

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

- 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?**

L'integrazione dei sistemi nazionali di energia, specialmente per quanto riguarda le interconnessioni elettriche, allo stato attuale e prevedibile dello sviluppo tecnologico è fondamentale per una transizione rapida dell'UE a un sistema efficiente da un punto di vista energetico e basato al 100% sulle rinnovabili.

Già nel secolo scorso Buckminster Fuller, più conosciuto come architetto, teorizzava e auspicava una rete mondiale dell'energia che, garantendo il fluire dell'energia tra più stati in più fusi orari e zone climatiche, potesse praticamente annullare l'intermittenza delle rinnovabili: una sorta di *storage* virtuale permesso dallo scambio in rete a livello planetario.

Se per una rete mondiale le sfide sono tante - rimane un obiettivo ideale - per una rete europea il processo è già in corso ed è possibile. È importante che venga completato.

Già oggi ad esempio nel nord Europa la Danimarca cede elettricità da eolico a Norvegia, Svezia e Germania, mentre importa energia idroelettrica dalla Norvegia e fotovoltaica dalla Germania. Lo scambio ritenga possa e debba estendersi anche oltre i confini UE.

Il sud dell'Europa, grazie alle rinnovabili, può avviare un dialogo energetico e industriale con il nord dell'Africa. La disponibilità di superfici e di sole di quei territori può produrre vantaggi per entrambe le sponde del Mediterraneo. Uscire dalla dipendenza dal petrolio e del gas potrebbe assicurare stabilità, pace e progresso sia nell'UE sia a sud dell'Europa.

Per l'Italia inoltre, data la sua posizione di ponte nel Mediterraneo, si potrebbe aprire un promettente capitolo di investimenti industriali nella generazione e nelle interconnessioni. Uno tra i maggiori operatori elettrici europei ed italiani produce, in America Latina, elettricità da fotovoltaico a 1,9 c€ al kWh.

In quest'ottica siamo a favore del completamento del mercato interno dell'energia: un processo che deve ovviamente mettere tutti gli Stati Membri su un piano di parità e che va posto al servizio degli obiettivi clima-energia dell'Unione.

Abbiamo agito in questa direzione negli scorsi 5 anni di legislatura al Parlamento europeo, durante i quali sono state aggiornate le regole di funzionamento e della gestione del mercato elettrico, che ora spingono con ancor più decisione verso l'integrazione dei sistemi elettrici e verso un completamento del mercato interno dell'energia.

Queste nuove regole hanno terminato negli ultimi sei mesi il loro iter legislativo e si applicheranno dal 2020 in poi.

I benefici di tale integrazione sono molteplici: la creazione di un sistema più efficiente e più basato sulle rinnovabili; la indipendenza strategica dell'UE e la sicurezza dell'approvvigionamento; il migliore coordinamento per la decarbonizzazione dei sistemi energetici nazionali e per l'utilizzo delle risorse rinnovabili locali; i meccanismi efficienti di coordinamento in caso di crisi per tutelare i cittadini europei; la riduzione dei costi dell'energia e la maggiore tutela per i consumatori finali; nuove opportunità di partecipazione dei cittadini ai sistemi energetici.

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

Nell'ultimo caso, grazie al processo di armonizzazione delle regole di funzionamento dei mercati dell'energia elettrica siamo riusciti, partecipando attivamente ai processi legislativi del Clean Energy Package, a ottenere il riconoscimento a livello UE degli importantissimi diritti di partecipazione attiva dei consumatori al sistema energetico tramite autoproduzione, autoconsumo, stoccaggio e meccanismi di risposta alla domanda e di efficienza energetica. Rivoluzioni copernicane ora finalmente riconosciute attraverso diritti armonizzati a livello UE.

Per quanto riguarda le interconnessioni, abbiamo sempre favorito quelle elettriche rispetto a quelle fossili per chiare ragioni di transizione e in generale abbiamo sempre chiesto che venissero create in rapporto alle reali necessità di interconnessione tra Stati membri o aree confinanti: non sulla base di target fissi ed uguali che potrebbero in alcuni casi essere insufficienti, in altri eccessivi.

Questo per evitare la costruzione di infrastrutture non necessarie, con conseguente spreco di suolo, materia e risorse economiche destinabili ad altri interventi.

Nel corso della prossima legislatura ci aspettiamo di affrontare la revisione delle norme del funzionamento del mercato interno del gas, anch'esso un tassello del completamento del mercato unico dell'energia e della sua liberalizzazione.

In quel contesto dovremo accertarci che le regole prendano in conto le specificità geografiche nazionali, soprattutto senza la genesi di pericolosi fenomeni di lock-in al fossile, e che esse siano coerenti e compatibili con la decarbonizzazione del sistema energetico così come stabilito dal Clean Energy Package.

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?

La revisione del target delle rinnovabili e dell'efficienza energetica previsto al 2023 è un punto che abbiamo chiesto e ottenuto durante le negoziazioni: sarà un appuntamento importante della prossima legislatura sul quale lavoreremo con molta determinazione fin da subito. Per noi è imprescindibile aumentare i target al 2030.

Un target innalzato almeno al 35% (come inizialmente proposto dal Parlamento), sia per le rinnovabili sia per l'efficienza energetica, sarebbe sicuramente un miglioramento rispetto agli attuali 32% e 32,5%, ma rappresenterebbe il minimo accettabile per noi.

Si può e si deve fare di più in entrambi i settori dato che i costi delle tecnologie sono in costante diminuzione ed è doveroso e possibile aspirare a target più ambiziosi.

Già durante questa legislatura, nel ruolo di relatore di minoranza per il M5S per la direttiva efficienza energetica e per la direttiva rinnovabili, avevo chiesto dei target ben più elevati (rispetto sia a quelli proposti dalla Commissione europea sia a quelli poi negoziati e votati nella posizione del Parlamento europeo) per garantire non solo il rispetto degli accordi di Parigi ma soprattutto un maggiore velocità nel processo di decarbonizzazione.

Avevo chiesto, così come altri soggetti politici progressisti, un target europeo vincolante al 2030 del 45% sia per le rinnovabili sia per l'efficienza energetica. Inoltre, avrei voluto che tali obiettivi fossero declinati in target nazionali vincolanti. Nel corso di oltre due anni di negoziazione è

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

risultato evidente che questa obbligatorietà non è sentire comune: sarà molto difficile ottenerla nella revisione del 2023 senza toccare l'architettura delle direttive, che invece non sarà aperta a modifiche.

Siamo però relativamente soddisfatti dei meccanismi di monitoraggio, controllo e correzione dell'azione degli Stati Membri impostati dalla governance dell'Unione dell'Energia. Meccanismi che potrebbero essere rafforzati in termini di incisività alla prima opportunità di revisione del regolamento.

Ad ogni modo, vorrei sottolineare che gli effetti del cambiamento climatico in fase di accelerazione e le ultime proiezioni dell'IPCC ci impongono più coraggio e più sforzi, al di là delle mere valutazioni costi-benefici e dei fallimentari e anacronistici vincoli europei di austerità.

Nel supporto alle politiche energetiche e climatiche europee è necessario un rapidissimo cambio di passo: solo con politiche fortemente espansive al di fuori dei vincoli di bilancio potremo aggredire efficacemente il cambiamento climatico, o perlomeno mitigarne gli effetti.

- 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?**

Questa proposta è ormai stabilita come impegno vincolante in conseguenza dell'approvazione del regolamento *"che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri"*, votato in prima lettura a marzo dal Parlamento europeo. Presto sarà pubblicato in Gazzetta Ufficiale.

Abbiamo sostenuto il compromesso raggiunto tra i due co-legislatori europei (il Parlamento ed il Consiglio UE, la "voce" dei governi degli Stati Membri) poiché rappresenta un impulso e un miglioramento sostanziale rispetto allo status quo in materia. E' comunque un accordo meno ambizioso rispetto alle nostre richieste iniziali: volevamo una quota di veicoli a basse e a zero emissioni (Zero and Low-Emission Vehicles, ZLEV) del 40-60%, un mandato vincolante di produzione insieme a un meccanismo disincentivante: non solo il meccanismo incentivante che è stato poi approvato nella versione finale del regolamento.

Il compromesso che abbiamo sostenuto prevede che gli ZLEV raggiungano una quota pari al 15% tra il 2025 e il 2029, sia per le auto sia per i furgoni. Dal 2030 in poi si prevede invece una differenziazione: gli ZLEV dovranno rappresentare, rispettivamente, il 35% delle autovetture e il 30% dei furgoni di nuova immatricolazione.

I costruttori che immettono sul mercato un numero sufficiente di ZLEV verranno premiati con uno "sconto" sull'obiettivo di riduzione delle emissioni medie della propria flotta. Tuttavia i produttori che non superano gli obiettivi ZLEV non verranno "sanzionati" con l'obbligo di realizzare una riduzione maggiore delle emissioni.

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

Per quanto riguarda gli standard di riduzione delle emissioni di CO₂ abbiamo sempre sostenuto, sia come deputati europei sia a livello di governo con il ministro Costa, una posizione ambiziosa per una riduzione pari al 40% per le auto nel 2030, battendoci contro i governi “conservatori” di mezza Europa e in particolare di Germania e Austria. L'accordo raggiunto, che abbiamo poi votato, prevede una riduzione delle emissioni di CO₂ nel 2030 pari al 37,5% per le autovetture e pari al 31% per i furgoni.

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?

Accolgo positivamente l'azione pronta del governo italiano che in tempi molto stretti dopo l'approvazione del regolamento sulla governance in autunno è riuscito tra i primi (almeno per una volta) a consegnare a inizio 2019 la sua bozza di PNIEC nella quale tratteggia sforzi nelle diverse dimensioni dell'Unione dell'energia sostanzialmente conformi alle richieste dalle varie legislazioni UE (rinnovabili, efficienza, performance in edilizia eccetera)

La bozza, come tale, è suscettibile di miglioramenti in termini di dettaglio e contenuti delle misure e delle politiche indicate. Sono convinto che la consultazione pubblica porterà elementi importanti di aggiornamento e riuscirà a mostrare che in Italia ci sono tantissimi attori del settore e della società civile pronti a giocare la loro parte e che c'è quindi spazio per una transizione energetica ambiziosa, rapida e partecipata.

Ad esempio, una spinta chiara in termini di quadro regolatorio, finanziario e di incentivi allo sviluppo delle fonti rinnovabili distribuite tramite autoconsumo, comunità dell'energia e stoccaggio potrebbe portarci a raggiungere ben prima del previsto i target FER indicati e permetterci quindi di alzare gli obiettivi FER al 2030, così come anche la stessa bozza di PNIEC auspicherebbe. In tal maniera si potrebbe ridurre il ruolo previsto per il gas naturale derivante dalle precedenti proiezioni, che non potevano tenere in conto l'evoluzione attuale di alcune nuove norme del Clean Energy Package.

Infatti, vista l'assenza di dati storici, immagino che i modelli statistici usati per generare le proiezioni del piano riescano con fatica a catturare e anticipare il potenziale di autoconsumatori, utenti attivi, comunità dell'energia ed aggregatori, che solo con le recenti innovazioni del Clean Energy Package hanno ricevuto inquadramento giuridico a livello UE grazie anche alla nostra azione.

Gli studi di proiezione disponibili a livello europeo sono pochi, ma mostrano un potenziale incredibile nella partecipazione attiva da parte di cittadini, comunità ed amministrazioni locali che da soli nel 2050 potrebbero avvicinarsi a coprire la metà della domanda di energia elettrica dell'Unione Europea.

Mi auguro pertanto che la versione finale del PNEC fornisca dettagli maggiori per il supporto, l'incentivazione e l'eliminazione delle barriere normative ora esistenti in molti Stati Membri per

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

questi nuovi attori. Sarebbe un segnale importante se venisse inserito ad esempio un target, anche solo di indirizzo, di FER da autoconsumatori/comunità dell'energia a supporto dell'azione nazionale in materia.

Vorrei richiamare alla necessità di semplificare e migliorare la normativa nazionale in materia di accumulo sia su larga scala sia a livello distribuito, come attraverso auto elettriche (V2G), così da incentivarne l'utilizzo a complemento della produzione di FER e per il bilanciamento del sistema.

Questo per garantire quanto prima che (come previsto dal regolamento sul mercato elettrico) la generazione distribuita da rinnovabili e lo stoccaggio giochino la loro parte, a livello di parità, nella sicurezza e stabilità del sistema elettrico, accelerandone la decarbonizzazione.

Vorrei inoltre sottolineare l'importanza della geotermia a bassa entalpia nel ridurre, tra le altre cose, l'utilizzo del gas per riscaldamento.

L'attuazione del PNIEC è competenza di ogni singolo Stato Membro e il controllo/monitoraggio è delegato a un processo iterativo guidato dalla Commissione europea. Siamo però riusciti a ottenere processi trasparenti che ci garantiscono di poter seguire tali iter anche a livello parlamentare.

Avendo contribuito attivamente al processo legislativo del regolamento della governance come relatore di minoranza, vigilerò affinché i vari Stati Membri facciano la loro parte nel centrare gli obiettivi clima e energia nazionali e dell'Unione e affinché si migliorino le procedure e le politiche nei momenti di revisione previsti dal regolamento stesso.

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?

Come M5S al Parlamento europeo durante la scorsa legislatura abbiamo più volte tentato di avviare l'introduzione di misure e meccanismi che possano dare un prezzo ai costi associati alle emissioni di CO₂ incorporate nei prodotti finali (origine delle materie prime, lavorazione, produzione e trasporto dei beni) in tutti i settori dell'economia, così da incentivare la produzione e il consumo di beni rispondenti ai principi dell'economia circolare ad emissioni ridotte e soprattutto a produzione europea.

Per ora in UE abbiamo solo il sistema ETS - le quote di scambio - che opera solo in alcuni settori, associando un prezzo alla CO₂ emessa dalle grandi industrie attraverso un meccanismo di mercato.

Tale sistema si è rivelato assai inefficace e insufficiente a creare un vero incentivo alla decarbonizzazione della produzione industriale e, anzi, è stato utilizzato come mezzo di speculazione finanziaria.

Tantissimi economisti ed esperti del settore, di fronte all'emergenza climatica, individuano nell'introduzione del *carbon pricing* in tutti i comparti dell'economia una valida soluzione per spingere rapidamente la società verso produzioni e consumi più sostenibili grazie a "semplici" segnali economici sotto forma di *carbon tax*/defiscalizzazioni, accompagnati magari da una *carbon adjustment tax*.

Ritengo che tale soluzione andrebbe a gravare sui molti prodotti importati fuori dai confini dell'Unione compensando la "concorrenza" dei beni non prodotti in UE e quindi soggetti a filiere

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

e trasporti lunghi, nonché assai di frequente fabbricati con standard emissivi, mix energetici e legislazioni meno *environmentally friendly* di quelli europei.

Sono dell'opinione inoltre che un sistema di *carbon pricing* orizzontale o di defiscalizzazione favorirebbe internamente all'Unione aziende, merci o processi più sostenibili da un punto di vista ambientale.

Ritengo pertanto che si debba andare in questa direzione, ma è chiaro che sono necessari studi di impatto su vari scenari e analisi di realizzabilità ed efficacia per evitare che si vada a colpire in maniera iniqua i ceti medio-bassi, causando una legittima mancata accettazione pubblica.

Per ovviare a questo problema, sono interessanti le proposte di redistribuzione degli introiti della *carbon tax*, i cosiddetti "dividendi del carbonio", ad esempio sotto forma di un pagamento trimestrale o annuale ai cittadini (finanziato dalla *carbon tax*) che potrebbe compensare l'onere addizionale della tassa stessa incentivando al contempo comportamenti virtuosi di singoli, aziende e famiglie.

Sono convinto quindi della necessità di una misura orizzontale in tutta l'economia che dia un prezzo alle esternalità negative ambientali legate alla produzione e al trasporto di beni, ma che sia nello stesso tempo attenta agli impatti sociali.

Concludo sottolineando che l'ausilio delle nuove tecnologie, come quelle a registro distribuito (le *blockchain* per usare un termine restrittivo ma più conosciuto), può offrire supporti importanti per l'introduzione di un sistema tassazione/defiscalizzazione per il carbonio: queste nuove tecnologie forniscono infatti la possibilità di tracciare con chiarezza la provenienza del bene, la *CO₂ embedded* eccetera.

Le tecnologie di tracciamento e misura del carbonio sono in grado di rafforzare la fiducia dei cittadini nel meccanismo del conteggio delle emissioni incorporate nei beni per arrivare, in prospettiva, a un meccanismo di *emission trading* personale che, similmente alla tariffa puntuale per chi fa bene la raccolta differenziata, può portare a dei benefici economici importanti per i cittadini che adottano comportamenti virtuosi.

- 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)?**

Concordo sul fatto che, oltre alla rivoluzione elettrica nei trasporti, vadano contestualmente spinte e sviluppate alternative per i combustibili rinnovabili, soprattutto per quanto riguarda i settori del trasporto che al momento non sono elettrificabili, come quello aereo e navale.

La nuova direttiva rinnovabili, appena approvata, introduce importanti misure e target in tal senso: maggiore spazio ai biocombustibili avanzati, riduzione graduale dei biocombustibili di prima generazione (che non sono sostenibili e entrano in concorrenza con la produzione agricola) e, tra questi ultimi, la completa dismissione di quelli ad alto impatto ILUC (olio di palma ed affini, così come confermato dall'atto delegato della Commissione europea da poco approvato.

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

Nel mix per la decarbonizzazione dei trasporti il biometano, meglio se immesso in rete (ora cosa possibile anche in Italia) e/o utilizzato per i rifornimenti locali, rappresenta un'opzione di combustibile rinnovabile praticabile a condizione di una corretta e severa verifica degli input di produzione e della loro provenienza e di un controllo ambientale delle centrali a biogas locali e della qualità e utilizzabilità dei digestati prodotti. Non sono favorevole a grandi impianti a biogas che causano impatti di vario tipo e pertanto sono poco accettati dalle popolazioni locali.

Si dovrebbe certamente dare maggiore impulso alla ricerca nel campo del metano sintetico e dell'idrogeno rinnovabile come mezzi di accumulo da iper-capacità (anche sviluppata ad hoc, dato il crollo dei costi dell'input energetico rinnovabile) o comunque di gestione dei picchi di produzione da rinnovabili.

Il GNL, meglio se di origine biologica, è soluzione al momento obbligata per la mobilità marittima e delle merci pesanti, anche per ridurre l'inquinamento da polveri sottili nei porti e in mare. Oltre a ciò il GNL da biometano (ferme restando le medesime cautele espresse per quanto riguarda il biogas) accorcia la filiera del carburante rendendola locale e riduce in maniera radicale l'effetto serra introdotto dal metano rilasciato in atmosfera durante i lunghi percorsi dei gasdotti.

A tal proposito è necessario che l'UE adotti delle norme per valutare in tutto il ciclo di vita come prevenire e ridurre le perdite di metano, sia d'origine biologica che fossile.

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?

È fondamentale garantire uno sviluppo contestuale e sinergico del trasporto elettrico, della generazione rinnovabile e dello stoccaggio onde evitare che l'accresciuta domanda di elettricità vada a stimolare la generazione convenzionale da fonti fossili.

Un'evenienza del genere deve essere assolutamente scongiurata e in tal senso ci siamo espressi più e più volte nel corso della legislatura.

Nei vari dossier del Clean Energy Package (direttiva rinnovabili, governance dell'Unione dell'energia, mercato elettrico) e in seguito nei programmi di finanziamento del nuovo quadro pluriennale 2021-2027 sono intervenuti affinché si creasse un parallelismo tra lo stimolo all'elettrificazione dei trasporti e i finanziamenti per la generazione e lo stoccaggio rinnovabile, così da assicurarsi che la domanda di elettricità addizionale da impiegare nei trasporti corrispondesse ad altrettanta nuova generazione rinnovabile.

Importante agire sia a livello micro (ossia vicino al consumatore finale, come autoconsumatori/comunità dell'energia) con sistemi di stoccaggio dell'extra produzione locale, modelli di *vehicle to grid* e schemi di punti di ricarica installati dalle comunità dell'energia; sia a livello macro in termini di investimenti di grandi siti di generazione da fonti rinnovabili o da progetti transfrontalieri tra paesi UE. Questo senza dimenticare gli investimenti in ricerca e innovazione. Alcuni programmi di finanziamento importanti in tal senso sono:

- Il regolamento che stabilisce il meccanismo per collegare l'Europa (CEF) che sostiene gli investimenti nelle infrastrutture trans-europee dei trasporti, del digitale e dell'energia
- Il regolamento "Orizzonte Europa" (HE) che stabilisce un programma-quadro per la ricerca e l'innovazione a supporto delle priorità programmatiche dell'Unione.

FREE- Questionario su sostenibilità energetica elezioni europee

Risposte - Dario Tamburrano, eurodeputato M5S uscente e candidato circoscrizione centro.

- InvestEU, che raggruppa un gran numero di finanziamenti esistenti a sostegno di quattro settori di intervento: infrastrutture sostenibili; ricerca, innovazione e digitalizzazione; piccole e medie imprese

Le negoziazioni sui vari programmi andranno concluse nella prossima legislatura. Quanto ottenuto finora rappresenta un risultato dolce-amaro.

Nel CEF tra il 2021-2027 si continueranno a finanziare le infrastrutture legate alle fonti fossili e al CCS, ma quantomeno si prevede una quota di budget dedicata esclusivamente ai progetti rinnovabili transfrontalieri (come da nostra richiesta, dal 10% della Commissione europea si sale al 15%-20%).

Grazie al M5S inoltre si crea coerenza in Orizzonte Europa tra gli impegni di spesa in ricerca e innovazione e gli obiettivi clima e energia dell'UE: il 35% del budget sarà destinato al contrasto al cambiamento climatico. Si dà poi più spazio agli investimenti relativi alle infrastrutture sostenibili in programmi settoriali come Invest EU.

Quando si concluderanno le negoziazioni e si stabiliranno le figure precise di spesa dei diversi programmi di finanziamento, dovremmo proteggere i successi ottenuti e dove possibile migliorare il supporto a rinnovabili e mobilità elettrica.

Sarebbe inoltre essenziale che gli investimenti e i finanziamenti nazionali nei settori venissero svincolati dal patto di stabilità e crescita: cosa che vale anche per l'efficienza energetica. Lo abbiamo richiesto più volte in sede parlamentare, senza mai aver ottenuto la maggioranza, ma continueremo a insistere.

Il retrofitting infine è un tema poco dibattuto, ma a mio avviso importantissimo: dovrebbe infatti essere maggiormente facilitata e incentivata la trasformazione del parco automobilistico esistente per l'elettrico ma anche per i combustibili rinnovabili alternativi.

Questo consentirebbe di fare ulteriori passi in avanti per la decarbonizzazione dei trasporti senza richiedere maggiore consumo di energia e risorse per la produzione di nuovi mezzi, oltretutto pesando meno sulle tasche dei cittadini.

Il retrofit è vincente sia se consideriamo il ciclo di vita di un'autovettura che il fronte occupazionale. Non bisogna dimenticare che la filiera della manutenzione dei veicoli, oggi esclusivamente tarata sull'endotermico, subirà un drastico ridimensionamento con l'introduzione dei veicoli elettrici, i cui componenti sono molto ridotti rispetto ai veicoli convenzionali.

Sono tra i tre e i nove milioni le auto elettriche previste in Italia entro il 2030 con conseguenti riflessi negativi sul fronte dell'occupazione. Questi riflessi tuttavia potrebbero essere arginati grazie ai processi di retrofitting, che in Italia sono particolarmente sviluppati (per ora dalla benzina al GPL e al metano).