

# Primarie dei cittadini: energia



Fino ad oggi le primarie le hanno fatte i nostri dipendenti. E' arrivato il momento che le primarie le facciano i datori di lavoro.

Da oggi pubblicherò una proposta su temi importanti come l'energia, i trasporti, le regole elettorali, aiutato da esperti riconosciuti, per ricevere i vostri commenti

I post saranno mantenuti visibili sulla barra di destra sotto il titolo: "Primarie dei cittadini" insieme ai vostri commenti fino alle elezioni.

Invito anche i rappresentanti dei partiti ad inviare a questo blog il loro punto di vista sui diversi aspetti trattati per pubblicarlo.

Proposte per l'energia.

L'efficienza con cui si usa l'energia in Italia è molto bassa. Almeno la metà dei consumi è costituita da sprechi che si possono evitare utilizzando tecnologie economicamente mature. Riducendo gli sprechi e aumentando l'efficienza non soltanto si ottiene la massima riduzione possibile delle emissioni di CO2 a parità di investimenti, ma in misura direttamente proporzionale si riducono le importazioni di fonti fossili e i risparmi che si ottengono consentono di pagare gli investimenti senza ricorrere a finanziamenti pubblici.

La crescita dell'efficienza e la riduzione degli sprechi costituiscono anche il pre-requisito per lo sviluppo delle fonti rinnovabili, che, allo stato attuale, costano di più e rendono meno delle fonti fossili. Solo se si riducono gli sprechi e si accresce l'efficienza il loro contributo alla soddisfazione del fabbisogno energetico diventa significativo

e si recuperano i capitali necessari a sostenerne i costi.

Il consumo delle fonti fossili che importiamo si suddivide in tre grandi voci pressoché equivalenti:

- il riscaldamento degli ambienti
- la produzione termoelettrica
- i trasporti.

Se venisse applicata rigorosamente la legge 10/91, per riscaldare gli edifici si consumerebbero 14 litri di gasolio, o metri cubi di metano, al metro quadrato calpestabile all'anno. In realtà se ne consumano di più.

Dal 2002 la legge tedesca, e più di recente la normativa in vigore nella Provincia di Bolzano, fissano a 7 litri di gasolio, o metri cubi di metano, al metro quadrato calpestabile all'anno il consumo massimo consentito nel riscaldamento ambienti. Meno della metà del consumo medio italiano.

Utilizzando l'etichettatura in vigore negli elettrodomestici, nella Provincia di Bolzano questo livello corrisponde alla classe C, mentre alla classe B corrisponde a un consumo non superiore a 5 litri di gasolio, o metri cubi di metano, e alla classe A un consumo non superiore a 3 litri di gasolio, o metri cubi di metano, al metro quadrato all'anno.

Nel riscaldamento degli ambienti, una politica energetica finalizzata alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, anche per evitare le sanzioni economiche previste dal trattato di Kyoto nei confronti dei Paesi inadempienti, deve articolarsi nei seguenti punti:

- applicazione immediata della normativa, già prevista dalla legge 10/91 e prescritta dalla direttiva europea 76/93, sulla certificazione energetica degli edifici
- definizione della classe C della provincia di Bolzano come livello massimo di consumi per la concessione delle licenze edilizie relative sia alle nuove costruzioni, sia alle

ristrutturazioni di edifici esistenti

- riduzione di almeno il 10 per cento in cinque anni dei consumi energetici del patrimonio edilizio degli enti pubblici, con sanzioni finanziarie per gli inadempienti
- agevolazioni sulle anticipazioni bancarie e semplificazioni normative per i contratti di ristrutturazioni energetiche col metodo esco (energy service company), ovvero effettuate a spese di chi le realizza e ripagate dal risparmio economico che se ne ricava;
- elaborazione di una normativa sul pagamento a consumo dell'energia termica nei condomini, come previsto dalla direttiva europea 76/93, già applicata da altri paesi europei.

Il rendimento medio delle centrali termoelettriche dell'Enel si attesta intorno al 38 per cento. Lo standard con cui si costruiscono le centrali di nuova generazione, i cicli combinati, è del 55/60 per cento.

La co-generazione diffusa di energia elettrica e calore, con utilizzo del calore nel luogo di produzione e trasporto a distanza dell'energia elettrica, consente di utilizzare il potenziale energetico del combustibile fino al 94 per cento. Le inefficienze e gli sprechi attuali nella produzione termoelettrica non sono accettabili né tecnologicamente, né economicamente, né moralmente, sia per gli effetti devastanti sugli ambienti, sia perché accelerano l'esaurimento delle risorse fossili, sia perché comportano un loro accaparramento da parte dei Paesi ricchi a danno dei Paesi poveri. Non è accettabile di per sé togliere il necessario a chi ne ha bisogno, ma se poi si spreca, è inconcepibile.

Per accrescere l'offerta di energia elettrica non è necessario costruire nuove centrali, di nessun tipo. La prima cosa da fare è accrescere l'efficienza e ridurre gli sprechi delle centrali esistenti, accrescendo al contempo l'efficienza con cui l'energia prodotta viene utilizzata dalle utenze (lampade, elettrodomestici, condizionatori e macchinari industriali). Solo in seguito, se l'offerta di energia sarà ancora carente, si potrà decidere di costruire nuovi impianti di generazione

elettrica.

Nella produzione di energia elettrica, una politica energetica finalizzata alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> anche accrescendo l'offerta, deve articolarsi nei seguenti punti:

- potenziamento e riduzione dell'impatto ambientale delle centrali esistenti
- incentivazione della produzione distribuita di energia elettrica con tecnologie che utilizzano le fonti fossili nei modi più efficienti, come la co-generazione diffusa di energia elettrica e calore, a partire dagli edifici più energivori: ospedali, centri commerciali, industrie con processi che utilizzano calore tecnologico, centri sportivi ecc.
- estensione della possibilità di riversare in rete e di vendere l'energia elettrica anche agli impianti di micro-cogenerazione di taglia inferiore ai 20 kW
- incentivazione della produzione distribuita di energia elettrica estendendo a tutte le fonti rinnovabili e alla micro-cogenerazione diffusa la normativa del conto energia, vincolandola ai chilowattora riversati in rete nelle ore di punta ed escludendo i chilowattora prodotti nelle ore vuote
- incentivazione della produzione distribuita e del consumo in loco di energia termica con fonti rinnovabili (escludendo dagli incentivi la distribuzione a distanza del calore per la sua inefficienza e il suo impatto ambientale)
- applicazione rigorosa della normativa prevista dai decreti sui certificati di efficienza energetica
- eliminazione degli incentivi previsti dal Cip 6 alla combustione dei rifiuti in base al loro inserimento, privo di fondamento tecnico-scientifico, tra le fonti rinnovabili
- incentivazione della produzione di biocombustibili, vincolando all'incremento della sostanza organica nei suoli le produzioni agricole finalizzate a ciò.

Nel settore dei trasporti occorre intervenire sia a livello tecnico, incentivando lo sviluppo di mezzi di trasporto più efficienti e meno inquinanti, sia a livello organizzativo,

favorendo lo sviluppo dei mezzi di trasporto pubblici e disincentivando l'uso dei mezzi privati soprattutto nelle aree urbane fortemente congestionate.

Nei trasporti urbani il fulcro su cui fare leva è il potenziamento dei mezzi pubblici a uso collettivo e l'introduzione di mezzi pubblici a uso individuale, con motori elettrici alimentati da reti e non da batterie.

Una versione più interessante, versatile e flessibile dei filobus tradizionali, improvvidamente abbandonati negli scorsi decenni, si può realizzare posizionando reti di cavi elettrici protetti sull'asfalto stradale. In questo modo si possono alimentare non solo mezzi di trasporto pubblici collettivi, ma anche flotte di automobili pubbliche a uso individuale con pagamento al consumo mediante scheda elettronica prepagata. L'effetto combinato di queste misure tecniche e organizzative può consentire di porre limitazioni sempre più rigorose al traffico privato accelerando al contempo la velocità degli spostamenti e ricostruendo la possibilità di realizzare la funzione «da porta a porta», che nelle aree urbane le automobili hanno ormai perso da tempo.

A partire da queste premesse acquisiscono una utilità effettiva in termini di riduzione dei consumi di fonti fossili e di impatto ambientale tutte le innovazioni tecnologiche finalizzate a ridurre le emissioni inquinanti delle automobili e ad accrescere il numero dei chilometri percorsi per litro di carburante.