la Snam aveva iniziato a fare sul serio, tanto da avviare la procedura di valutazione ambientale presso la regione Sardegna. L'idea della dorsale in realtà riprendeva un progetto proposto in passato dall'Edison, con l'algerina Sonatrach, l'Enel, la Hera e la finanziaria regionale sarda Sfirs per realizzare un gasdotto che doveva partire dall'Algeria, precisamente dalla località di Kudiat Draouche, doveva arrivare per mare fino a Porto Botte, non lontano da Sant'Antioco, per poi proseguire sulla terra ferma fino a Olbia. Una volta raggiunto il nord della Sardegna, i tubi si dovevano immergere di nuovo nel Mar Tirreno per approdare a Piombino, in Toscana. Un'opera ambiziosa, ma riposta nel cassetto già nel 2013 perché su di essa si staglia l'ombra della corruzione internazionale<sup>7</sup>.

In teoria, visto lo stop intimato dall'analisi costi-benefici, anche la dorsale di Snam dovrebbe rimanere solo sulla carta. Il condizionale è d'obbligo, perché il governo non ha archiviato





del tutto il progetto, che potrebbe risorgere dalle sue ceneri come una fenice qualora il gas venisse sostituito dal biogas o dall'idrogeno.

Nel frattempo Snam ha già trovato un'alternativa. Nel suo piano strategico per il quinquennio 2020-2024, si menzionano investimenti per “la realizzazione della pipeline virtuale in Sardegna e dei primi tratti di rete”. Un qualcosa “fuori dagli schemi”, che al posto della dorsale comporterà la realizzazione di reti di distribuzione locali da costruire in prossimità del petrolchimico e dell'area industriale di Porto Torres nella parte nord dell'isola, nella zona del Sulcis e dell'impianto industriale di Euralluminia a sud e nei pressi di Oristano, l'unico territorio della Sardegna già servito da due rigassificatori. I rigassificatori sono la vera grande chiave del “nuovo” progetto di metanizzazione, si basano sul trasporto via nave del metano in forma liquida da cui l'acronimo italiano GNL (LNG nella sua versione inglese). Questo gas arriva in navi deposito specializzate, viene posto in grossi depositi costieri o offshore (come nel caso dei

terminali di stoccaggio e rigassificazione, FSRU). In Sardegna sono previsti almeno 7 depositi, da lì il metano viene riportato allo stato gassoso – attraverso i rigassificatori appunto – e immesso nei tubi.

Come rivelato dal sito specializzato ship2shore, “Snam è alla ricerca di armatori interessati a fornire unità gas carrier che serviranno al gruppo di San Donato Milanese per avviare il percorso di metanizzazione della Sardegna”. Tanto che l'azienda ha avviato formalmente – con la pubblicazione del bando in Gazzetta Ufficiale Europa – una procedura di prequalifica per i fornitori interessati a proporsi.

La cosiddetta pipeline virtuale sarà costituita da bettoline che effettueranno la spola tra i due rigassificatori che la società gestisce sul continente, ovvero Panigaglia (tramite la controllata GNL Italia) e Livorno (tramite la partecipata OLT Toscana ), e la Sardegna, alimentando di gas naturale liquefatto due FSRU che verranno installate (anch'esse una volta reperite sul mercato) con tutta probabilità – secondo le dichiarazioni del responsabile Asset Italia di Snam Massimo Derchi – a Portovesme e Porto Torres e che dovrebbero entrare in funzione rispettivamente nel 2024 e nel 2025.<sup>8</sup>

Ma chi si avvantaggerà da tutta questa operazione? I “Medici per l'ambiente” di ISDE fanno notare che la Sardegna è fortemente condizionata da questo modello di struttura industriale inefficiente basata quasi totalmente sulla combustione dei fossili, dall'alto spreco di energia ma anche dall'elevata produzione di rifiuti. Questo in una regione dove, il sistema di produzione energetica è oggi tra i maggiori produttori di CO<sub>2</sub>, se si considera che la produzione media pro capite è di 11 tonn./anno, superiore del 40% alla media nazionale. La Sardegna, con i suoi circa 800 grammi di CO<sub>2</sub> per kWh prodotto, affianca India, Cina e Australia tra i principali inquinatori del pianeta e dei suoi ecosistemi.



La nave gasiera “Golar Frost,”  
Foto di Lens Envy (CC BY-NC-ND 2.0)

Rispetto all’area di Porto Torres il Dott. Domenico Scanu, presidente di ISDE Sardegna, ci aveva anticipato alcuni dati allarmanti emersi nello studio SENTIERI del 2019, in cui erano state inserite per la prima volta anche le sottopopolazioni dei giovani, ovvero bambini e ragazzi dai zero fino a 29 anni. “In questi territori anche queste sottopopolazioni si ammalano di più, si ricoverano di più e muoiono di più” ci ha detto il Dott. Scanu. I dati in effetti sono impietosi: nel sito di Porto Torres si sono registrati 77 casi di tumori maligni nel complesso dell’età 0-29 anni, dei quali 17 in età pediatrica e solo 1 nel primo anno di vita<sup>9</sup>

Insomma, invece di curare un male già in stato avanzato, con la dorsale si farebbe di tutto per farlo durare nel tempo. Il petrolchimico e la centrale obsoleta a carbone di Fiume Santo hanno bisogno di questo tipo di investimenti, oppure possono essere mandate in pensione, provando a puntare sulle bonifiche dei siti inquinati (SIN) e uno sviluppo industriale con impatti ben differenti da quello attuale.

“Quindi tutto ciò che sta accadendo in Sardegna oggi – aggiunge Scanu - non avviene a caso, è frutto di una politica governativa internazionale che vede purtroppo la Sardegna diventare una piattaforma energetica nel Mediterraneo”.

“Il nostro no alla metanizzazione nasconde tanti sì – ci racconta l’attivista Paola Pilisio. È un no ancora ai combustibili fossili ma è un sì a un futuro energetico sostenibile e quindi a misura delle comunità che ospitano, ovviamente, gli impianti, che saranno dunque a misura di comunità e non speculazioni piovute dall’alto”.

La Snam ha tutt’altra idea e la sta già mettendo in atto. Invece del laboratorio per una giusta e dovuta transizione, agli occhi dell’azienda la Sardegna rimane un territorio “di servizio”, in una visione quasi neo-coloniale, basata sull’estrazione di ricchezza coniugata con le priorità di un business incardinato ancora tanto sul gas. In pratica: Sardinia to inspire the world: promuoviamo alternative sostenibili, pratichiamo nuovi progetti fossili!

# 3. La saga infinita del TAP

## Tanto si è detto e scritto del TAP, acronimo di Trans Adriatic Pipeline, nonché terza e conclusiva sezione del Corridoio Meridionale del Gas.

Per fortuna oltre a tesserne le lodi, come fatto da partiti politici di varia collocazione, o predicare la sua ineluttabilità, vedi alla voce Movimento Cinque Stelle, qualche voce fuori dal coro ogni tanto si è sentita. Molto sul territorio, dove le proteste sono state tante e in un arco di tempo molto esteso. Chi ha voluto vederci chiaro sui reali interessi in ballo o sulla situazione tutt'altro che idilliaca nel Paese esportatore di gas, l'Azerbaijan governato da decenni dalla famiglia Aliyev e dove si contano almeno un centinaio di prigionieri politici, ha avuto di che raccontare. Inchieste giornalistiche come quelle realizzate dalla trasmissione di Rai 3 *Report* o dall'*Espresso*, hanno scoperchiato un verminaio pieno di relazioni scabrose tra politici italiani e dell'Europa occidentale e l'establishment azero o il ruolo giocato dal presidente della Turchia Recep Tayyip Erdoğan e dai suoi sodali in tutta questa vicenda. Nel corso degli anni, noi di ReCommon abbiamo cercato di dare risalto il più possibile a questi temi così controversi, unendo le forze con chi, compresi i giornalisti d'inchiesta, non credevano alla vulgata sul TAP "opera senza

macchia". Ma oltre a denunciare il possibile e presunto malaffare, abbiamo anche sempre sottolineato quanto l'ennesimo gasdotto che taglia in due mezzo continente non si doveva fare, perché foriero di impatti devastanti per i territori e per il clima, tantomeno con risorse pubbliche. Le tubature sono state posate su un percorso lungo ben 3.500 chilometri, l'opera è ormai completa, ma la partita è tutt'altro che chiusa.

C'è infatti un pesante strascico giudiziario in corso nelle aule del tribunale di Lecce. Sul banco degli imputati siede proprio la società promotrice del progetto, la TAP AG. Un consorzio con sede nel cantone svizzero di Zugo e di cui è azionista di spicco, con il suo 20 per cento delle quote, anche la Snam. L'accusa formulata dal pubblico ministero del capoluogo salentino è di quelle "da matita blu": disastro ambientale. L'imputazione riguarda anche diciotto manager della stessa TAP AG e delle diverse aziende contrattate per l'esecuzione dei lavori. TAP AG è citata nella persona dell'ingegner Luca Schieppati e dell'avvocato Elisabetta de Michelis, i direttori dotati di potere di rappresentanza della società in Italia. Nel pool di avvocati "arruolati" per difendere TAP e i suoi manager c'è anche l'ex ministro della Giustizia, nonché vice presidente dell'Università LUISS Guido Carli di Roma, Paola Severino, già sotto le luci della ribalta di recente come difensore dell'ad dell'Eni Claudio Descalzi nel processo per la presunta tangente da oltre un miliardo di dollari pagata per la licenza petrolifera nigeriana OPL 245.



Tra gli imputati spiccano il Country manager di TAP AG Michele Mario Elia, il project manager per l'Italia Gabriele Paolo Lanza, dipendente di Snam Rete Gas, e Marco Paoluzzi di Technip Italy, direttore dei lavori per conto della società controllata dal gruppo TechnipFMC.

Gli illeciti su cui si basa il processo, al momento di andare in stampa ancora all'inizio della fase dibattimentale, comprendono reati ambientali commessi tra il novembre 2016 e il luglio 2019 e legati alla costruzione del progetto e all'espianto degli ulivi in località "Le Paesane", dove la Procura ha messo sotto sequestro l'area di cantiere ad aprile 2018, poi dissequestrandola una volta chiuse le indagini nel 2019. La tesi accusatoria, che se confermata potrebbe gettare un'ombra molto fosca sull'opera, verte sul fatto che i lavori di preparazione, di costruzione del terminal di ricezione (PRT), del micro-tunnel e di posa dei tubi sarebbero avvenuti in assenza di permessi validi. L'autorizzazione di impatto ambientale rilasciata nel 2014 e l'autorizzazione unica del 2015 non sarebbero valide in quanto

non terrebbero conto degli impatti cumulativi del progetto. La Procura ritiene non siano valide nemmeno le autorizzazioni di varianti in corso d'opera concesse dal ministero dello Sviluppo economico e relative all'espianto degli ulivi nella stessa località Le Paesane, passata alla cronaca per la violenta repressione della protesta popolare proprio contro lo sradicamento degli alberi. La giustizia farà il suo corso – una sentenza di primo grado potrebbe materializzarsi, pandemia permettendo, già entro la fine del 2021 – ma è indubbio che se l'accusa di disastro ambientale dovesse essere provata le ricadute anche per la Snam, socia al 20 per cento del consorzio, sarebbero tutt'altro che trascurabili.

Anche perché le accuse riguardano anche la bretella da 52 chilometri da Melendugno a Mesagne, vicino Brindisi, che serve a collegare il TAP con la rete di distribuzione italiana, progetto sotto la responsabilità Snam. La bretella attraversa terreni agricoli e centri abitati e ha visto non poche controversie con i proprietari terrieri non particolarmente entusiasti di vedere un tale





Foto: Comitato No Tap

gasdotto passargli letteralmente sotto casa. I lavori dovevano essere completati entro il 31 dicembre del 2020, ma il decreto ministeriale del MISE datato 21 ottobre 2020 ha prorogato al 31 marzo 2021 “i lavori relativi alle attività ancillari, in particolare per il ripristino dell’area interessata alla realizzazione dell’opera, non necessari alla messa in operatività dell’infrastruttura”.

Questi comprendono anche la restituzione dei terreni agricoli all’utilizzo dei proprietari, con il ripristino del *top soil*, ovvero la parte più fertile del terreno che è andata perduta con gli scavi, e ventilate restrizioni rispetto

alle attività agricole possibili; il reimpianto degli 828 ulivi sopravvissuti ai diversi anni nella “*nursery*” di TAP e alla xylella, e un altro migliaio di ulivi di una specie diversa, resistente alla xylella, a sostituzione delle piante che non sono sopravvissute dopo l’espianto.<sup>10</sup>

Ma oltre al fronte salentino, c’è anche un filone europeo ancora aperto. Insieme alle Ong

ambientali CEE Bankwatch Network e Friends of the Earth Europe e alla rete CounterBalance, ReCommon nel novembre 2020 ha presentato una denuncia all’Ombudsman dell’UE sulla presunta irregolarità dei prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti per il Corridoio Meridionale del Gas. Sì, sempre loro, la

banca di sviluppo dell’Unione europea con il presidente che ha dichiarato il gas morto e sepolto, ma che in tempi non lontani distribuiva una cornucopia di soldi pubblici per gasdotti come quello che dal Mar Caspio arriva fino alle coste pugliesi, mentre l’UE si impegnava a importanti riduzioni delle emissioni con l’Accordo di Parigi sul clima. Che denaro dei contribuenti

europei dovesse essere destinato a opere del genere è stata da sempre una mossa a cui noi di ReCommon ci siamo opposti con forza, anche quando sono stati erogati. Tanto che, come detto, abbiamo presentato un ricorso sostenendo che la Banca europea per gli investimenti avrebbe concesso gli investimenti senza un’adeguata valutazione del loro impatto sul clima.

**I conteggi indipendenti realizzati da noi di ReCommon e dalle altre organizzazioni dicono che la BEI non avrebbe dovuto finanziare il TAP in quanto le emissioni del gasdotto sono troppo alte**

La valutazione della BEI sull'impronta di carbonio del TAP ha previsto 2,5 volte meno emissioni di gas serra rispetto alla valutazione di impatto ambientale e sociale che era stata presentata dal consorzio costruttore il gasdotto. Nel caso di TANAP, il segmento del Corridoio la stima della BEI era 3,5 volte inferiore a quella della valutazione d'impatto ambientale e sociale del progetto. Inoltre rispetto alla tratta italiana, dove si trova il terminal di ricezione del gasdotto (conosciuto come PRT di Melendugno) in cui viene ridotta la pressione del gas trasportato per adattarla a quella della rete di distribuzione Snam, la stima della Banca europea per gli Investimenti non prevede alcuna emissione di CO<sub>2</sub> e tantomeno di metano. Eppure è risaputo che proprio impianti di questo tipo sono soggetti a operazioni ordinarie in cui il gas viene rilasciato in atmosfera, come rilevato dagli studi scientifici effettuati in altri impianti simili. Operazioni che forse con troppa leggerezza sono state definite dalla Bei e dal suo meccanismo di *compliance* interno "irrilevanti".

Tuttavia, anche le proiezioni delle emissioni che appaiono nelle valutazioni d'impatto ambientale e sociale dei due gasdotti sottostimano l'impronta climatica del megaprogetto. Queste proiezioni tengono conto solo delle emissioni nei paesi di transito dei due gasdotti, invece di prendere in debita considerazione tutte le emissioni lungo il Corridoio meridionale del gas.

I conteggi indipendenti realizzati da noi di ReCommon e dalle altre organizzazioni dicono che la BEI non avrebbe dovuto finanziare il TAP in quanto le emissioni del gasdotto sono troppo alte per rispondere ai limiti imposti dagli Accordi di Parigi, che l'UE ha implementato prima della concessione del prestito di 1,5 miliardi di euro da parte della sua banca di investimento.

In attesa della valutazione dell'Ombudsman, è lecito chiedersi come si esprimerà in proposito il presidente Hoyer, quello del "il gas è finito". Ammetterà errori grossolani del passato? Anche



Proteste contro l'eradicazione degli ulivi e la costruzione del gasdotto Tap a Melendugno (LE) nel 2017.

Foto di Alessandra Tommasi

perché sul TAP di ombre ne continuano ad aleggiare numerose.

Intanto Snam sembra essere sempre un passo avanti. E così un altro gasdotto che era in programma da annisempre in Puglia, ovvero il Matagiola-Massafra, ha cambiato veste in infrastruttura per il trasporto dell'idrogeno. Legato a questo nuovo-vecchio progetto c'è l'accordo siglato nel febbraio 2020 tra la società del petrolio e del gas azera Socar e la Snam per lo sviluppo di bio gas orientato anche al potenziale trasporto degli stessi attraverso il corridoio sud del gas, e quindi attraverso il TAP<sup>11</sup>.

Sì, perché il business del gas per restare in piedi deve ridurre le proprie emissioni e rimanere rilevante nel raggiungimento degli obiettivi "net zero" dell'Unione europea. Per esempio orientandosi alla produzione di idrogeno pulito come scritto addirittura nel Green Deal europeo.



# 4. Calcoli sbagliati?

## Come si ottiene la patente di azienda sostenibile? Chi certifica che una compagnia sta imboccando la strada giusta per salvaguardare l'ambiente e il clima?

Di fatto ci si deve basare sui dati che le stesse società forniscono e che in teoria dovrebbero essere affidabili e rispondere al vero. Però se ci sono delle “incongruenze” tutto si complica. Specialmente se si parla delle emissioni, che sono lo spartiacque tra le categorie dei buoni, che “vogliono bene al Pianeta”, e dei cattivi, che non ci pensano nemmeno a smettere di inquinare pur di accumulare profitti. Siccome fare i calcoli delle emissioni è una faccenda assai complessa, proviamo a fare un po' d'ordine.

C'è una cosa che si chiama Protocollo Gas Serra, che si divide in tre categorie di emissioni: la prima si chiama Scope 1 e comprende tutte quelle “dirette”. Per esempio la CO<sub>2</sub> che produce una fabbrica di automobili nel corso della sua attività produttiva, ovvero quando le automobili vengono assemblate. La seconda, Scope 2, sono indirette e derivano dall'energia che una compagnia acquista e usa per le sue attività. Una fabbrica di automobili ha bisogno di tanta

corrente elettrica che acquista da un fornitore. L'ultima, Scope 3, presenta un ulteriore grado di “separazione”. Sempre prendendo come paradigma la fabbrica di automobili, sono le emissioni che quest'ultime rilasciano in aria una volta che vengono acquistate e usate. Quindi il conteggio fa riferimento sia alle emissioni derivate dal consumo dei beni prodotti che a quelle collegate alle materie prime usate per produrre le automobili. In pratica, inizio e fine della filiera. Stop.

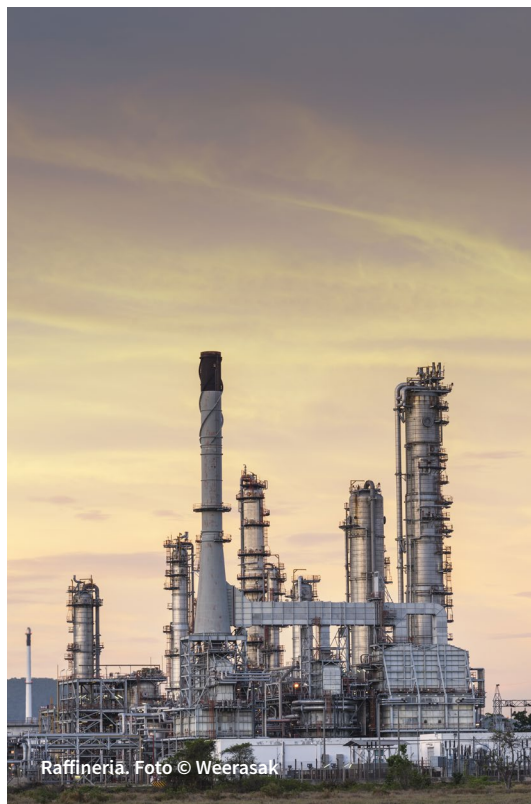
Nel caso della Snam, che porta il gas da un punto A a un punto B, o da *upstream* a *downstream*, come si dice in gergo tecnico, il protocollo non sembra essere così chiaro. O meglio, fatta la legge trovato l'inganno. Perché una volta che il gas lo veicolo poi pilatescamente me ne lavo le mani, e il conteggio di quanto gas viene bruciato e di quante emissioni vengono rilasciate in aria non è più affare mio. Senza i tubi dei gasdotti che lo trasportano per migliaia di chilometri, però, forse non staremmo nemmeno a parlare del gas e dei suoi impatti, perché questo combustibile fossile rimarrebbe sotto terra.

Questo “trucchetto contabile” è stato smascherato da ben due studi dell'Institute for Energy Economics and Financial Analysis (IEEFA), stimata organizzazione statunitense che ha “come missione l'esame delle questioni relative ai mercati, alle tendenze e alle politiche energetiche”.

Nel primo rapporto<sup>12</sup>, datato dicembre 2020, si arriva alla dirimpiente conclusione che le emissioni “reali” di Snam e quattro sue “consorelle”, GRTgaz (Francia), Enagas (Spagna), National Grid (Regno Unito) e Fluxys (Belgio), siano almeno 100 volte maggiori delle loro emissioni dichiarate. Come se non bastasse, le emissioni “nascoste” sembrano essere in aumento, mentre quelle “certificate” sono in calo. Un apparente corto circuito molto pericoloso. Le società che trasportano il gas si schermano dietro la motivazione che la loro attività consiste nel fornire solamente servizi di trasporto, stoccaggio e gestione dei terminali. Non possiedono il gas fossile che veicolano e vendono, quindi sembrano avere un livello di responsabilità molto più basso.

Secondo IEEFA, e noi ci accodiamo al suo pensiero, Snam e i suoi “simili” sono intrinsecamente società di combustibili fossili, quella è la loro area di business ed equipararle a semplici compagnie di trasporto sarebbe del tutto erroneo. Per il comparto dello *shipping* trattare banane o computer è del tutto indifferente. Si può differenziare a proprio piacimento, basta ci sia spazio nei container che le società trasportano da una parte all'altra del Pianeta. Nei tubi di un gasdotto è difficile far passare altre “merci”. Non riportando le emissioni dell'uso finale, stanno effettivamente dicendo che non si preoccupano di quale gas passa attraverso la loro rete, o di come il gas viene utilizzato - incluso se viene bruciato, come per lo più accade, con conseguente rilascio in atmosfera di anidride carbonica e altre componenti inquinanti.

Un passaggio questo ancora più importante se consideriamo che Snam e le altre società di trasporto del gas - come ad esempio Fluxys e Enagas - sono anche azioniste dei più grandi gasdotti di lunga percorrenza costruiti negli ultimi anni nell'UE, divenendo dei veri e propri *driver* dell'espansione del mercato europeo. Per esempio l'UK Interconnector, che collega la Gran Bretagna al terminal LNG di Zeebrugge in Belgio,



e il gadotto TAP, che come sappiamo porta sul mercato dell'UE il gas dell'Azerbaijan.

Il secondo studio di IEEFA<sup>13</sup> si concentra specificamente sulla società italiana, sulla sua strategia 2020-2024 e sull'obiettivo “net zero” entro il 2040. Il termine “net zero” è stato coniato nell'ambito dell'accordo di Parigi del 2015 sul cambiamento climatico, riferendosi all'obiettivo globale di raggiungere zero emissioni “nette” di gas serra nella seconda metà del 21° secolo, in un'economia post-combustibili fossili. Una definizione che lascia aperta una porta enorme per continuare a utilizzare combustibili fossili come il gas, compensando le emissioni derivate con progetti di “*offsetting*” già ampiamente criticati per l'impatto sui diritti umani e per la fallimentare contabilità delle emissioni che in realtà continuano ad aumentare.<sup>14</sup>

Fra il 2017 e il 2019, le emissioni derivate dall'utilizzo finale del gas trasportato da Snam, che l'azienda non include nel suo computo delle emissioni, ammonterebbero, secondo le stime di IEEFA, a 70 volte quelle ufficialmente dichiarate dall'azienda<sup>15</sup>. Senza poi tenere in alcuna considerazione le fughe di metano che si verificano durante il trasporto. Eventi non così infrequenti e il cui impatto sulla crisi climatica è superiore rispetto a quanto ritenuto in precedenza, come abbiamo spiegato nel capitolo uno.

Quindi se Snam afferma che sarà a “zero emissioni entro il 2040”, come dichiarato nel novembre 2020 nel suo ultimo piano strategico, lo fa partendo da una premessa quanto meno discutibile, ossia con un conteggio delle emissioni monco e una strategia inadeguata. In primis perché incentrata sul gas almeno per il 50 per cento, con solo il 9 per cento degli investimenti allocati per la transizione energetica.

Il net zero di Snam, nei calcoli di IEEFA, diventa una riduzione delle emissioni stimate complessive di circa tre quarti, ovvero a 35 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti (MtCO<sub>2</sub>eq) entro il 2040. Ovvero 18 volte le emissioni dichiarate dall'azienda, un “net zero” forse troppo poco vicino allo zero. Se tutto dovesse andare secondo i piani di contrasto alla crisi climatica e quindi si dovessero compiere tutta una serie di passi virtuosi, la Snam fra circa una ventina d'anni potrebbe ritrovarsi a essere una delle società più inquinanti d'Europa. A corroborare questa tesi c'è anche il dato sugli “investimenti verdi”. Un notevole 50 per cento, per un totale di 3,7 miliardi di euro, indicato sul piano strategico 2020-2024 come “contributo

per un'economia carbon neutral” e orientata verso l'idrogeno. Leggendo però nel dettaglio, si scopre che i fondi destinati all'idrogeno sono solo il 6 per cento, mentre quelli per il cosiddetto *business as usual* il 90 per cento. Il 70 per cento delle infrastrutture (intesi come gasdotti) sarebbe “pronto per veicolare idrogeno”, ma a fronte di questa cifra importante si menzionano percentuali che fanno riferimento sì al trasporto di idrogeno, ma sempre miscelato (il già incontrato “blendend”) al gas. E in quantità minime: dal 2 per cento al 10 per cento. Ben altro da quello che si aspetterebbe un investitore leggendo i vari riferimenti alla “H2-readiness” (l'essere preparati a puntare sull'idrogeno) delle infrastrutture di Snam.

**Se tutto dovesse andare secondi i piani di contrasto alla crisi climatica e quindi si dovessero compiere tutta una serie di passi virtuosi, la SNAM fra circa una ventina d'anni potrebbe ritrovarsi a essere una delle società più inquinanti d'Europa.**

Altro dato “controverso” esaminato nel secondo studio di IEEFA è quello relativo alla finanza sostenibile: è fatto poco noto infatti che ad oggi Snam raccoglie il 40 per cento dei propri capitali da investitori “sostenibili”, per una cifra intorno ai 6 miliardi di euro, e punta ad arrivare al 60 per cento nel 2024. Peccato che non esistendo una definizione univoca di “finanza sostenibile” anche

questa informazione richiederebbe un dettaglio ulteriore che la sostanzia.

Una società, in questo caso Snam, emette delle obbligazioni che definisce “sostenibili” - di transizione. Però visto che non esistono degli standard comuni riconosciuti e non c'è un regime di controllo, sta agli investitori stabilire se i bond rispondono o meno agli standard di sostenibilità di cui ciascun investitore si è dotato.

Ci sono però delle organizzazioni che si occupano in maniera specifica di finanza sostenibile. Le due più considerate a livello internazionale sono la International Capital Market Association (ICMA) e la Climate Bonds Initiative (CBI). Solo una delle



categorie di obbligazioni immesse sul mercato da Snam, per un totale di 0,5 miliardi di euro, ha ricevuto la qualifica “verde” dall’ICMA, mentre la CBI nel luglio del 2020 sottolineava come serva “un controllo addizionale per assicurare che obiettivi ambiziosi siano raggiunti in merito al processo di decarbonizzazione”.

Ci sembra alquanto lapalissiano sottolineare come gli investitori abbiano bisogno di dati affidabili per staccare assegni intestati alle compagnie che si fanno belle fregiandosi dell’appellativo di *low carbon*.

Ancora di più alla luce dei crescenti investimenti di Snam nei terminali LNG e dell’impatto quanto mai devastante che questo tipo di strutture ha sul clima globale. Nel 2019 erano ben 21 i nuovi terminali LNG in programma in Europa, dei quali 6 già in costruzione. Tanto per farci un’idea, dei circa 400 miliardi di metri cubi di gas utilizzati all’anno all’interno dell’UE, meno del 15% è prodotto nel territorio dell’Unione. Del 85% del gas importato, circa il 10% arriva via nave. I fornitori principali sono Russia, Algeria, Qatar e gli Stati Uniti, esportatori di gas estratto usando la temibile tecnologia del *fracking*, la fratturazione idraulica<sup>16</sup>. Se in generale dovremmo ridurre drasticamente l’estrazione e l’utilizzo di gas

fossile, tanto più dovremmo renderci conto che liquefare, trasportare, rigassificare il gas aumenta drasticamente la sua impronta ambientale e climatica. Ma non è finita qui. Secondo uno studio del già citato professor Robert W. Howarth della Cornell University del 2019<sup>17</sup>, il riscaldamento climatico generato dalle maggiori emissioni di metano porta a danni significativi anche alla salute e all’agricoltura. Se il costo sociale delle emissioni di metano varia dai 2.700 ai 6.000 dollari per tonnellata, le maggiori emissioni generate dal *fracking* (circa 9,4 Tg di metano all’anno a livello globale) corrispondono a un danno annuale stimato tra i 25 e i 55 miliardi di dollari per ciascuno degli ultimi anni. Un costo che supera il valore incassato dalle società americane per il gas liquido venduto.

Come già sappiamo, Snam è tra i proponenti di due nuovi terminali LNG in Sardegna e ne ha acquisiti diversi nel corso degli ultimi anni. Lasciamo agli economisti il calcolo del costo reale che gli impianti avranno anche da questo lato dell’Oceano, di certo non ci sembra si possa parlare di un business con certificato di “sostenibilità”.

# 5. La lobby dell'idrogeno

**Il già citato nuovo articolo 2 dello statuto di Snam introduce la parolina magica, ormai sbandierata ai quattro venti come la panacea di tutti i mali climatici: idrogeno.**

È questo il nuovo pilastro su cui l'ad Alverà sta edificando l'azienda del futuro. Sempre non perdendo di vista il gas, e meglio "mischiando" i due elementi il più possibile. Il *battage* pubblicitario dell'azienda sulla bontà assoluta della "fonte energetica pulita per eccellenza" è incessante, favorito da un contesto molto predisposto alla buona novella.

Peccato che l'idrogeno di pulito abbia ancora molto poco, perché meno dell'1% per cento di quello che viene prodotto nel mondo proviene da sole fonti rinnovabili, mentre circa il 90% è generato dalle fonti fossili, principalmente gas e in parte carbone.

L'idrogeno si distingue per una colorazione simbolica. Grigio, come si può intuire, è il meno sostenibile, perché deriva interamente dai combustibili fossili. Blu è quello più controverso, il verde è prodotto da sole rinnovabili, ma anche qui ci sono dei però.

Gli interrogativi sono tanti e sistemici. A partire dall'intenzione del governo italiano di coprire al massimo il 20 per cento dei bisogni energetici del Paese con l'idrogeno "verde" entro il 2050. Anche se tutto dovesse andare secondo i piani, cosa tutt'altro che scontata, così rimarremo con l'80 per cento dei consumi coperto dalle fossili e solo in parte dalle rinnovabili già installate. Rimane anche il dubbio su come e dove sarà prodotto, questo fantomatico idrogeno verde.

Secondo l'Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA), produrre idrogeno interamente da energia elettrica (rinnovabile o meno) porterebbe a una domanda di energia di 3.600 TWh, più del doppio dell'attuale generazione di energia all'interno dell'Unione europea. Di fatto sembra più uno



Fonte: La Montatura dell'Idrogeno (2021) di Corporate Europe Observatory, Food and Water Action, ReCommon

stimolo ad aumentare i consumi energetici, in palese contraddizione con quanto predicato anche a livello di istituzioni europee, ancora una volta partendo dalla presunta domanda invece che da un'analisi dei bisogni e da valutazioni previe su come ridurre i consumi.

Un modello sbagliato che per altro sarebbe imposto dalle corporation e dalle istituzioni europee anche a paesi esterni all'UE: entro il 2050, l'Europa vuole

installare sul suo territorio 40 GW di rinnovabili per la produzione esclusiva di idrogeno e altri 40 GW nei paesi alle porte dell'Unione europea. Tra i primi candidati troviamo l'Egitto e il Marocco, che sono già collegati all'Europa da gasdotti verso la Spagna e l'Italia, con mega-progetti di solare concentrato per l'export di energia. Progetti questi già criticati per l'importante quantità di acqua di cui necessitano, il che nelle zone desertiche rappresenta un limite significativo. Nel caso del Marocco, alcuni dei progetti di solare concentrato si trovano nel territorio conteso del Sahara Occidentale, aggiungendo ulteriore complessità per le violazioni dei diritti umani denunciate dal popolo Saharawi.

Insomma gli scenari che appaiono all'orizzonte non appaiono così idilliaci come ci vorrebbero far credere in primis i signori di Snam. È indubbio che l'azienda di San Donato Milanese pensi già alle prospettive dei decenni a venire, ma che tutte le nuove opportunità sono lette tramite filtri obsoleti, o meglio che provano a far sopravvivere un business che un adeguato nuovo approccio alla crisi climatica dovrebbe solo consegnare alla storia.

Così, quando un bel giorno del luglio 2020, poco dopo il lancio della Strategia europea

**Peccato che l'idrogeno di pulito abbia ancora molto poco, perché meno dell'1% per cento di quello che viene prodotto nel mondo proviene da sole fonti rinnovabili, mentre circa il 90% è generato dalle fonti fossili**

sull'idrogeno da parte della Commissione europea, la Snam e le sue consorelle della lobby degli operatori dei gasdotti, la coalizione Gas for Climate, non se ne sono stati con le mani in mano, ma hanno presentato un patinatissimo rapporto dal titolo quanto mai eloquente: "European Hydrogen Backbone". Ovvero come infondere nuova linfa ai propri gasdotti, usandoli per veicolare l'idrogeno. Un passo avanti e due passi indietro, perché per quei tubi continuerà a passare gas. Le analogie tra i due documenti sono tante e si spiegano con una intensa attività di lobby.

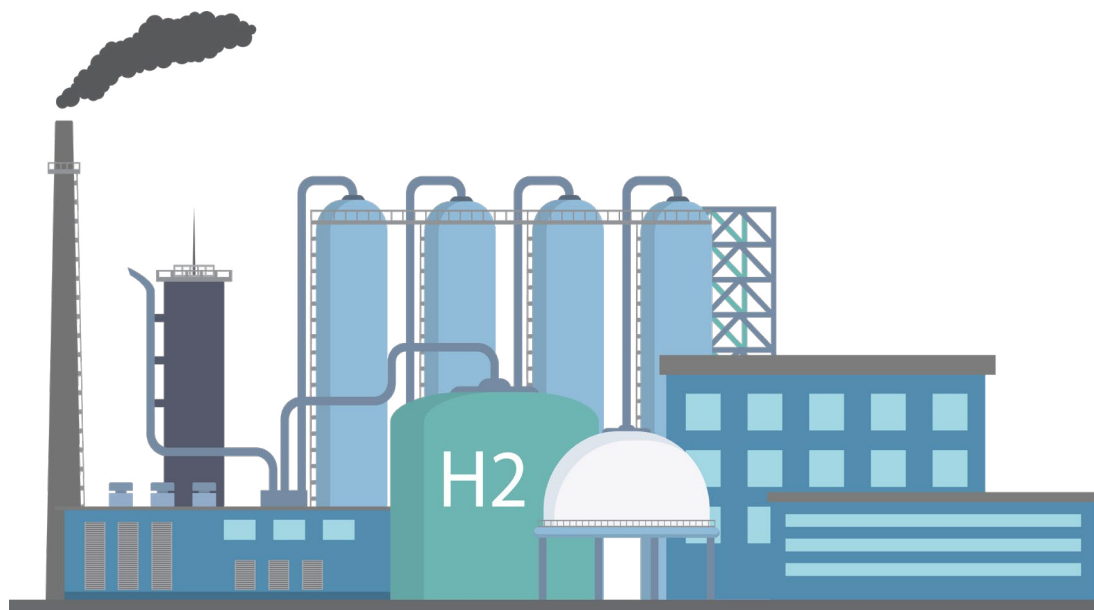
La Snam è un po' l'anima di Gas for Climate fin dalla sua fondazione, che risale al 2017. Ma una rete tira l'altra, così la compagnia di San Donato Milanese è membro molto attivo anche di Gas

Infrastructure Europe (GIE),

Hydrogen Europe e Hydrogen Council, mentre l'amministratore generale, Marco Alverà, fino al 2020 è stato presidente della 'super' partnership commerciale GasNaturally. Alverà è un habitué dei corridoi del potere di Bruxelles nonché un peso massimo della lobby del gas: dieci anni di stimata carriera in Eni dopo un passato come vicepresidente di Eurogas d'altronde serviranno pur a qualcosa.

Come detto, è ormai avvezzo a cantare anche il peana per l'idrogeno, sul quale nel 2019 ha scritto un libro dal titolo quanto mai esplicativo e ambizioso: "Rivoluzione Idrogeno". Fresco di stampa, si è premurato che una copia fosse inviata alla futura commissaria europea per l'energia, l'estone Kadri Simson. Una "scusa" più che valida per chiedere un incontro, puntualmente arrivato. Nella corrispondenza con la Simson e altri funzionari di spicco della Commissione, non manca anche un suo editoriale pubblicato dal *Financial Times*, che invoca una strategia





dell'idrogeno a 'tecnologia neutrale', e chiede alla Commissione di non discriminare le alternative tecnologiche. Il messaggio è chiaro: "Cara Commissione, devi mettere sullo stesso piano l'idrogeno blu e quello verde,". Parafrasando, "non devi discriminare il gas, che finché c'è non va ignorato. Anzi".

La lobby del gas è stata così brava nel suo battage sulle istituzioni europee da convincere la Commissione e non solo che l'idrogeno da fossili – rigorosamente blu, ovvero con cattura della CO<sub>2</sub> – sarebbe stato un passaggio obbligato verso l'idrogeno verde, in attesa della realizzazione dei famosi 80 GW di nuove rinnovabili. Eppure poco alla volta sta emergendo che forse non è esattamente così. La lettura più razionale, che tiene conto di costi e benefici dell'idrogeno, ci dice che quello verde dovrebbe essere prodotto e utilizzato in loco come vettore. L'idrogeno blu invece è pensato (dalle società fossili) per essere trasportato assieme al gas. D'altronde a proporlo sono società "di trasporto" che quindi sognano una rete dedicata proprio per il trasporto dell'idrogeno, che avrebbe costi esorbitanti,

e "nel frattempo" l'adattamento dei gasdotti esistenti per veicolare una miscela di idrogeno e gas naturale destinato a essere bruciato, generando ulteriori emissioni di gas climalteranti. Il costo dell'investimento previsto al 2040 sarebbe compreso tra i 24 e i 67 miliardi di euro e in buona parte dovrebbe essere coperto dalle casse pubbliche. A questo va aggiunto che l'idrogeno dovrà essere compresso e spinto nella rete di distribuzione, usando non poca energia. E quindi producendo altre emissioni.

Un concetto, quello dell'idrogeno blu, o di un approccio all'idrogeno "a tecnologia neutrale" veicolato dalle *corporation* del gas a livello europeo, ma anche sul suolo italiano.

E così nella primavera 2020, in piena emergenza Covid 19, Snam e Confindustria Energia, l'associazione di settore, hanno elaborato un rapporto congiunto sostenendo che gli investimenti nelle infrastrutture energetiche sarebbero stati il motore della ripresa economica. Secondo la loro opinione interessata, la metà degli investimenti fino al 2030 riguarderà i

combustibili fossili e le infrastrutture del gas in particolare. Ad agosto 2020, Snam e altre multinazionali del fossile - tra cui Eni ed Enel - hanno incontrato il ministro italiano per lo sviluppo economico, per parlare dei progetti che potrebbero rientrare nel piano nazionale di ripresa e resilienza, destinatario dei fondi NextGenerationEU della Commissione Europea. In seguito, molti punti del rapporto congiunto di Snam - come la riconfigurazione dei gasdotti e la CCS - risaltano a più riprese nella lista dei progetti che il governo italiano valuta di includere nel piano di ripresa, sotto l'egida della piena decarbonizzazione dell'economia e della produzione di idrogeno blu. Poi, nel settembre 2020, il governo italiano ha annunciato investimenti nell'idrogeno per "almeno 3 miliardi di euro", davanti a una platea entusiasta di major italiane del fossile, e l'intenzione di includerli in un progetto per l'idrogeno transfrontaliero con altri paesi europei da configurarsi come "Progetto importante di interesse comune europeo (IPCEI)" in modo da poter beneficiare di aiuti di stato consistenti senza violare la normativa europea anti-trust.

Già nel 2019, precisamente il 20 giugno e il 31 luglio, si erano svolte due audizioni del tavolo idrogeno presso il ministero dello Sviluppo economico (MISE) presiedute dal Sottosegretario Davide Crippa. A questi hanno dato seguito 3 tavoli tematici nel novembre dello stesso anno su aspetti normativi e più operativi (riguardanti in particolare il trasporto). Ma la documentazione prodotta in questi tavoli e i progetti presentati successivamente dalle aziende nel corso del 2020 sono rimasti tra le stanze dei ministeri, salvo dei brevi resoconti apparsi sulla stampa. Lo stesso ministero dello sviluppo economico ha precisato nella risposta alla nostra richiesta di ulteriori informazioni che nei mesi successivi ai tavoli, "la scrivente Direzione ha ricevuto alcune proposte progettuali in forma scritta da parte di queste aziende" tuttavia le proposte non possono essere condivise "a tutela degli interessi commerciali e economici delle stesse aziende"<sup>18</sup>.



**Fonte:** La Montatura dell'Idrogeno (2021) di Corporate Europe Observatory, Food and Water Action, ReCommon

È evidente che trattandosi di progetti prioritari per la ripresa economica del Paese, presentati da un pugno di aziende che beneficeranno di un ingente aiuto di stato, "debbono" rimanere secretati e esclusi da qualsiasi forma di discussione partecipata e informata della popolazione. Allo stesso tempo, nel corso del 2020 il ministero dello Sviluppo economico ha redatto la strategia nazionale sull'idrogeno, aperta alla consultazione pubblica per un mese, da fine novembre 2020 a fine dicembre. Chissà se come nel caso della strategia sull'idrogeno europea<sup>19</sup>, anche quella italiana avrà ricalcato le richieste delle *corporation* (quotate ma a controllo pubblico) e dei gruppi di pressione. Non lo sapremo mai, perché ci sono gli interessi delle stesse aziende da tutelare.

# 6. Cambiare tutto per non cambiare niente?

**Una mossa gattopardesca: promuovere un cambiamento radicale che tale non è, perché manca dell'architrave sui cui costruirlo: il modello.**

Eppure uno stacco con il passato incentrato su logiche di mercato, di accentramento e mega-progetti, si potrebbe ottenere. La parola d'ordine è "decentralizzato", così dovrebbe essere il sistema energetico del futuro, basato su esperienze comunitarie e cooperativistiche su scala territoriale che gradualmente possono acquisire un ruolo e partecipare alla definizione dei bisogni partendo proprio dal basso, dalla dimensione locale. Questo sarebbe uno degli ingredienti base del cambiamento, la "giusta transizione" che in tanti chiedono a gran voce, ma che Snam blocca in nome del gas fossile, erigendo una diga fondata su una solida strategia di comunicazione e una narrazione tutta frasi ad effetto

In inglese una pratica del genere si chiama greenwashing, in senso lato gettare tanto fumo negli occhi delle persone. Non a caso, così come Eni, BP e altre aziende del settore dei combustibili fossili, anche Snam si dedicherà a piantare alberi. Ha costituito una società, Arbolia, che avrà questo scopo all'apparenza così nobile. In attesa di

saperne di più, nessuno si fa troppe illusioni sul fatto che Arbolia non possa compensare neanche una frazione dell'impatto che l'espansione del mercato del gas ha avuto negli ultimi dieci anni, e avrà nel prossimo decennio.

È ancora più certo che ogni nuovo gasdotto o deposito o terminale LNG saranno un passo verso un impatto irreversibile sul riscaldamento globale.

Più grave ancora: sono tempo e risorse rubati a una vera e giusta transizione, verso un sistema nuovo, incentrato sulla sostenibilità e sull'equità.

Ogni euro del Next Generation EU che verrà destinato al *retrofitting* della rete di distribuzione del gas ovvero a renderla adatta a trasportare anche idrogeno, sarà rubato alla giusta transizione.

Ormai siamo giunti a un bivio. Da una parte c'è la strada del gas e dell'idrogeno "pulito", "a basse emissioni", che però portano verso la catastrofe ambientale, sociale e climatica. L'altra via conduce verso un sistema orientato a ridurre i consumi, ripensare l'economia, riorganizzare la produzione e rifondare il sistema energetico su base territoriale, in maniera distribuita e organizzato dal basso in esperienze cooperativistiche e comunitarie. Tutti passaggi che possono dischiudere le porte a una trasformazione radicale della società.



Pipeline Foto © Christar 42

Snam e le altre grandi società che sono responsabili della crisi che stiamo vivendo hanno imboccato un “sentiero” che taglia fuori la giusta transizione e si affida con grande entusiasmo al mercato come guida. Un approccio quasi fideistico, che dimentica, o fa finta di farlo, come proprio il mercato ci abbia condotto maldestramente verso la crisi e come una transizione energetica solo apparente, ma in realtà basata su vecchie e obsolete ricette sia una minaccia troppo grande per il clima e le future generazioni. Affidarsi a Snam e alle sue sorelle, consegnando loro un immaginario assegno in bianco, è un rischio che non ci possiamo e non ci dobbiamo prendere.

## SUGGERIMENTI AGLI INVESTITORI SOSTENIBILI

Negli ultimi anni il movimento globale per il disinvestimento dai combustibili fossili ha spinto sempre più fondi pensione a vendere le azioni e i bond di progetti e aziende che alimentano la crisi climatica. In brevissimo tempo, miniere e centrali a carbone, ma anche l'estrazione di combustibili fossili, soprattutto con tecnologie particolarmente invasive – come il *fracking* e l'estrazione di petrolio dalle sabbie bituminose – sono diventate *no-go areas* per centinaia di fondi pensione in tutto il mondo. Sempre di più anche il gas fossile sta diventando un problema, in particolare per l'enorme effetto climalterante in un arco di tempo molto breve – i prossimi 10 o 20 anni – ovvero lo stesso periodo entro cui possiamo giocarci le ultime possibilità di salvare il pianeta e la vita su di esso dalla devastazione del modello estrattivista. In questa breve finestra di tempo, le aziende il cui *business model* è quello dell'espansione del mercato del gas e dell'idrogeno da combustibili fossili – incluso l'idrogeno a basse emissioni, che potrebbe essere generato tramite elettrolisi ma usando energia elettrica generata da combustibili fossili – non possono essere considerate sostenibili. Investire in questo modello di “finta transizione” significa bloccare la transizione giusta che milioni di persone chiedono e in buona parte sono impegnate a costruire.

# Note

1 <https://euractiv.it/section/energia-e-ambiente/news/addio-al-gas-la-banca-europea-per-gli-investimenti-punta-sulle-rinnovabili/>

2 <https://www.ilsole24ore.com/art/bei-sostiene-tap-un-finanziamento-15-miliardi-AEz1T2vD>

3 [https://www.europeangashub.com/wp-content/uploads/2019/10/EWG\\_Natural\\_Gas\\_Study\\_September\\_2019-1.pdf](https://www.europeangashub.com/wp-content/uploads/2019/10/EWG_Natural_Gas_Study_September_2019-1.pdf)

4 <https://sentinel.esa.int/web/sentinel/sentinel-data-access>

5 <https://www.snam.it/it/chi-siamo/>

6 Il lento processo di metanizzazione del nostro paese iniziò negli anni sessanta per concludersi con l'istituzione dell'ente statale ARERA (Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente) nel 1995. La metanizzazione del paese era stata in buona parte completata in quel decennio, con esclusione della Sardegna e di alcune zone del Mezzogiorno. Eravamo in un altro paradigma, con meno studi che dimostrassero l'impatto sul clima delle emissioni di metano.

7 Il processo che ha visto sul banco degli imputati l'allora ad di Eni Paolo Scaroni e vari dirigenti di Saipem si è concluso nel dicembre del 2020 con la conferma da parte della Corte di Cassazione delle sentenze di assoluzione nei confronti di tutti gli imputati.

8 [http://www.ship2shore.it/it/shipping/snam-a-caccia-di-navi-gasiere-per-metanizzare--la-sardegna\\_76574.htm#top](http://www.ship2shore.it/it/shipping/snam-a-caccia-di-navi-gasiere-per-metanizzare--la-sardegna_76574.htm#top)

9 [https://www.epiprev.it/materiali/2019/EP2-3\\_Suppl1/SENTIERI\\_FullText.pdf](https://www.epiprev.it/materiali/2019/EP2-3_Suppl1/SENTIERI_FullText.pdf)

10 <https://www.rainews.it/tgr/puglia/video/2020/12/pug-Melendugno-reimpianto-ulivi-Tap-85b143c7-1776-4c90-9d48-35c76fbf9f8f.html>

11 [https://www.repubblica.it/economia/rapporti/energetalia/sostenibilita/2020/02/20/news/snam\\_e\\_socar\\_accordo\\_per\\_promuovere\\_l\\_energia\\_sostenibile-249067557/](https://www.repubblica.it/economia/rapporti/energetalia/sostenibilita/2020/02/20/news/snam_e_socar_accordo_per_promuovere_l_energia_sostenibile-249067557/)

12 IEEFA, Hiding in Plain Sight: European Gas Pipeline Companies' Greenhaouse Gas Emissions (2020), [http://ieefa.org/wp-content/uploads/2020/12/European-Gas-Pipeline-Companies-Emissions-Hiding-in-Plain-Sight\\_December-2020.pdf](http://ieefa.org/wp-content/uploads/2020/12/European-Gas-Pipeline-Companies-Emissions-Hiding-in-Plain-Sight_December-2020.pdf)

13 IEEFA, When Net-Zero means Not-Zero (2021) [http://ieefa.org/wp-content/uploads/2021/03/When-Net-Zero-Means-Not-Zero\\_March-2021.pdf](http://ieefa.org/wp-content/uploads/2021/03/When-Net-Zero-Means-Not-Zero_March-2021.pdf)

14 ReCommon, La truffa del biodiversity offsetting (2016) <https://www.recommon.org/la-truffa-del-biodiversity-offsetting/>

15 EEFA, When Net-Zero means Not-Zero (2021) [http://ieefa.org/wp-content/uploads/2021/03/When-Net-Zero-Means-Not-Zero\\_March-2021.pdf](http://ieefa.org/wp-content/uploads/2021/03/When-Net-Zero-Means-Not-Zero_March-2021.pdf)

16 Urgewald, Taking the next step (2021), <https://urgewald.org/gas-insurance-report>

17 <https://bg.copernicus.org/articles/16/3033/2019/>

18 Risposta del Mise (Direzione Generale per le Infrastrutture e la Sicurezza dei Sistemi Energetici e Geominerari) a ReCommon del 23 febbraio 2021

19 Corporate Europe Observatory, Foow and Water Action, ReCommon, La Montatura dell'Idrogeno (2021), <https://www.recommon.org/report-la-montatura-dell-idrogeno/>