

## Domande ai movimenti politici che si presenteranno alle elezioni europee

- 1. Il prossimo Parlamento Europeo dovrà affrontare la scelta tra una maggiore integrazione o il mantenimento dello status quo, se non addirittura un recupero delle sovranità nazionali. Poiché il mercato unico dell'energia, anche sotto il profilo della gestione, richiede una maggiore integrazione e interconnessione, qual è la vostra posizione in materia?**

Occorre riformare l'Unione europea e le sue istituzioni, colmare il deficit democratico del Parlamento ponendolo finalmente al centro del processo decisionale in quanto unico organo eletto direttamente dai cittadini ma ancora privo di quei poteri effettivi che sono detenuti dalla Commissione. Ciò premesso, qualunque esito daranno le imminenti elezioni del PE, il processo di integrazione e interconnessione energetica dovrà proseguire. L'Unione europea nasce, infatti, nel 1951 come Comunità economica del Carbone e dell'Acciaio (CECA) allo scopo di abolire le barriere doganali e le restrizioni che frenavano la libera circolazione di queste merci. Un mercato energetico più interconnesso ed integrato è essenziale e conveniente per ogni Stato Membro. Una maggiore integrazione appare necessaria, ad esempio, in tema di approvvigionamento e trasporto energetico - soprattutto con riferimento alla gestione e allo sviluppo dei gasdotti interni e transfrontalieri - laddove le distorsioni delle regole sulla concorrenza avvantaggiano solo alcuni e sono il vero impedimento alla creazione di un mercato unico dell'energia. Vi è la necessità di investire in infrastrutture sovranazionali anche al fine di spostare in maniera efficiente grandi masse di energia elettrica non programmabile. Sicuramente è auspicabile un rafforzamento del ruolo dell'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (ACER). Delicata è la questione relativa alla produzione rispetto alla quale appare fondamentale la diffusione di unità produttive che siano proporzionali all'utilizzo nell'area locale cui afferiscono con l'obiettivo di contenere sia le perdite di rete sia i consumi per i trasporti. La politica dell'integrazione in tema di produzione non può, infatti, prescindere da una valorizzazione delle risorse locali e andrebbe orientata nel senso di favorire le singole tecnologie secondo le disponibilità e le risorse proprie dei territori. In altre parole, una politica energetica comune, razionale ed efficace, dovrebbe implementare il fotovoltaico nel sud Europa dove la produzione può essere significativamente maggiore così come l'eolico nelle zone con la migliore esposizione e le biomasse nelle aree di maggiore disponibilità di materia prima. Infine, con riguardo al sistema incentivale, si dovrebbe premiare l'energia prodotta e non la potenza installata.

- 2. Il prossimo Parlamento Europeo dovrà affrontare nel 2023 la scelta se confermare gli obiettivi al 2030 o, come previsto, decidere di innalzarli. La seconda opzione comporta come minimo di innalzare gli obiettivi al 35% di rinnovabili in copertura dei consumi finali di energia, così come deciso dal Parlamento Europeo uscente. A quale delle due opzioni siete favorevoli?**

Il legislatore europeo deve assumersi la responsabilità di non rinviare al futuro azioni che sono oggi indispensabili. Indubbiamente, l'innalzamento degli obiettivi al 35% di rinnovabili appare in linea con il termine che la scienza ha indicato per l'uscita dalle fonti fossili. Tuttavia, non si può prescindere dalla realtà e si deve agire in base ai dati e alle tecnologie esistenti considerando la loro evoluzione con un atteggiamento pragmatico e neutrale. Solo così, nel 2023, potremo prendere una scelta seria,

sicuramente più spinta e coraggiosa, ma sempre ancorata alla realtà. A riguardo, l'uscita dal carbone al 2025, che pure tutti auspichiamo, è una scelta dell'attuale Governo che si dimostra sbagliata nel metodo e nel merito. Nel metodo perché adottata in base ad un atto non ancora definitivamente formato (la bozza di Piano nazionale integrato energia clima) tramite atti del Ministero dell'ambiente non aventi forza di legge. Nel merito perché è un salto in avanti che non tiene conto delle attuali condizioni generali di sistema. La Sardegna, ad esempio, ancora oggi si regge sul carbone e per uscirne ha bisogno sia del gas, sia del collegamento elettrico con la terraferma, cioè di investimenti miliardari e di tempi che vanno ben oltre il 2025. Fa riflettere quanto accaduto circa due anni fa con la chiusura della centrale a carbone di Genova Sampierdarena, riaperta, in fretta e furia dopo solo qualche mese, quando si verificò una riduzione combinata di energia elettrica dalle centrali nucleari francesi e di importazione di gas dalla frontiera austriaca. Altri Paesi europei non si sono posti questo obiettivo, anzi non hanno nemmeno fissato una data di uscita: la Polonia continua a produrre la gran parte della sua energia elettrica dal carbone e la Germania (nonostante l'eolico) continua a produrre il 40% di energia elettrica dal carbone. Ciò detto, l'opzione da preferire è inevitabilmente quella che garantisce, insieme al raggiungimento dell'obiettivo, anche un ampio margine di sicurezza nelle forniture energetiche a famiglie e imprese. E a costi competitivi. E questo uno è uno dei punti dolenti. Il PNIEC prevede 184 miliardi di euro di investimenti nel periodo 2017-2030, cioè il quintuplo di quello che aveva indicato, a fine 2017, Calenda nella SEN. I 184 miliardi si ricavano nella tabella a pag. 232 del PNIEC inviato a Bruxelles a gennaio 2019 e sono stati confermati dal Governo all'atto dell'avvio della consultazione pubblica sul Piano (20 marzo 2019). Sarebbe opportuno che venissero fornite maggiori indicazioni riguardo tali cifre e, va rilevato, le audizioni sul PNIEC che pure stiamo tenendo presso la Commissione Attività produttive della Camera non sono state di aiuto in tal senso.

- 3. La trasformazione verso uno sviluppo più sostenibile dei settori elettrico e termico è già stata avviata, mentre la sfida dei prossimi anni riguarderà principalmente l'avvio di un'analoga trasformazione per quanto concerne la mobilità. Anche recentemente i nuovi limiti di emissione, relativi alle nuove auto e ai nuovi furgoni, approvati per il 2025 e il 2030, mirano a favorire lo sviluppo di mezzi di trasporto alternativi a quelli a benzina e gasolio. In aggiunta, le decisioni, per quanto concerne le autovetture, sono state accompagnate dalla proposta di un meccanismo di incentivi per i veicoli a basse e a zero emissioni, come le automobili completamente elettriche o i veicoli ibridi ricaricabili, al fine di addivenire al 35% di tali mezzi immatricolati nel 2030. Siete favorevoli a trasformare questa proposta in un impegno vincolante?**

Anche sulla mobilità occorre guardare ai risultati mantenendo un approccio il più possibile realistico e non ideologico. Il passaggio ad una mobilità a zero emissioni non può prescindere da un approvvigionamento energetico sostenibile e da una contestuale, graduale, transizione tecnologica. Puntare su tecnologie che porteranno a dei risultati nel lungo periodo potrebbe significare non arrivare in tempo rispetto al raggiungimento dell'obiettivo di contenere le emissioni di CO<sub>2</sub> a partire da subito. La Commissione Europea nell'aprile 2019 ha pubblicato una Relazione relativa all'attuazione del piano d'azione strategico sulle batterie; da essa si ricavano due elementi di preoccupazione: il potenziale del mercato europeo delle batterie potrebbe raggiungere un valore di 250 miliardi di euro l'anno a partire dal 2025. Pertanto dovranno essere costruiti dai 20 ai 30 stabilimenti di produzione su vasta scala (gigafactory) soltanto per la produzione di celle di batterie e occorrerà rafforzare considerevolmente il

corrispondente ecosistema. Tuttavia secondo la Commissione, oggi la quota europea nella produzione mondiale di celle è soltanto del 3%, mentre l'Asia detiene una quota dell'85%.

Per quanto riguarda il discorso sul diesel, come affermato anche dall'Istituto motori del Cnr, i motori a gasolio di ultima generazione inquinano complessivamente meno di quelli ibridi e addirittura meno delle vetture elettriche se consideriamo anche la fabbricazione delle batterie. Un diesel moderno, a bassa emissione (un motore rispetto al quale l'industria europea è altamente specializzata), che fa poco meno di 30 km con un litro è per definizione meno inquinante di una ibrida, che superati i 50 km l'ora va a benzina e fa 15-18 al litro al massimo perché deve sostenere anche il forte peso delle batterie. Inoltre il ricorso al meccanismo degli incentivi per le automobili completamente elettriche o i veicoli ibridi ricaricabili può determinare una distorsione della domanda nel mercato unico con danno per l'intera filiera automotive europea – che ha bisogno di tempo per orientare le nuove produzioni e colmare il gap sulla componentistica - rispetto alle concorrenti aziende extra-europee. Ben venga una transizione verso la mobilità a zero emissioni purché si guardi ai risultati concreti e non si sottovalutino le implicazioni sul sistema produttivo, sui livelli occupazionali e, più in generale, sull'economia dell'Unione.

- 4. Il Governo italiano, al pari degli altri paesi dell'Unione Europea, ha di recente inviato alla Commissione la bozza della proposta di Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), definendo gli obiettivi e la governance al 2030. Entro giugno 2019 si attendono i commenti ufficiali da parte della Commissione e la versione finale del PNIEC dovrà essere mandata entro la fine del 2019. La bozza del PNIEC italiano definisce l'obiettivo 2030 del 30% di quota Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) rispetto ai consumi finali lordi complessivi di energia (rispetto al 18,3% nel 2017) ed una quota del 55,4% da FER nel settore elettrico (rispetto al 34,1% nel 2017). Quale è la vostra posizione su tali obiettivi e più in generale sulla bozza del PNIEC italiano? In che modo intendete favorire l'attuazione del PNIEC?**

Il PNIEC è impostato su un'aspettativa generale di elettrificazione dei consumi e vede il fotovoltaico e l'eolico come uniche sorgenti in incremento. Il difetto di visione sta proprio nella scelta tecnologica e non di risultato. La probabile correzione verso l'alto di ulteriori 5 punti percentuali - che nel 2023 potrebbe essere adottata dall'Unione - ci troverà nella impossibilità reale di renderla praticabile.

Il primo problema è quello degli stoccaggi delle enormi quantità di energia elettrica che verranno prodotte nel 2030 da FER non programmabili secondo il PNIEC. Per capire le reali dimensioni del problema, è sufficiente riflettere sulla previsione di una produzione da fonte solare di 74,5 TWh. Oggi i grandi sistemi di accumulo sono molto cari, i prezzi oscillano da 600 a 1.000 dollari per chilowattora stoccato. Con le nuove tecnologie in via di sviluppo, i costi sono destinati a comprimersi fino a 150-200 dollari per chilowattora entro il 2020. Lo stoccaggio elettrochimico avrà costi spropositati. L'alternativa è regalare la corrente all'estero, come è già capitato alla Danimarca, quando le sue torri eoliche hanno prodotto più energia di quanta ne servisse. Oppure bisognerà fermare gli impianti rinnovabili non programmabili. Eppure la proposta di Piano si limita ad affermare che nel medio periodo (2023 circa) saranno necessari nuovi sistemi di accumulo per quasi 1000 MW in produzione, tra idroelettrico ed elettrochimico e di 6000 MW al 2030, aggiuntivi agli accumuli distribuiti. Sotto questo profilo il Gruppo di Forza Italia alla Camera ha evidenziato, presentando diversi atti, il grande potenziale dell'idroelettrico nel raggiungimento degli obiettivi al 2030, sia in termini di produzione che di accumulo (hydrostorage). Secondo lo studio Rse «Energia elettrica, anatomia dei costi» 2016 la produttività idro elettrica si è dimezzata in 50 anni per «interramento dei serbatoi e invecchiamento delle infrastrutture». E-Storage

un consorzio di ricerca finanziato dall'Unione Europea, in un recente rapporto ha individuato una potenzialità di hydrostorage, per la sola Italia di 154 GWha, che potrebbero in un anno, ipotizzando un uso quotidiano, consentire di immagazzinare e rilasciare per l'Italia circa 56 TWh. Eppure la nostra attuale capacità di hydrostorage è di circa 8 TWh l'anno, ma ormai da molti anni ne usiamo solo intorno ai 2 TWh l'anno. E il PNIEC ignora queste potenzialità. Questo ci porta ad una seconda considerazione: il raggiungimento degli obiettivi, ambiziosi, del PNIEC non può prescindere dal sostegno di tutte le fonti rinnovabili e, quindi, da una maggiore libertà in merito alle scelte tecnologiche: geotermia, idrico, biomasse devono poter concorrere, nel rispetto dei limiti dettati dalla qualità dell'aria e dalla tutela del sottosuolo, al raggiungimento del risultato. Infine, l'intenzione di elettrificare i consumi, dal domestico ai trasporti, senza un'adeguata produzione FER, rischia di far lievitare i costi senza raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni. Per favorire l'attuazione del PNIEC andrebbe stimolata una filiera interna per sfruttare il potenziale di tutte le rinnovabili, senza emarginare fonti come l'idrico, la bioenergia e la geotermia, puntando su tecnologie all'avanguardia, con basse emissioni. Questa attenzione va soprattutto nel termico domestico, che rappresenta una fetta importante dell'inquinamento urbano e permette di contenere una già elevata dipendenza da gas naturale, importato per la quasi totalità dall'estero, a discapito della fattura energetica nazionale e della sicurezza del sistema di approvvigionamento.

**5. Se al Parlamento Europeo venissero presentate proposte di introduzione del carbon pricing, sareste favorevoli ad approvarle comunque, o in alternativa se il nuovo onere viene compensato da riduzioni fiscali sulle imprese e sui cittadini?**

Si tratta di una proposta che viene paventata da tempo. Non è possibile dare una risposta esaustiva senza entrare nel merito della questione. Se fatta bene, calibrata e compresa da cittadini e aziende, darebbe un forte impulso alla transizione energetica e un valore aggiunto alle aziende europee, più green delle concorrenti americane e asiatiche. Viceversa, si rischia di creare una distorsione nel mercato, senza alcun risultato se non quello di gravare ulteriormente le aziende italiane. Può essere il punto di arrivo di un lavoro intenso nei primi 2/3 anni del prossimo Parlamento Europeo. Il ministero dell'Ambiente ha pubblicato il catalogo dei sussidi dannosi, oltre 11 miliardi di € in totale, tra cui le varie esenzioni dalle accise sui carburanti fossili. Si tratta di un documento opinabile: vengono interpretati come aiuti ai fossili, i sussidi ad alcune categorie che, a causa del loro lavoro, fanno largo uso di carburanti. Si tratta dei pescatori, degli agricoltori e degli autotrasportatori.

**6. Al 2030 il trasporto elettrico coprirà probabilmente una parte rilevante della domanda, ma assolutamente complementare ai combustibili rinnovabili: elettrico e combustibili rinnovabili/alternativi dovranno quindi svilupparsi assieme in modo sinergico. Quali risorse, piani, programmi dovranno a suo avviso essere messe in campo per favorire lo sviluppo sostenibile del settore dei combustibili alternativi (un mix di numerose soluzioni, dai biocombustibili convenzionali-1G a quelli avanzati-2G, al biometano, ed ovviamente all'elettrico rinnovabile)?**

I combustibili alternativi dovranno concorrere a realizzare gli obiettivi di decarbonizzazione e il loro sviluppo va favorito. La mobilità elettrica è in questo momento oggetto di aspettative superiori a quanto i dati reali dimostrino. Esiste sempre un rischio fondamentale che è dato dal tempo con cui potremo raggiungere una significativa riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>. Quindi tutto ciò che è

promettente va incentivato, ma occorre anche realisticamente diversificare le linee di sviluppo ed evitare di deprimere alcune tecnologie come appunto i combustibili alternativi, perché non ci sarà modo di rianimare in futuro tecnologie che si sono depresse in questo momento. Il settore privato, in Italia, ha già obiettivi ragionevoli, e spesso superiori al PNIEC, per l'introduzione graduale di combustibili rinnovabili; si sta già sviluppando una filiera. Occorre vigilare sulla qualità dei prodotti e sul ciclo di vita, per evitare truffe ai danni dello Stato, e quindi dei cittadini e delle aziende oneste.

**7. Il trasporto elettrico dovrà necessariamente crescere assieme all'ulteriore sviluppo della generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili. Come pensate quindi di stimolare questo settore a supporto dello sviluppo dei trasporti elettrici?**

Non appare del tutto coerente l'ipotesi del PNIEC di favorire l'elettrificazione dei consumi compresa la mobilità e i consumi termici, assumendo di produrre energia elettrica al 2040 per oltre il 60% con fonti fossili. Se esiste un limite alla produzione elettrica rinnovabile, i consumi elettrici devono essere tarati sul valore di crescita di produzione rinnovabile. Se non appare possibile mantenere allineati questi due valori per l'impossibilità di crescita adeguata della produzione elettrica, allora vanno fatte scelte alternative sul fronte dei consumi. Il piano generale non può canalizzare le scelte tecnologiche, prevedendo che non sarà possibile produrre da fonte rinnovabile il fabbisogno coerentemente con la crescita. Vanno promosse azioni di maggiore diversificazione delle fonti rinnovabili con un maggiore utilizzo delle termiche per ottenere l'equilibrio del sistema nel tempo. Altri Paesi quali la Francia hanno previsto un forte potenziamento delle biomasse e del geotermico. La Francia ha grande esperienza di elettrificazione dei consumi data dalle centrali nucleari installate in passato. Ora punta sulle biomasse e sulla geotermia pur disponendo di un sistema di utilizzo e di distribuzione elettrica esistente. Il piano Italiano deve essere riconsiderato ampliando la platea delle sorgenti rinnovabili in modo da adeguare il consumo elettrico alle reali capacità di crescita del sistema produttivo.