

LA MIGLIORE ENERGIA?... QUELLA RISPARMIATA

Il 50% del risparmio se si attuassero le direttive UE. Ma i trasporti consumano troppo. Vincenzi: "l'Europa punti sulla tecnologia"



A seguito delle crisi di approvvigionamento del gas e l'aumento del prezzo del petrolio il tema dell'energia, del suo risparmio, dell'approvvigionamento, è sempre più al centro dei dibattiti politici anche a livello europeo. Il Parlamento ha adottato una risoluzione sul risparmio energetico in cui ricorda anzitutto che se gli Stati membri attuassero integralmente la normativa dell'UE esistente, l'obiettivo dell'Unione di risparmiare il 20% dell'energia entro il 2020 sarebbe già raggiunto in misura del 50%.

Per i deputati, nel futuro piano d'azione europeo per l'efficienza energetica, la Commissione dovrebbe delineare vari scenari volti a chiarire le incidenze sui consumi energetici, sul mix energetico e sulla riduzione di CO2. Inoltre, tenuto conto dell'incremento del prezzo del petrolio andrebbe aumentato l'obiettivo del risparmio energetico. Nel piano, inoltre, la Commissione dovrebbe proporre azioni concrete a livello sia europeo che nazionale, secondo un «approccio coerente» per tutelare l'approvvigionamento energetico, rafforzare l'efficienza energetica e promuovere le energie rinnovabili. Le varie politiche settoriali dovranno quindi integrarsi reciprocamente.

La relazione ricorda che circa il 59% del petrolio consumato nel 2004 in Europa è imputabile al settore dei trasporti, contro il 17% dell'edilizia, il 16% degli impieghi non energetici e l'8% dell'industria.

E proprio sul sistema dei trasporti Marta Vincenzi sottolinea come sia strategico arrivare a risultati ambiziosi di efficienza energetica nel settore trasporti perché vi si consuma circa il 60% degli idrocarburi possibili impiegati in Europa. Il settore è quindi un crocevia tra competitività, sostenibilità e sicurezza di approvvigionamento. Diventa urgente per l'Europa indicare azioni di discontinuità orientate a governare i decenni prossimi (quelli in cui non saremo ancora usciti dall'era del petrolio) puntando su tecnologia, intelligente riposizionamento delle nostre industrie, strumenti incentivanti, coerenza e selezione dei piani d'azioni.

Ciò vale soprattutto per il trasporto su gomma dove, nelle auto private, più del 90% delle energie del combustibile viene normalmente sprecata nel normale esercizio dei veicoli oggi offerti dal mercato. Infatti i consumi dichiarati dai costruttori sono circa 4 volte più elevati di quelli attesi in condizioni "on design". Quindi comportamenti individuali, scelte dei costruttori automobilistici e azioni comunitarie, devono convergere come ad esempio:

- la guida ecologica (limiti di velocità/ pieni/ spegnimento motore) può permettere risparmi del 10% ma un effetto significativo presuppone forti iniziative di educazione e responsabilizzazione;
- lo sviluppo dei programmi di nuovi modelli di auto deve essere orientato verso la riduzione del carico combustivo e consumi, assunto come valore prioritario della qualità e questo è il presupposto per l'introduzione di futuri convertitori a fuel cells
- l'UE deve agevolare l'adeguamento dell'industria europea ai nuovi target non con l'appoggio fiscale (che colpisce il consumatore e non seleziona) ma individuando criteri omologativi mirati e noti ora per allora e incentivando fiscalmente nuovi veicoli in linea con il trend d'adeguamento energetico per accelerare l'evoluzione della domanda privata e dedicando risorse alla ricerca.