

rienergia.staffettaonline.com

Mobilità, climatizzazione e efficienza degli edifici: come andrebbero affrontati nella SEN

mercoledì, 12 aprile 2017 Edoardo Croci (Università Bocconi, IEFE)



Intervista al Prof. Edoardo Croci (Università Bocconi, IEFE)

Mobilità: sembra essere il fronte più caldo negli ultimi tempi, una contrapposizione tra i fronti petrolifero, elettrico e del gas. Nel breve medio termine il Ministero pare indicare una preferenza per il gas, relegando l'elettrico più sullo sfondo. Cosa può fare in questo senso la SEN?

Il fronte della mobilità e dei trasporti è uno dei settori chiave per raggiungere gli obiettivi internazionali previsti dall'Accordo di Parigi. La direzione che tutti i Paesi dovranno seguire, in primo luogo quelli sviluppati come l'Italia, è quella di andare verso una progressiva elettrificazione del parco circolante e parallelamente verso una maggiore produzione di elettricità da energia rinnovabili. Si tratta però di un percorso definito sul lungo periodo, con orizzonte 2030-2050.

Nel breve-medio termine si possono seguire anche altre traiettorie: in Italia, il gas può rivestire un ruolo importante ed essere la strada più facile da percorrere da un punto di vista economico. Questo in ragione del fatto che la nostra industria del gas può contare su un relativamente diffuso sistema infrastrutturale di rifornimento dei veicoli. Inoltre, con il completamento del TAP previsto per il prossimo anno, potremo contare su un'offerta ancora più diversificata. Tuttavia, l'opzione gas coprirà solo questa fase transitoria e bisogna domandarsi quanto valga la pena investire in nuove infrastrutture sapendo che nel giro di una decina di anni si andrà nella direzione dell'elettrico. Non va quindi ritardata la costruzione di una rete per il rifornimento dei veicoli elettrici, che stanno iniziando a diffondersi (sono circa una decina i modelli disponibili sul mercato). Se, come in Norvegia, si decidesse di ricorrere a lauti incentivi per favorire gli investimenti nella mobilità elettrica e se i costi diminuissero significativamente grazie alle economie di scala, anche in Italia potrebbe decollare. Tuttavia, è uno scenario che non sembra essere stato preso in

considerazione dall'industria automobilistica italiana che, rispetto ai concorrenti europei e mondiali, ha puntato poco sull'elettrico. A titolo di esempio si pensi che la Fiat non commercializza la Fiat 500 elettrica in Italia, ma in altri Paesi.

A sostegno della tesi che vede una prossima penetrazione dell'auto elettrica nella mobilità nazionale va fatta, poi, un'ulteriore considerazione in relazione alle politiche locali: in molte parti d'Italia, specie nella Pianura Padana, il persistere di preoccupanti livelli di inquinamento legati alle polveri sottili ha spinto gli enti locali ad emanare divieti di circolazione o forme di tariffazione specifiche per i veicoli più inquinanti e obsoleti, ad esempio per le auto Euro 0, Euro 1-2 e in qualche caso anche Euro 3 diesel.

La SEN, se si prefigge un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, non potrà non tenere conto di questi aspetti e quindi della mobilità elettrica e di quella ibrida, fondamentale in una prima fase di transizione. Il tema centrale rimane il ritardo infrastrutturale circa le stazioni di rifornimento: una criticità rilevante a cui si può porre rimedio con investimenti pubblici ma soprattutto con capitali privati, purché ci siano le condizioni per permettere a questi ultimi di essere adeguatamente remunerati. Si tratta di una direzione inevitabile, purché si intraprenda mantenendo una concorrenzialità nella fornitura di elettricità, come l'AEEGSI ha ben chiarito.

Climatizzazione. Anche qui si pone il problema del coordinamento delle politiche tra centro e periferia, tra le diverse amministrazioni dello Stato e tra le politiche per il clima e per la qualità dell'aria. Qual è secondo lei l'approccio più corretto a questo "rompicapo"?

È un dato di fatto che il cambiamento climatico stia portando ad una crescente climatizzazione degli ambienti che, se da un lato si rileva essere una politica di adattamento necessaria per tutelare quelle fasce di popolazione più fragili – vivere in ambienti troppo caldi non è salutare -, dall'altro è causa di un aumento considerevole dei consumi energetici, tanto è vero che oggi i picchi di consumo di elettricità si raggiungono d'estate e non di inverno.

Questo fenomeno non si può frenare perché le temperature stanno aumentando e perché si punta ad aumentare la propria condizione di benessere. Ma lo si può accompagnare, favorendo le tecnologie più efficienti da un punto di vista energetico. Alcune soluzioni esistono già: puntare sull'elettricità generata da rinnovabili è una di queste, ma anche sull'utilizzo di sistemi di teleraffrescamento, oggi piuttosto rari, oppure di pompe di calore che si possono associare alle acque di falda. Esistono poi una serie di incentivi economici che promuovono l'efficienza energetica, rivolti sia ai privati che alle imprese e al settore pubblico (il patrimonio edificato pubblico - scuole, ospedali, uffici pubblici - è in generale più inefficiente di quello privato).

Ci vogliono campagne di tipo informativo e di assistenza tecnica che accompagnino quelle di incentivazione economica, permettendo il superamento di barriere di tipo comportamentale. Inoltre, bisogna superare gli ostacoli di tipo economico/finanziario propri di un sistema che vede ESCO sottocapitalizzate avere difficoltà di accesso al credito e vincoli che rendono complicata l'effettiva fruizione degli incentivi pubblici. In questo ambito, la SEN deve fare un lavoro di razionalizzazione, accompagnamento e sistematizzazione di misure che sono già in campo.

Efficienza nell'edilizia. In questo caso emerge, oltre che la dimensione colossale dell'impresa, anche l'importanza delle fonti di finanziamento. Quali soluzioni può indicare un atto di programmazione importante come la SEN?

In Europa, il patrimonio immobiliare italiano è uno di quelli più datati. Ci sono tante ragioni e alcune di per sé positive, come il fatto di avere edifici di qualità architettonica e di pregio storico. Tuttavia è evidente che solo una percentuale modesta degli immobili abbia meno di 10-20 anni e risulti quindi inefficiente in termini di consumi energetici, in particolar modo per quanto riguarda il riscaldamento.

È necessario pertanto intervenire sul nuovo, adempiendo alle direttive sull'efficienza energetica degli edifici, senza però dimenticare di agire anche su ciò che si è già costruito, dove le politiche messe in atto fino ad ora non sono state in grado di soddisfare nemmeno quegli obiettivi europei del 3% di efficientamento dell'edilizia pubblica che ci è richiesto.

Per quanto concerne il settore privato le stime sono diverse, ma siamo sotto all'1% l'anno di tasso di rinnovo. Di questo passo non si riescono a raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei, né gli obiettivi ambiziosi previsti dall'Accordo di Parigi. L'intervento deve essere più robusto e finalizzato a superare le barriere di tipo conoscitivo, ma soprattutto quelle di tipo finanziario. Il meccanismo di finanziamento in conto terzi e quello delle ESCO sono gli strumenti giusti, ma il sistema non è ancora decollato. Bisogna trovare nuove modalità per favorire la capitalizzazione, la crescita e l'accesso ai fondi finanziari. In questo caso, lo Stato potrebbe svolgere la funzione di garante nei confronti delle banche chiamate ad erogare i fondi. In altri Paesi, si è inoltre dimostrato produttivo l'utilizzo di fondi di rotazione che in Italia non hanno invece funzionato a dovere. Si tratta di strumenti finalizzati in

una prima fase ad interventi sul patrimonio pubblico, e successivamente destinati ai privati. Il ruolo della SEN, in questo comparto, dovrebbe proprio essere quello di indicare nuovi strumenti di tipo finanziario e assicurativo capaci di stimolare un cambio di rotta.

AMBIENTE DIRETTIVE UE EFFICIENZA ENERGETICA INFRASTRUTTURE ITALIA MOBILITÀ SOSTENIBILE