

Le Idee

Saverio Massari

GAS LIQUEFATTO DAGLI USA? UN PO' VERITÀ, UN PO' BLUFF, UN PO' DISASTRO

È già stato notato che quindici mlrd annui di gas, annunciati da Biden per sganciare l'Europa dalle forniture russe via gasdotto, sembrano poca cosa a fronte di un consumo superiore a 400 mlrd. Prima di svilire lo sforzo americano per la sua dimensione (e senza occuparci delle motivazioni politiche) proviamo a capire se è *concretamente* possibile e quanto costa in termini ambientali.

Prendiamo il volume scaricato nel rigassificatore al largo di Rovigo dalla *Umm Bab*, nave gassiera, il 25 ottobre scorso. Serve a ragionare su dati attendibili. La *Adriatic LNG* gestisce il terminale e ha comunicato con meritato orgoglio che la *Umm Bab*, proveniente dal Qatar, rappresentava il 300° attracco al terminale dell'alto Adriatico, a testimonianza di un lavoro continuativo e ben fatto. Plauso alla *Adriatic LNG*. E ha precisato che la *Umm Bab* ha scaricato 145.000 metri cubi.

Lo prendiamo come dato di portata media di una gassiera? Si può fare di più. Se cerchiamo i volumi trasportabili dalle gassiere di cinque delle dieci classi più prestanti, e cioè *Pan Africa*, *Gas Long Gibraltar*, *Arctic Princesse*, *Markel Kite* e *Patris* (queste ultime due specialmente utilizzate per carichi da Louisiana e Texas) troviamo una portata media utile di 168.560 metri cubi. Si tratta di giganti di trecento metri, i più grandi attualmente sugli oceani.

Sembrerebbe dunque che per portare i famosi 15 miliardi in Europa siano necessari, miglio più miglio meno, 88.990 viaggi transatlantici. Si può fare? Forse, ma noto che i 15 miliardi sono stati promessi "per il primo anno" (Il Sole24Ore, Forbes... numerosi fonti attendibili) e questo fa sorgere qualche domanda. La più importante sembra essere: quante *nuove* navi gassiere sono necessarie? Devono infatti essere *nuove* navi, poiché è molto difficile immaginare che mezzo mondo rinunci ai suoi approvvigionamenti per mettere sulla rotta Golfo del Messico - Europa i propri vascelli. Anche perché non è difficile stimare quanti ce ne vogliono: se (ottimisticamente) il viaggio "a carico" dura 15 giorni, e il viaggio di ritorno "a vuoto" soltanto dieci, e le operazioni di carico e scarico si completano a tempo di record in quattro giorni, vi viene facile calcolare che in un anno ciascun gigante non può darci più di 12,6 rifornimenti. Avete già fatto un conto intuitivo di quante navi ci vogliono allora per completare la kermesse di 15 miliardi? Ce ne vogliono 7.070. **Settemilasettanta** nuove navi gassiere supergiganti. Sono benvenute correzioni e smentite.

E poi c'è il colpo di grazia al riscaldamento globale. Quanta polluzione riversa in aria una giostra simile? In mancanza di dati d'inquinamento esattamente riferiti alle petroliere e gassiere, prendiamo i dati più volte asseverati sulle navi portacontainer. La trentennale ONG paneuropea con sede a Bruxelles *T&E Trasport & Environment* ha censito più volte le emissioni cargo, e assegna

e-Storia

alle prime quattro compagnie operanti in Europa (MSC italo svizzera, Maersk danese, CMA CGM Group francese, Hapag Lloyd tedesca) una capacità di 1.063 navi portacontainer con emissioni di CO2 per 29.250.000 tonnellate/anno (T&E prende i dati ufficiali che le stesse compagnie devono trasmettere alla Commissione europea, come si può leggere in <https://voxeurop.eu/it/qual-e-l'impronta-carbonio-delle-navi-europee/>).

Il conto è presto fatto: 7.070 nuove navi riverseranno nell'aria, tonnellata più tonnellata meno, 195 milioni di tonnellate di nuova CO2. E resta l'interrogativo di partenza: è mai possibile spedire concretamente in un anno in Europa i vantati 15 miliardi di metri cubi di gas liquefatto?

