

AUDIZIONE ANEV SU MOBILITA' SOSTENIBILE (A.A N.1015) Commissione Ambiente e Commissione Trasporti e Lavori Pubblici del Senato della Repubblica

Premessa

ANEV, Associazione Nazionale Energia dal Vento ANEV – è un'associazione di protezione ambientale (riconosciuta ai sensi della Legge 8 luglio 1986 n. 349) nata nel luglio 2002 che vede riuniti oltre 80 aziende che operano nel settore eolico e oltre 6.000 soggetti, tra cui produttori, trader ed operatori di energia elettrica e di tecnologia, impiantisti, progettisti, studi ingegneristici e ambientali. ANEV ritiene che per contribuire in modo efficace al contenimento sotto i 2 °C della crescita della temperatura globale, come prescritto dall'Accordo di Parigi (COP 21), occorre definire e promuovere strategie di consolidamento e sviluppo del settore energetico in Italia all'interno della quale proprio i profili ambientali diventino i riferimenti ed i driver decisionali e che includano quindi anche tematiche strettamente connesse come quella della mobilità sostenibile.

Difatti ANEV fa parte del Gruppo di Lavoro mobilità sostenibile del Coordinamento FREE nonché del comitato di indirizzo strategico del progetto Mobilità Idrogeno Italia (MH2IT).

Azioni proposte

Il settore della mobilità in Italia è responsabile di più del 25% delle emissioni di gas climalteranti, oltre a compromettere la qualità dell'aria e conseguentemente la salute umana della popolazione.

Occorre quindi delineare una serie di azioni mirate, che attuino quanto definito in una strategia chiara ed efficace a partire da quanto riportato nel D.lgs. 16 dicembre 2016 n. 257, che recepisce la direttiva 2014/94/UE (DAFI) sui combustibili alternativi.

Occorrerebbe anzitutto definire chiari obiettivi di riduzione dei gas serra nel settore dei trasporti sia al 2030 che al 2050.

Per quanto riguarda il contributo delle rinnovabili nel settore dei trasporti, la SEN, al momento in consultazione, prevede un incremento notevole: dal 6,4% del 2015 al 18% alla fine del prossimo decennio con il contributo di biometano, biocarburanti e la quota di energia elettrica da rinnovabili per l'omonima trazione. Tuttavia la SEN dovrebbe avere anche un orizzonte temporale al 2050, attualmente assente e definire in modo più puntuale le previsioni relative alla mobilità, a valle

dell'indicazione, apparentemente non giustificata, di una diffusione complessiva nel 2030 di quasi 5 milioni di veicoli elettrici o plug-in.

La proposta SEN riguardo la mobilità si sostanzia nella necessità di rinnovare il parco automobilistico, proponendo incentivi al sistema di acquisto del tipo Euro X+1. Naturalmente incentivando l'acquisto di auto a gas, metano, GPL, GNL, purché a gas, quindi sempre con combustione e rilascio di inquinanti nel sistema urbano, anche se viene riconosciuto il ruolo strategico della mobilità elettrica.

Il parco auto in Italia attualmente risulta essere di circa 36 milioni di autoveicoli e nella SEN si cita addirittura un incremento prevedibile a circa 40 milioni nel 2030.

Questa ipotesi è contraddittoria con le affermazioni “di principio” a favore dell'aumento del trasporto pubblico, del car sharing e del car pooling, tutti destinati a diminuire in misura sensibile i veicoli in circolazione di proprietà privata, che in tal modo nel 2030 potrebbero ridursi a circa 30 milioni.

Manca una definizione delle priorità da adottare che sono lo sviluppo delle infrastrutture per la ricarica elettrica, l'introduzione di criteri più stringenti per le emissioni inquinanti, forme di fiscalità che favoriscano la mobilità elettrica e penalizzino in particolare i diesel.

Solo così si può eliminare/ridurre la combustione in città ed i relativi rilasci di inquinanti. Cambiare combustibile, da gasolio o benzina a gas significa impiegare male le scarse risorse disponibili senza ottenere significativi e reali benefici.

La combustione è la causa e l'origine degli inquinamenti, non il tipo di combustibile utilizzato. Molti inquinanti (composti azotati, ad esempio) in realtà vengono prodotti dalla alta temperatura raggiunta nella combustione dal comburente (aria).

La stessa decarbonizzazione, effetto non locale ma di tipo globale, non può essere ottenuta utilizzando combustibili gassosi provenienti da 4/5000 km di distanza.

Una analisi a “ciclo intero” dimostra che sostituire col gas russo i combustibili liquidi tradizionali non comporta reali vantaggi in termini di “effetto serra” per gli alti valori di anidride carbonica e di metano rilasciati dal combustibile gas naturale soprattutto nelle fasi di “precombustione” (estrazione, trasporto, distribuzione).

Tali azioni dovrebbero essere accompagnate da incentivi e regole chiare per la sharing mobility e da un riammodernamento delle reti e dei servizi di trasporto collettivo, a partire da bus, treni, reti tramviarie, filoviarie e servizi ferroviari metropolitani e regionali.

Inoltre, nell'ambito del progetto Mobilità Idrogeno Italia (MH2IT), ANEV è stata invitata a coordinare il Gruppo di Lavoro “Ruolo delle fonti rinnovabili e del power to gas” finalizzato a valutare la fattibilità della produzione di idrogeno da fonti rinnovabili. L'obiettivo principale dei lavori svolti finora è stato proporre alle autorità competenti (MiSE in primis) una proposta di Piano nazionale per la mobilità ad idrogeno ed è stato ampiamente raggiunto in quanto l'idrogeno gassoso, laddove

utilizzato per alimentare motori elettrici tramite celle a combustibile, è stato formalmente riconosciuto dalle autorità nazionali come uno dei combustibili alternativi per i quali l'Italia si impegna a sviluppare una rete adeguata di stazioni di rifornimento entro il 31 dicembre 2025. Il D.lgs. 16 dicembre 2016 n. 257, che recepisce la direttiva 2014/94/UE, include infatti tale vettore nella lista dei combustibili alternativi. Soprattutto, il Piano nazionale elaborato da MH2IT è stato riprodotto all'Allegato III del decreto legislativo (sezione b del Quadro Strategico Nazionale), divenendo così documento ufficiale dello Stato. Tutto ciò al fine di creare nuove opportunità di sviluppo nei settori dello stoccaggio dell'energia da fonti rinnovabili e del power to gas con particolare riferimento allo stoccaggio dell'energia prodotta da fonti rinnovabili non programmabili nei momenti di sovrapproduzione.

Ad oggi però tema fondamentale riguardo la mobilità delle auto elettriche a fuel cell è quello di equipararle alle auto elettriche a batteria nella predisposizione di incentivi (a privati o PA), garantendo la neutralità tecnologica, senza porre il limite che ci debba essere un distributore di idrogeno nella zona, anzi le risorse/finanziamenti che vengono dedicati alla mobilità elettrica devono essere disponibili sia per i veicoli elettrici a batteria, sia per quelli elettrici a fuel cell a idrogeno. Ciò si dovrebbe applicare anche per le infrastrutture di ricarica, equiparando le stazioni di ricarica a idrogeno con stazioni e colonnine di ricarica elettrica.

Tale approccio di neutralità tecnologica è stato garantito in altri paesi come la Francia e il Regno Unito dove vengono finanziati e premiati i progetti che portano i risultati richiesti (come riduzione di emissioni di CO₂ e/o di altri inquinanti atmosferici, riduzione della dipendenza da carburanti derivati da petrolio o altre fonti fossili) indipendentemente dalla soluzione tecnologica proposta/adottata. In Italia un esempio viene dalla Provincia Autonoma di Bolzano dove il recente sistema di incentivi per le auto elettriche adottato (fino a 4.000 euro a mezzo) include anche le auto a idrogeno¹.

A supporto di ciò, sul tema dell'equiparazione di auto elettriche a batteria e a idrogeno-fuel cell il Comitato Europeo delle Regioni, riunito il 13 luglio u.s. in plenaria a Bruxelles, ha definitivamente adottato il proprio parere sulla Strategia europea per una mobilità a basse emissioni².

La bozza di parere era inizialmente sbilanciata sull'elettrico, ma a seguito di emendamenti presentati lo scorso maggio in commissione COTER (Politica di coesione territoriale e bilancio dell'UE) è stato

¹ http://altoadige.gelocal.it/bolzano/cronaca/2017/06/21/news/auto-elettriche-si-parte-incentivi-fino-a-4mila-euro-1.15518394?refresh_ce

² COM(2016) 501 final

possibile non solo inserire l'idrogeno, ma far anche passare il principio dell'equiparazione tra mobilità elettrica a batteria e mobilità elettrica a idrogeno con celle a combustibile³.

Si evidenzia infine, a valle di un confronto con Adicosum, che unitamente ad ANEV fa parte del GdL Mobilità sostenibile del Coordinamento FREE, l'importanza di una visione strategica incentrata sui consumatori, particolarmente interessati al tema della mobilità sostenibile visto che sono coloro che usufruiscono dei servizi e che subiscono gli effetti inquinanti della scarsissima sostenibilità attuale della mobilità nelle città e fra le città italiane. Difatti le trasformazioni culturali in merito alla mobilità si realizzano attraverso specifiche scelte d'acquisto di prodotti adibiti allo spostamento, come auto e bici, o all'uso dei servizi meno inquinanti. Se il consumatore non è in grado di saper scegliere perché non dotato delle corrette informazioni, offerte soprattutto da organismi terzi, sarà molto difficile arrivare a traguardi sostenibili. Il consumatore, attraverso le sue organizzazioni rappresentative, dovrebbe quindi essere al centro di ogni iniziativa che si vorrà intraprendere per incrementare la sostenibilità dei trasporti e per tale motivo si auspica un audizione di Adiconsum, disponibile e attiva su tale tematica, avendo partecipato anche al tavolo di lavoro della Presidenza del Consiglio da cui è scaturito il documento "Elementi per una roadmap della mobilità sostenibile" ed avendo sottoscritto le Raccomandazioni degli stakeholder del tavolo Mobilità Sostenibile.

Roma, 17.7.2017

³ Qui di seguito il comunicato stampa del CDR (con link al testo del parere):

<http://cor.europa.eu/it/news/Pages/local-leaders-team-up-with-eu-commission-to-boost-low-emission-mobility-across-europe.aspx>