



G.B. Zorzoli

Le politiche industriali richieste dal Piano Energia e Clima

Convegno «Le politiche industriali richieste dal Piano Energia e Clima», Roma 20.02.2019



COORDINAMENTO DELLE RINNOVABILI E DELL'EFFICIENZA
20.000 MW, oltre 3.000 aziende, più di 150.000 persone



SOCI



ADERENTI



Il **Coordinamento FREE** (*Coordinamento Fonti Rinnovabili ed Efficienza Energetica*) è un'Associazione che raccoglie attualmente, in qualità di Soci, 27 Associazioni in toto o in parte attive in tali settori, oltre ad un ampio ventaglio di Enti e Associazioni che hanno chiesto di aderire come Aderenti' (senza ruoli decisionali) **ed è pertanto la più grande Associazione del settore presente in Italia.**

Esso rappresenta infatti il 92% delle entità attive nel settore e, attraverso i propri Soci, circa 4.000 aziende che occupano 150.000 persone.

Coordinamento FREE
Lungotevere dei Mellini 44
Roma - Tel. 06 – 42014701
www.free-energia.it
mail: info@free-energia.it

A fine 2019, dopo il confronto con gli stakeholder e con la Commissione Europea avremo la versione definitiva del Piano, i cui obiettivi complessivi, cogenti, difficilmente saranno molto diversi dagli attuali. L'unica revisione in calendario, nel 2023, potrà solo innalzare ulteriormente gli obiettivi.

Inoltre, il Regolamento dell'Unione dell'energia stabilisce che la Commissione controllerà se, rispetto all'obiettivo 2030 , si saranno raggiunti i seguenti risultati:

- nel 2022 il 18%,**
- nel 2025 il 43%,**
- nel 2027 il 65%.**

La prima scadenza, tra tre anni, suggerisce un tempestivo decollo del Piano e, per quanto possibile, di anticiparne l'avvio prima del 2021.

OBIETTIVO FER COMPLESSIVO AL 2030 (KTEP)

| FER | 2010 | 2016 | 2017 | 2025 | 2030 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| elettriche | 5.920 | 9.504 | 9.729 | 11.881 | 16.060 |
| termiche | 10.020 | 10.538 | 11.211 | 13.467 | 14.701 |
| trasporti | 1.042 | 1.039 | 1.060 | 1.980 | 2.337 |

Fonte: per il 2010 GSE, per gli anni successivi Tabella 9 del Piano

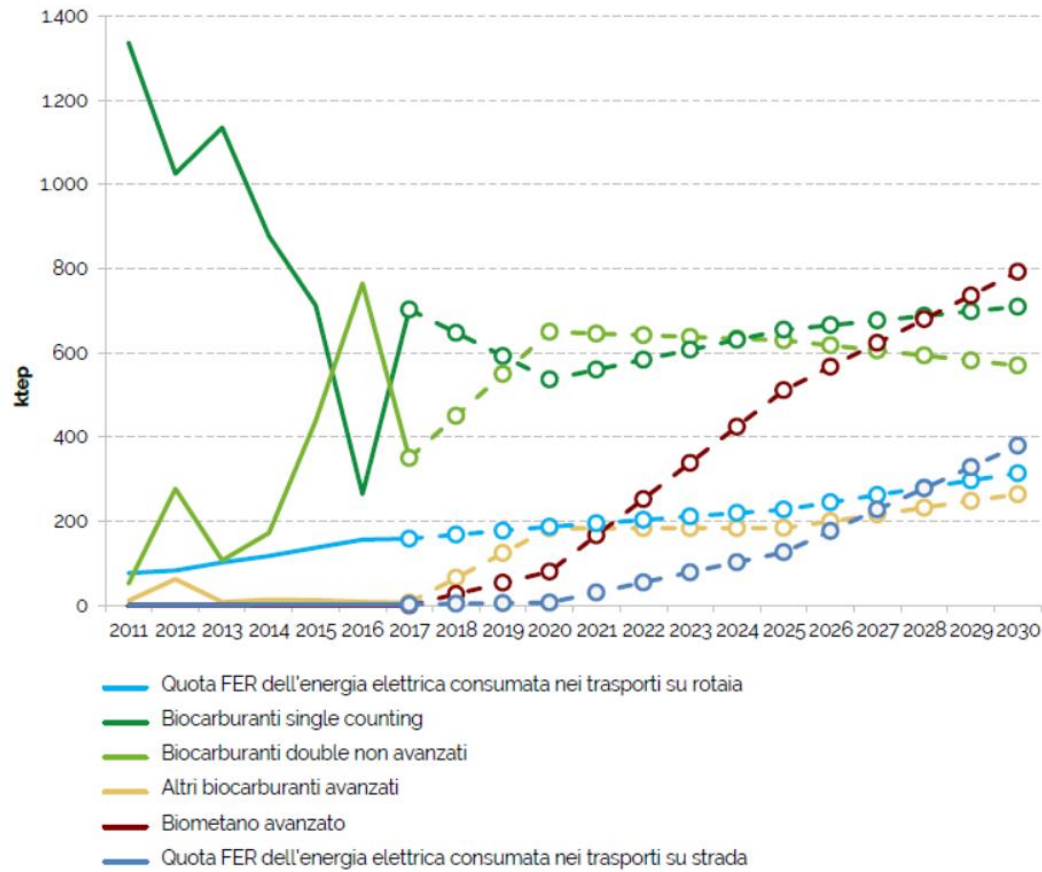
il contributo FER a copertura dei consumi finali lordi totali al 2030 sarà così differenziato:

- 55,4% nel settore elettrico (nel 2016: 37%);

- 33 nel settore termico (nel 2016:19%);

- 21,6% nei trasporti, con i criteri di contabilizzazione indicati nella RED II (nel 2016: 7,2%).

TRAIETTORIE DI CRESCITA DELLE FER AL 2030 NEL SETTORE DEI TRASPORTI



Inoltre, nell'UE rispetto ai limiti di emissione validi nel 2021
(95 grammi al chilometro sulla media della gamma)
le emissioni medie di CO₂ delle auto nuove dovranno essere ridotte del:

15% nel 2025 e del 35% nel 2030

e per i furgoni del 15% nel 2025 e del 30% nel 2030.

Obiettivi per le autovetture accompagnati 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.



Gli obiettivi al 2030 dovrebbero pertanto determinare:

- **ricadute positive sulle filiere industriali che forniscono componenti e sistemi per la produzione elettrica e termica con fonti rinnovabili;**
- **lo sviluppo di produzioni innovative (accumuli elettrochimici, biometano, biocarburanti), con il biometano in grado di coprire per intero la quota di GNL destinata ad alimentare il trasporto marittimo (50%) e pesante su strada (30%).**

Sostanziali saranno in particolare i cambiamenti in due comparti del trasporto:

- **automotive**
- **downstream petrolifero –**

che dovranno profondamente ristrutturarsi.

Nell'automotive la transizione sarà facilitata e resa meno costosa dalla disponibilità di piattaforme unificate, che permettono di realizzare vetture totalmente diverse per tutti i marchi con pezzi standard, di cui Volkswagen è stata pioniera con: la piattaforma Mqb (*Modularer Querbaukasten*), dalla quale è stata derivata la Meb (*Modularer Elektrorbaukasten*).

Nello stabilimento di Zwickau, già nel 2020 la Meb dovrebbe produrre la "VwI,D,Neo" a un prezzo intorno a 25.000 euro, quanto una Golf diesel molto accessoriata.

Per l'auto elettrica e a guida autonoma la Volkswagen ha deciso un piano di investimenti di 44 miliardi di euro, da confrontarsi con i 9 miliardi annunciati da FCA, che oltre tutto non dispone di una piattaforma.

OCCORRE QUINDI UNA POLITICA INDUSTRIALE CHE ACCOMPAGNI LA FIAT NELLA STIPULA DI ACCORDI DI COLLABORAZIONE CON UN ALTRO COSTRUTTORE, PER EVITARE CHE PRIMA O POI SI ARRIVI ALLA SUA ACQUISIZIONE DA PARTE DI TERZI.

NELLA COMPONENTISTICA, IN ITALIA LA SOLA PRODUZIONE DI MOTORI DIESEL, INDOTTO COMPRESO, VALE OLTRE 5 MILIARDI DI EURO E NEL COMPLESSO L'ESPORTAZIONE DI MOTORI E COMPONENTI È PARI A QUASI 4 MILIARDI ALL'ANNO.

SARÀ QUESTO COMPARTO A RICHIEDERE LA PIÙ TEMPESTIVA E RADICALE RISTRUTTURAZIONE PRODUTTIVA, AVENDO PRESENTE CHE UN'AUTO A COMBUSTIONE INTERNA HA MIGLIAIA DI COMPONENTI, UNA ELETTRICA CIRCA UN CENTINAIO E, QUANDO SARÀ COMPETITIVA, UN QUINTO DELLA CATENA DEL VALORE VERRÀ ASSORBITO DALLA BATTERIA.

SOLO CON IL SUCCESSO DELL'INIZIATIVA DEL MISE (*INVITO A MANIFESTARE INTERESSE PER UN PROGETTO SU SCALA EUROPEA SULLA PROGETTAZIONE E PRODUZIONE DI CELLE E MODULI DI BATTERIA DI NUOVA GENERAZIONE*) L'ITALIA NE SARÀ SOLO IN PARTE TRIBUTARIA ALL' ESTERO.

QUOTA DI "ITALIANITÀ" NELLA FILIERA DELL'AUTO ELETTRICA, 2017



Fonte: The European House – Ambrosetti

Per l'insieme dei settori di attività indicati in Figura, con una produzione di 5 milioni di veicoli a batteria si potrebbero toccare i 100 miliardi nel 2030.

L'AUTO ELETTRICA COME OPPORTUNITÀ DI RILANCIO DEL SETTORE

Oggi in Germania e in Spagna a fronte di una nuova vettura immatricolata si producono rispettivamente 1,71 e 2,05 auto. In Francia e nel Regno Unito invece il rapporto è rispettivamente 0,81 e 0,64. **In Italia il rapporto è solo 0,39.**

Fiat sconta la scelta degli anni '90 di privilegiare le attività finanziarie a scapito degli investimenti nella innovazione di prodotto, che ha portato al suo salvataggio da parte delle banche e alla sua successiva fusione con Chrysler, pure sull'orlo della bancarotta. Situazione che ha contribuito ai ridotti investimenti in innovazione.

È quindi forte il rischio di un secondo caso Alitalia, prevenibile solo con interventi tempestivi, orientati a rilanciare il settore mediante investimenti nella produzione di mezzi di trasporto a basse o nulle emissioni.

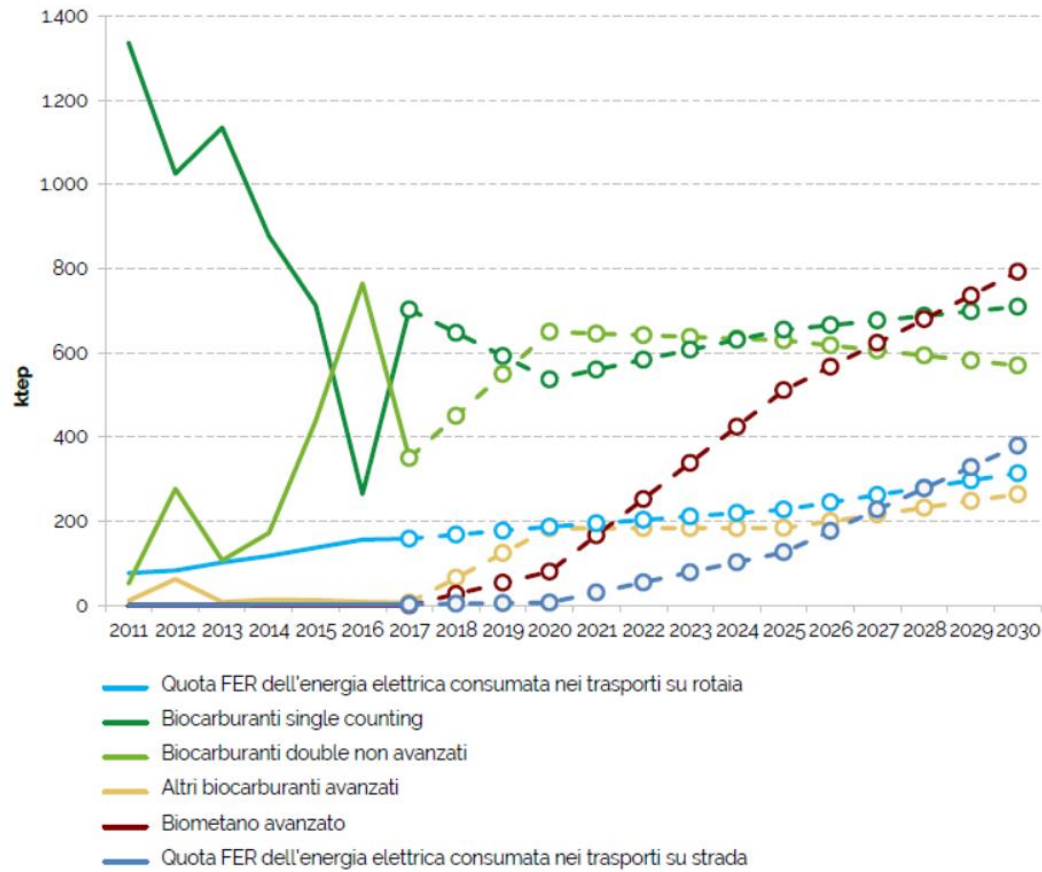
LE RICADUTE DEL PIANO SUL DOWNSTREAM PETROLIFERO - 1

Nel 2030 il numero di auto diesel circolanti in Italia potrebbe scendere intorno al 20%. (e resteranno quelle più efficienti). Le previsioni sulla penetrazione del GNL e del CNG nel trasporto navale e pesante su strada ridurranno ulteriormente la domanda di gasolio. Viceversa, la domanda di benzina diminuirà molto meno, per cui il rapporto attuale del consumo gasolio/benzina nei trasporti –superiore a 1,6 - nel 2030 scenderà, e non di poco, sotto l'unità.

IL SETTORE DELLA RAFFINAZIONE HA DIMOSTRATO IN PASSATO GRANDE CAPACITÀ E TEMPESTIVITÀ NEL CAMBIARE IL MIX PRODUTTIVO. OGGI LA RICONVERSIONE VA PERÒ REALIZZATA IN PRESENZA DI UNA DOMANDA DI BENZINA E GASOLIO CALANTE.

Occorre quindi che nella versione definitiva del Piano l'obiettivo «salvaguardare l'industria della residua raffinazione italiana, con lo scopo di consentire al mercato di disporre di prodotti ad alta compatibilità ambientale realizzati seguendo i più alti standard ambientali» sia suffragato da indicazioni puntuali di supporto.

TRAIETTORIE DI CRESCITA DELLE FER AL 2030 NEL SETTORE DEI TRASPORTI



LE RICADUTE DEL PIANO SUL DOWNSTREAM PETROLIFERO - 2

La Figura conferma un obiettivo del Piano: favorire, nel corso dei prossimi anni, ulteriori interventi di riconversione a bioraffinerie di raffinerie italiane marginali, in coerenza con l'aumento della domanda interna di biocarburanti avanzati.

Vanno però privilegiati gli interventi per lo sviluppo dei bioprodotto sostitutivi di quelli la cui produzione tradizionale potrebbe risultare insufficiente a soddisfare la domanda. È il caso del *jet fuel*, la cui produzione in una raffineria tradizionale rappresenta il 5-10% del greggio lavorato, con percentuale media intorno all'8%.

La prevista crescita ulteriore del trasporto aereo e la parallela contrazione dei volumi di greggio trattati nelle raffinerie italiane a un certo punto provocherà carenza di *jet fuel* e, per non dipendere da un'importazione tendenzialmente più cara, perché lo stesso fenomeno si verificherà in tutte le economie in via di decarbonizzazione, suggerisce sin d'ora la promozione del *biojet fuel*, per il quale è stato varato il progetto europeo BIO4A, che sperimenterà la sua produzione industriale su larga scala per l'aviazione e il suo impiego in voli commerciali.



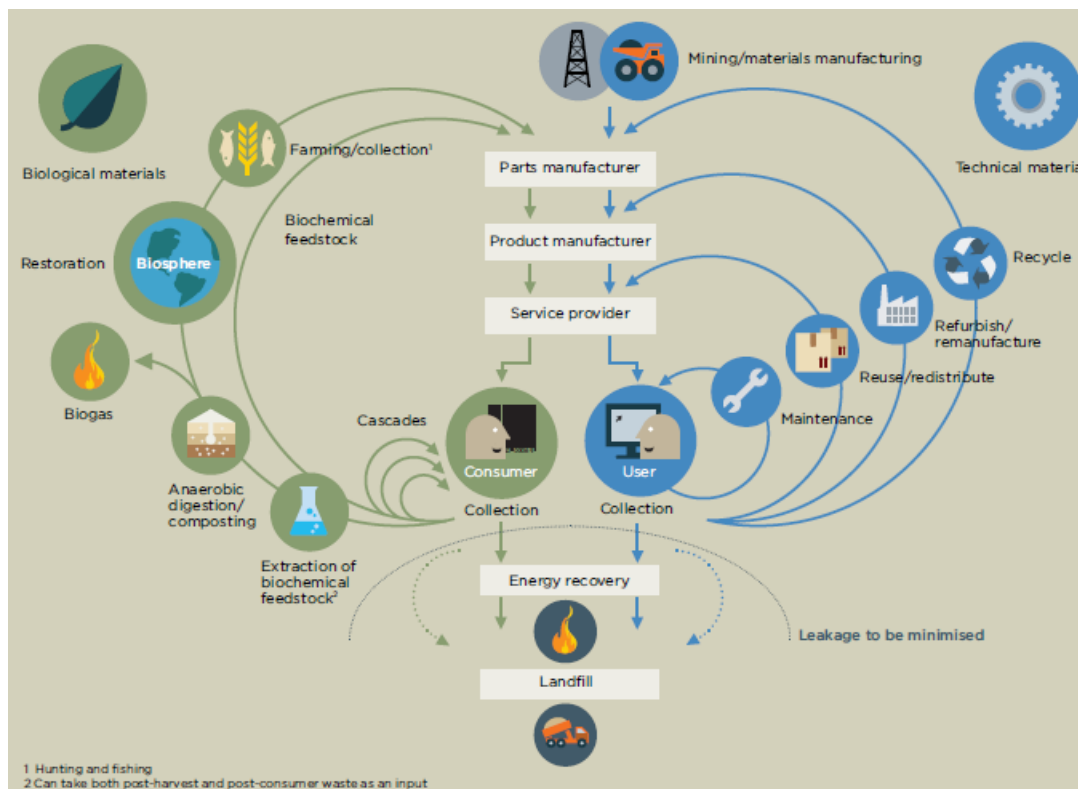
Sustainable Aviation Fuels Fact sheet

Sustainable Aviation Fuels in Practice

- Main milestones so far:
 - **2008** – The first test flight with biojet fuel was performed by Virgin Atlantic.
 - **Between 2011 and 2015** – 22 airlines performed over 2,500 commercial passenger flights with blends of up to 50% biojet fuel from feedstock including used cooking oil, jatropha, camelina, algae and sugarcane.
 - **January 2016** – Regular sustainable fuel supply through the common hydrant system started at Oslo Airport. Alternative fuel producer Neste and supplier SkyNRG as well as Air BP are involved.
 - **March 2016** – United became the first airline to introduce SAF into normal business operations by commencing daily flights from Los Angeles Airport (LAX), supplied by AltAir.
 - **December 2018** – More than 150,000 commercial flights using SAF have been performed.

Le politiche industriali richieste dal Piano Energia e Clima

La politica di sostegno deve favorire anche lo sviluppo di processi industriali alternativi nella petrolchimica, nel quadro della promozione dell'economia circolare, che minimizza l'utilizzo di materiali derivanti da materie prime non rinnovabili e sviluppa processi circolari di biomateriali: un mercato in sicura espansione verso il quale va stimolata la riconversione in biochimiche delle aziende petrolchimiche.



BIOCHIMICA

SI TRATTA DI UN SETTORE DOVE IN ITALIA GIÀ OPERANO ALCUNE ECCELLENZE (NOVAMONT *IN PRIMIS*) E CHE IN CINQUE ANNI (2012-2017) NEL COMPARTO DELLE BIOPLASTICHE HA REGISTRATO UN INCREMENTO:

- **DEL FATTURATO DEL 49%, ARRIVANDO A 545 MILIONI DI EURO**
- **DELLA PRODUZIONE DELL'86% (73.000 TONNELLATE NEL 2017),**
 - **DEGLI GLI OCCUPATI DEL 92%.**

IL TERRENO È QUINDI GIÀ FERTILIZZATO: ATTENDE SOLO L'IMPLEMENTAZIONE DI UNA CONSAPEVOLE E DETERMINATA POLITICA INDUSTRIALE.



Le politiche industriali richieste dal Piano Energia e Clima



GRAZIE PER L'ATTENZIONE!