TRIMESTRALE DI UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ
muoversi
unem
ENERGIE E TECNOLOGIE PER IL FUTURO

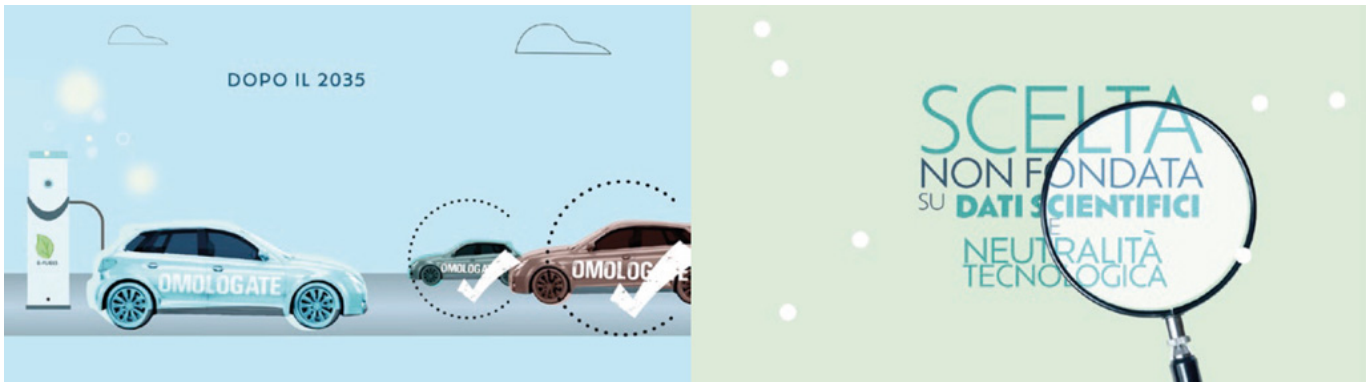
BASTA CON GLI SBANDAMENTI IDEOLOGICI

di Gilberto Pichetto Fratin

A seguire una trascrizione dell'intervento di Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica in apertura dell'assemblea unem 2023. Rivolgo i miei complimenti e l'augurio di un buon lavoro al nuovo Presidente di Gianni Murano e un grazie al Presidente uscente Claudio Spinaci per gli otto anni svolti nell'importante ruolo anche di frontman nei confronti del Governo, oltre che naturalmente delle imprese che unem rappresenta. Il tema della decarbonizzazione – per tutti voi, ma anche per me – è il tema del momento e quando parliamo di decarbonizzazione facciamo riferimento alle emissioni di CO_2 che possiamo riferire a tre grandi filoni: uno relativo all'agricoltura; un altro al residenziale; l'ultimo relativo alla mobilità.

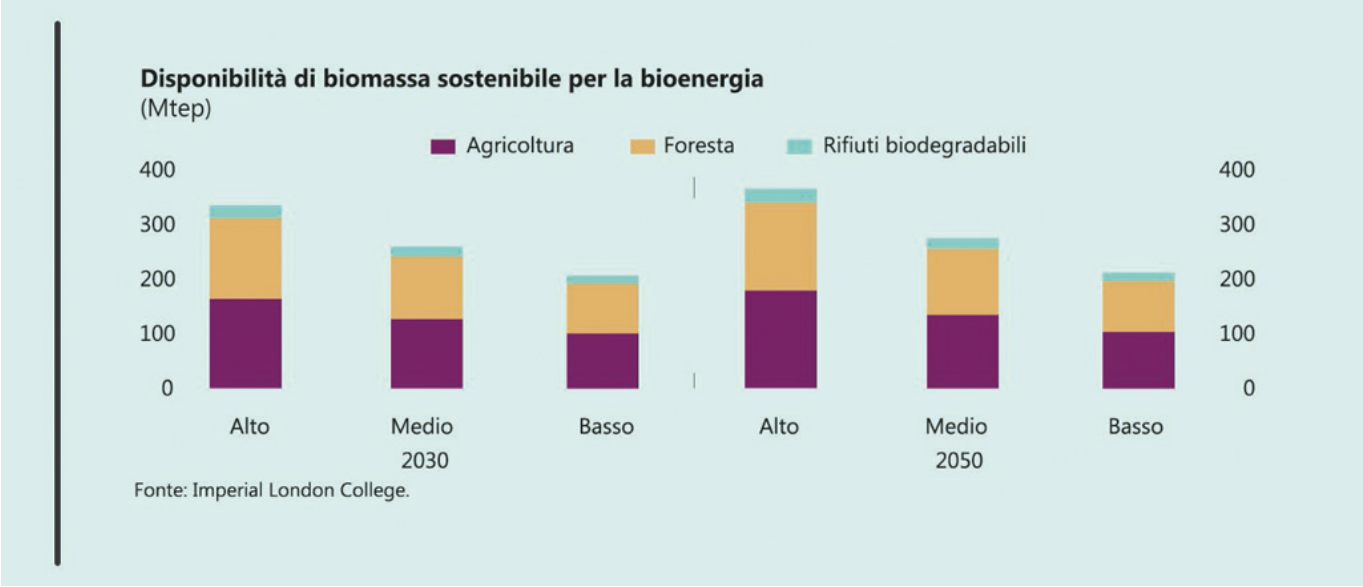
E il tema della mobilità lo abbiamo affrontato come Paese, cominciando a confrontarci sul "Fit for 55" fino ad arrivare ad un aspro dibattito con l'Unione europea che nasce da una questione di fondo: se il tema è la decarbonizzazione, se il tema sono le emissioni, noi dobbiamo porci prima di tutto la questione delle emissioni e non vincolare lo strumento. L'errore di impostazione a livello europeo è stato il vincolo sull'elettrico che, dopo l'apertura agli e-fuels, si è cominciato a superare. Convintamente possiamo dire che al 2035 il vettore principale sarà l'elettrico. Poi nessuno di noi è in grado di stimare quale quota rappresenterà, ma la differenza di stima nasce dal fatto che accanto all'elettrico c'è in corso un'evoluzione su quelli che sono i nuovi motori endotermici che utilizzeranno e-fuels o idrogeno. In questo caso idrogeno non per fare energia elettrica, ma come

carburante, e, dall'altra parte, c'è una posizione nazionale italiana che punta sui biocarburanti.



Perché dico posizione italiana? Perché nel Consiglio europeo ognuno rappresenta gli interessi del proprio Stato, del proprio sistema produttivo e noi siamo grandi produttori di biocarburante. La richiesta che facciamo a livello europeo, accolta anche dalla riunione del G7 in Giappone, è di fatto quella di considerare il biocarburante del tutto compatibile con l'obiettivo del "Fit for 55", qualora vi sia prova della neutralità tra emissione e captazione. Quindi l'attenzione non è sullo strumento, motore elettrico o motore endotermico, ma sull'obiettivo, cioè la riduzione delle emissioni. Il motore elettrico, non c'è dubbio, è quello che ha emissioni zero allo scarico, ma bisogna capire come è prodotta l'energia elettrica che lo alimenta. Il motore endotermico può avere emissioni zero o anche un bassissimo livello di emissioni se è compensato dalla captazione. Noi abbiamo 44 milioni di veicoli, tra l'altro con un'anzianità notevole, e la valutazione che dobbiamo assolutamente fare è rispetto a questo quadro di veicoli. La nostra previsione con il nuovo Pniec è di arrivare a 6 milioni di auto elettriche nel 2030, non certo col trend attuale delle 140.000 unità immatricolate lo scorso anno, ma grazie ad un'accelerazione da parte dell'industria automobilistica in quella direzione per arrivare a prezzi che lo consentiranno. L'attenzione sul sistema deve

però essere massima perché l'automotive in questo Paese occupa direttamente 280.000 persone, con 250.000
imprese artigiane e più di 350 mila
occupati nell'artigianato. Complessivamentesi tratta di oltre 1 milione e 200 mila persone che vivono sul sistema automotive. Pertanto non possiamo rischiare di massacrare il nostro sistema produttivo per sbandamenti ideologici o per modelli ideali che guardano solo in alto ma non scendono mai a terra. Noi non mettiamo in dubbio l'obiettivo: l'obiettivo è decarbonizzare. L'evoluzione la vogliamo e la dobbiamo seguire, ma deve accompagnare il nostro sistema produttivo.

L'altra settimana (*venerdì 30 giugno, ndr*) ho partecipato a Trecate alla conversione della raffineria Sarpom in bioraffineria. È un passaggio importante, un cambiamento rilevante. Noi dobbiamo seguire e accompagnare il trend di trasformazione del nostro sistema produttivo come la componentistica che per noi vale molto visto che le auto tedesche sono costruite con la componentistica prodotta dall'Italia. È un percorso di accompagnamento che deve a sua volta riguardare anche il sistema della rete carburanti che va riorganizzata, anche se una prima e grande riorganizzazione era avvenuta già su gran parte d'Italia una ventina d'anni fa. Attualmente ci sono circa 22.000 punti vendita di cui 3-4.000 vengono considerati sottosoglia. Ma stiamo attenti: vengono considerati

sottosoglia, però sono essenzialmente quelli che svolgono una funzione sociale nel luogo in cui sono. Quindi una valutazione che dobbiamo fare – e va fatta al tavolo presso il Mimit al quale partecipo come Mase – è anche questa, non focalizzarci solo sulla parte carburanti, perché se ci focalizziamo solo sulla parte carburanti dobbiamo prendere le soglie, valutare i livelli, che è una programmazione un po' "sovietica" che mi lascia con qualche riserva. Però può anche succedere.
Ecco, come Governo, sulla partita noi ci siamo, ma ci siamo anche grazie al vostro contributo, al vostro lavoro quotidiano. Dobbiamo riuscire.