



ILLUSTRAZIONE DI EMILIANO RAPITI  
FOTO: @SHUTTERSTOCK

## argomenti

- 5 editoriale  
**Clima di virus**  
di Gianni Silvestrini
- 30 strategie  
**Un Piano senza piano**  
di G.B. Zorzoli
- 36 azioni  
**Strumenti rinnovabili**  
di Simone Togni
- 40 clima  
**Fame climatica**  
di Emanuela Cutelli
- 44 mobilità  
**Movimento operaio**  
di Anna Donati
- 56 prospettive  
**L'energia è comune**  
di Andrea Zanotti
- 61 iniziative  
**Hulk è verde**  
di Annalisa Corrado
- 64 volumi  
**Il clima ha le sue trappole**  
di Federico M. Butera
- 70 politica  
**Green New Deal come antivirus**  
di Stefania Romano
- 76 opportunità  
**Occasioni di crisi**  
di Luca Bragoli
- 106 **QualEnergia.it**  
**Rinnovabili dopo la pandemia**  
a cura della redazione di QualEnergia

## rubriche

- 8 Immagini d'energia  
a cura di Sergio Ferraris
- 10 Mattioli & Scalia  
di Gianni Mattioli  
e Massimo Scalia
- 15 Sostenibilità possibile  
di Gianfranco Bologna
- 17 Il punto del Cigno  
a cura di Legambiente
- 19 Controcorrente 2.0  
di Agostino Re Rebaudengo
- 21 Lifestyle  
di Karl-Ludwig Schibel
- 23 Un mondo diverso  
di Guido Viale
- 25 In movimento  
di Anna Donati
- 27 Africa sostenibile  
di Roberto Vigotti
- 29 Italia solare  
di Cecilia Bergamasco
- 105 Brevi aziende  
a cura di Sergio Ferraris
- 113 Ecoteca  
a cura di Sergio Ferraris
- 114 Comunicare l'energia  
di Sergio Ferraris

- 107 aziende/1  
**Ricette a basso impatto**  
di Francesco Del Conte
- 110 aziende/2  
**Funivie eoliche**  
di Sergio Ferraris

La gerenza in questo numero è a pag. 112

QUAL**E**NERGIA È PROMOSSA DA



- 83 **Focus**  
**BIOMETANO**
- 84 **scenari**  
**A tutto biogas**  
di Christian Curlisi
- 88 **economia**  
**L'economia è bio**  
di Claudio Peraino
- 94 **mobilità**  
**Muoversi sostenibile**  
di Giorgia Zaffrani
- 100 **permitting**  
**Autorizzazioni complesse**  
di Claudio Peraino



di Gianni Silvestrini

La ripresa nel post *Covid-19* s'intreccia con la lotta al cambiamento climatico e con la trasformazione profonda degli scenari

## Clima di virus

L'inverno appena passato ha fatto registrare in Europa 3,4 °C in più rispetto alla media e secondo un Rapporto del *National Centers for Environmental Information* della *Noaa* ci sono buone probabilità (75%) che nel 2020 la temperatura del Pianeta sarà la più elevata mai rilevata. Questi dati ricordano a tutti di far fronte all'emergenza climatica anche ora che il virus è ancora in circolazione. Come affrontare questa fase? Da una molteplicità di segnali si capisce che si stanno confrontando le posizioni di chi tende a rallentare le trasformazioni con quelle che spingono per un'accelerazione del contrasto. Nella fase che si apre molte prese di posizione istituzionali chiariscono l'importanza della conversione ecologica dell'economia. António Guterres, segretario generale delle *Nazioni Unite*, raccomanda di utilizzare i soldi dei contribuenti per creare posti di lavoro "verdi" e non per salvare industrie obsolete e inquinanti.

I ministri dell'Ambiente di 17 Paesi europei, prendono posizione per sollecitare una connotazione "green" dei piani di ripresa economica, sono sulle stesse posizioni di Kristalina Georgieva, direttore del *Fondo monetario internazionale*. E la *Iea*, che in passato non è stata tenera con le rinnovabili, afferma senza mezzi termini, che l'energia pulita deve far parte integrante dei piani dei governi, potendo offrire posti di lavoro e garantire sistemi energetici moderni e meno inquinanti. Ma rispetto a questi scenari ci sono forti resistenze. L'uscita dalla fase più acuta dell'emergenza vedrà tensioni e accelerazioni in quasi tutti i settori.

L'ambito dove sarà più evidente lo strappo con il passato è quello dei trasporti, visto che la domanda di mobilità è destinata a mutare in quantità e qualità.

### Rilancio della bici e dello smart working

«Ovunque sia possibile, considerate l'uso della bicicletta», raccomanda l'Organizzazione Mondiale della Sanità. È una soluzione che molte città stanno considerando, viste le limitazioni dei posti nei trasporti pubblici per ridurre i rischi di contagio. Per evitare che le strade siano congestionate dalle auto si pensa dunque di differenziare gli orari, di mantenere ove possibile lo smart working e di incrementare l'uso delle due ruote. Uno studio appena pubblicato dall'*Enea* ha analizzato l'impatto del telelavoro in 29 amministrazioni pubbliche, evidenziando come la mobilità quotidiana del campione esaminato si sia ridotta in media di un'ora e mezza a persona. Durante l'emergenza *Covid-19*, è raddoppiato in Italia il numero dei lavoratori agili, superando il milione ed è probabile che lo smart working darà il suo contributo anche in futuro.

Per le biciclette, molte città si stanno attrezzando con piste provvisorie, sottraendo lo spazio alle corsie delle auto e ai parcheggi. L'alfiere del rilancio della bici è Anna Hidalgo, sindaca di Parigi, che negli ultimi anni ha puntato con forza sulle due ruote. Per l'11 maggio, data in cui si ridurrà il *lock down* in Francia, saranno complessivamente a disposizione dei parigini ben 650 chilometri di piste, inclusi alcuni "percorsi *Coronavirus*" e sono previsti 300 milioni di euro di investimenti. Londra vuole decuplicare gli spostamenti in bici, poiché che le metropolitane trasporteranno l'80% dei passeggeri in meno rispetto al passato. E New York vuole arrivare a 160 km di nuove piste ciclabili.

In Italia, Milano punta a realizzare rapidamente 23 km di nuove piste ciclabili "leggere" per arrivare a 35 km entro la fine dell'anno, mentre Bologna entro la fine dell'anno dovrebbe avere percorribili il 60% dei 275 km della Bicipolitana che colle-

gano il centro con il territorio circostante. Affinché s'innescino cambiamenti di lunga durata occorreranno però decisi investimenti, possibili solo con un cambio di mentalità a tutti i livelli. Si tratta di risorse coerenti con le indicazioni del *Green New Deal* ma il loro impiego richiede una cultura della mobilità sostenibile ancora conquistare in Italia. È vero altresì che interventi "temporanei" apprezzati dalla gente rappresentano una sperimentazione del futuro che potrebbe lasciare traccia. Dobbiamo ricordarci che «c'è del possibile ancora invisibile», come ci ricorda il vecchio saggio Edgar Morin.

### **Auto elettrica: spingere o frenare**

Le case automobilistiche si trovano in difficoltà per la grande quantità di invenduto, mentre ci sono forti incognite sull'evoluzione della domanda, che potrebbe ridursi per le modifiche in atto della mobilità, tra soluzioni in sharing, smart working e micromobilità. Per sostenere il settore sono state proposte varie forme di rottamazione, ma l'aiuto dei governi dovrebbe andare solo alla diffusione di veicoli green. Ciò per aiutare a rispettare gli obiettivi stabiliti dall'Ue sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e soprattutto per evitare di essere surclassati dalla concorrenza estera.

C'è chi cerca di frenare la transizione verso l'elettrico. *Anfia* in Italia e *Acea* in Europa. ma si moltiplicano gli appelli per indirizzare le risorse sulla produzione e la

diffusione di veicoli elettrici. Questa impostazione, del resto, è già stata adottata dalla Cina che ha prolungato per due anni gli incentivi e anche dal governo tedesco che intende accelerare sulla mobilità elettrica. Un sondaggio effettuato nel Regno Unito ha evidenziato che il 45% dei cittadini, colpiti dalla qualità dell'aria durante il blocco, si sia dichiarato interessato a comprare un'auto elettrica, una percentuale aggiuntiva al 17% di chi aveva già deciso di acquistarne una.

Parlando di incentivazioni, va segnalata una soluzione interessante, che andrebbe decisamente potenziata nel nuovo contesto post *Covid-19*. Si tratta del decreto Clima del Ministero dell'Ambiente, che prevede di destinare 70 milioni l'anno ad abbonamenti per il

trasporto pubblico, sharing mobility e biciclette elettriche, in cambio della rottamazione di auto inquinanti. E nel decreto maggio (ex decreto aprile) ci sarà una card da 200 euro per acquistare bici, monopattini o da spendere per i servizi di car sharing.

### **Flotte aeree in crisi strutturale**

Passiamo infine al trasporto aereo, un settore potentemente colpito dalla crisi mondiale, con più di 8 mila aerei a terra. Il suo futuro è incerto. È prevedibile un calo strutturale della domanda turistica ma anche dei viaggi di lavoro, visto il successo delle teleconferenze e dello smart working eolte tratte interne spariranno, sostituite dagli spostamenti in ferrovia. È ipotizzabile inoltre che sia ridiscussa l'esenzione fiscale per i carburanti degli aerei e c'è chi propone delle "frequent flyers penalties" per scoraggiarne l'eccessivo uso.

Ci vorranno diversi anni affinché il settore aereo si riprenda e comunque con scenari molto diversi rispetto a quelli passati. La ripartenza sarà lenta e con un minor



numero di passeggeri anche a causa del prezzo del biglietto che potrebbe aumentare fino al 50%.

## **I produttori di petrolio verso la decarbonizzazione**

«Il comparto petrolifero non sarà mai più lo stesso. Penso che questa crisi cambierà le strategie della società, com'è successo dopo l'Accordo di Parigi», ha dichiarato Ben van Beurden, amministratore delegato della *Shell*. E con ogni probabilità l'impatto sarà sicuramente più incisivo rispetto a quello determinato dall'Accordo sul Clima. Il consumo mondiale di petrolio è calato del 30%, 70 milioni di barili al giorno invece che 100 e il suo prezzo è crollato. Si rafforza la consapevolezza che il picco della domanda di petrolio sia prossimo - secondo alcuni è stato già raggiunto nel 2019 - e che si vada verso una strutturale riduzione dei consumi.

Gli avvertimenti degli scienziati del clima e di parte del mondo della finanza sul rischio che la continua ricerca di nuovi giacimenti avrebbe potuto portare a una "carbon bubble" con investimenti persi, *stranded*, rischia di trasformarsi in una realtà in tempi molto più rapidi del previsto. Questo scossone potrà avere anche un effetto positivo sulle multinazionali petrolifere, obbligandole ad accelerare i timidi tentativi in corso di diversificazione verso le rinnovabili. Potrebbe ripetersi la dinamica innescata dagli shock petroliferi degli anni Settanta del secolo scorso, che ha portato al decollo delle politiche di efficienza energetica. Allora, a causa dei prezzi petroliferi schizzati alle stelle. Questa volta, al contrario, lo shock viene dal crollo delle quotazioni accompagnato da forti modifiche della domanda.

La combinazione della caduta dei consumi petroliferi per la crisi *Covid-19* e dell'intempestiva corsa al rialzo della produzione saudita, ha portato a un'inondazione dei mercati, degli stoccaggi, delle petroliere, portando i valori del Brent a 25 \$ al barile e quelli del Wti statunitense a 20 \$. Una situazione che lascerà morti e feriti sul campo, con parecchie società in difficoltà e alcune in bancarotta. La *Shell*, la più grande multinazionale fossile europea, per la prima volta dal 1945 ha dovuto tagliare i dividendi del primo trimestre 2020, mentre il 70% delle piccole imprese dello shale USA potrebbe fallire.

L'aspetto più rilevante di questa crisi verrà dalla riduzione dei consumi petroliferi, per gli impatti sul trasporto legati ad un mutamento degli stili di vita e di lavoro.

«Ci rendiamo conto di come il mondo sia fragile e la consapevolezza di questa fragilità modifica i comportamenti. I cittadini che per mesi hanno temuto per i propri polmoni, vogliono più che mai aria pulita», afferma Lord Browne, già Amministratore della *Bp*. All'impatto sui consumi di queste modifiche comportamentali si deve aggiungere l'effetto della progressiva diffusione dei veicoli elettrici. Così, dopo le società del carbone, in crisi profonda nel mondo occidentale, anche quelle petrolifere iniziano a soffrire e devono rapidamente operare un cambio di strategia.

Il decennio scorso ha visto le utilities elettriche, prima spiazzate dalle rinnovabili e poi in alcuni casi in grado di cavalcarle abilmente. Questo decennio vedrà un'analogia trasformazione nel mondo dell'auto con l'irruzione dell'elettrico. La trasformazione profonda delle compagnie petrolifere era prevista dal prossimo decennio, e la *lea* immaginava il picco della produzione nel 2030. Ma il picco potrebbe arrivare anche prima: il taglio degli investimenti in nuovi giacimenti (-23% nelle cinque più grandi multinazionali) comporterà una riduzione della produzione. Inoltre, secondo alcune analisi di *Rystad Energy*, nel 2030 la domanda di greggio potrebbe essere dell'8% inferiore rispetto alle previsioni dello scorso anno.

Insomma, la tragedia del *Covid-19* non ha inciso solo sulla vita e le sensibilità dei cittadini, ma sta modificando le strategie di segmenti importanti dell'economia. Cambiamenti che potranno servire a evitare altre emergenze planetarie.