

INCONTRO CON IL PRESIDENTE DI ELETTRICITÀ FUTURA

Mori:

“Più kWh e meno CO₂
nel futuro energetico
del nostro Paese”



di Davide Canevari



Parola d'ordine: decarbonizzare. Può sembrare un semplice slogan, di quelli che durano lo spazio di una stagione prima di essere superati da qualche altro impegno in versione spot pubblicitario. Non è così. Da Roma a Bruxelles, passando per Parigi (in versione COP21), la scelta di promuovere nuovi modelli economici *low carbon* appare come un dato di fatto acquisito. Superata ogni remora sul se, è ora il

momento di concentrare l'attenzione sul *come*.

Per capire le ragioni di questa sfida nello specifico del settore elettrico italiano, *Nuova Energia* ha incontrato Simone Mori, presidente di *Eletticità Futura*. E la prima considerazione coglie già un po' di sorpresa...

“In fondo – esordisce Mori – non stiamo inventando nulla di nuovo. Per noi vuol dire proseguire su una strada, quella dello sviluppo delle fonti rinnovabili e della marginalizzazione degli impianti tradizionali più obsoleti e meno efficienti, che abbiamo intrapreso ormai da molti anni. Il *Manifesto* che



Decarbonizing is the watchword: to get a better insight into the specificities of this challenge for the Italian electricity sector, Nuova Energia met Simone Mori, chairman of Elettricità Futura. And his very first words came as a bit of a surprise... "All in all, this is not inventing anything new. For us, it just means continuing along the path of renewable sources development and marginalizing obsolete, less efficient power plants. It's a road we have embarked upon as far back as in 1990"

"Looking to the future – he added – Deloitte has drawn up an even more ambitious roadmap that runs up to 2050, that, by the way, does not foresee any interruption in the ongoing process of technological development but only an evolution of the current state of the art. At that date, CO₂eq emissions may be reduced by 80 to 95% as compared to 1990, going down to a value ranging from 26 to 104 million tons per year".

As for costs, at first sight they may look astronomical or plainly unsustainable.

"This transition towards 2050 envisages investments for an overall amount of 220-335 billion euros. A breakdown by sectors gives a contribution of 70 to 130 billion from the residential sector and services, 80 to 100 billion from power generation, 50 to 70 from distribution systems and 20 to 35 from storage".

Which, spread over the period of 30 to 35 years considered, gives approximately 9 billion a year; an acceptable figure considering the players involved.

"Now – adds Mori – engaging end users in the process is getting more and more important. The true breakthrough will be to move the impact of decarbonization from top to bottom, hence from generation to end users.

In other words, every effort on the production side will not have much effect if we cannot expand the electricity users group, lowering the current fossil fuel consumption".

abbiamo pubblicato lo scorso giugno evidenza come dal 1990 al 2015 le emissioni complessive di anidride carbonica generate dal settore elettrico italiano sono diminuite di oltre il 26 per cento e quelle per kWh consumato di oltre il 45 per cento. Al contempo si è ridotto di 9 punti percentuali il nostro tasso di dipendenza dall'estero".

"Sono altrettanto significativi – prosegue Mori – i risultati conseguiti in termini di efficienza energetica. Ad oggi, il nostro Paese può vantare un consumo finale di energia per unità di PIL inferiore alla media europea di circa il 10 per cento

EFFICIENZA

"Sono certamente significativi i risultati sin qui conseguiti. Ad oggi, il nostro Paese può vantare un consumo finale di energia per unità di PIL inferiore alla media europea di circa il 10 per cento, al di sotto della media dei Paesi dell'area OCSE e con un vantaggio del 35 per cento rispetto agli USA"

e al di sotto della media dei Paesi nell'area OCSE di circa il 20 per cento. Rispetto agli USA il nostro *vantaggio* sale al 35 per cento”.

Ottimo curriculum... E restano ulteriori significativi margini di miglioramento?

Partendo dal presupposto che l'elettricità è il vettore fondamentale per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e che maggiori consumi di elettricità possono tradursi in minori consumi di energia, ci siamo dati obiettivi a dir poco sfidanti nel lungo periodo: arrivare a un taglio delle emissioni nazionali di CO₂ pari ad oltre 200 milioni di tonnellate nel 2050 rispetto allo scenario tendenziale.

Un ruolo primario spetterà all'ulteriore sviluppo delle fonti rinnovabili. Il loro apporto alla generazione dovrebbe superare la soglia del 50 per cento – come ordine di grandezza – entro il 2030. Si tratta di un traguardo assolutamente alla nostra portata: già oggi, in ambiti territoriali con adeguate risorse di sole o di vento, le FER possono competere “alla pari” con i combustibili fossili sul nuovo. E ci aspettiamo dalle nuove aste ulteriori segnali positivi di prezzo.



E sull'esistente?

Anche il ruolo dei rifacimenti può essere fondamentale. I siti che hanno ospitato la prima fase di espansione delle rinnovabili nel nostro Paese sono i migliori in termini di risorse, ma scontano la presenza di soluzioni costruttive e tecnologiche ormai ampiamente superate. Con i nuovi generatori oggi presenti sul mercato sarebbe possibile incrementare sensibilmente la loro produzione.

Per passare dalle intenzioni ai fatti?

Credo che la semplificazione delle procedure normative e l'introduzione di meccanismi specifici rivolti ai rifacimenti siano dei passaggi fondamentali.

Non abbiamo ancora parlato dell'utilizzatore finale...

Che in realtà ha un ruolo centrale. Il vero punto di svolta consiste nel portare gli effetti della decarbonizzazione da monte a valle, dalla generazione agli usi finali. In altre parole, gli sforzi lato produzione rischiano di essere poco efficaci se poi non riusciamo ad ampliare il *panel* degli utilizzatori di energia elettrica, riducendo gli attuali impieghi di fonti fossili.

Penso alla mobilità privata, all'*hypercooling*, al mondo della climatizzazione in ambito domestico. Anche le pompe di calore, oltre all'auto elettrica, possono diventare sempre più parte attiva nella filiera della decarbonizzazione.

Quali sono, ragionevolmente, i tempi per un cambiamento così significativo?

Un primo obiettivo è stato fissato, come già detto, al 2030. Recentemente Deloitte ha *disegnato* una *roadmap* ancora più ambiziosa, che si spinge al 2050, senza per altro prevedere discontinuità tecnologiche ma solo evoluzioni dello stato dell'arte esistente. A quella data le emissioni di CO_{2eq} potrebbero registrare una riduzione tra l'80 e il 95 per cento rispetto al 1990, scendendo a un valore compreso tra i 26 e i 104 milioni di tonnellate/anno.

In uno scenario che preveda il cento per cento del trasporto privato su veicoli elettrici, un raddoppio del trasporto collettivo (in particolare su ferro), la diffusione del gas naturale nel traffico merci pesante su gomma e dell'elettrico nella distribuzione, le emissioni complessive del comparto trasporti potrebbero calare dell'84 per cento. Nel residenziale l'elettrificazione dei consumi e un ulteriore salto di qualità in

SCENARI

“Deloitte ha disegnato una roadmap che si spinge al 2050, senza per altro prevedere discontinuità tecnologiche. A quella data le emissioni di CO_{2eq} potrebbero registrare una riduzione tra l'80 e il 95 per cento rispetto al 1990, scendendo a un valore compreso tra i 26 e i 104 milioni di tonnellate/anno”

termini di efficienza dovrebbe favorire una riduzione del 95 per cento. Nell'industriale, infine, il taglio stimato da Deloitte (sempre al 2050) potrebbe arrivare al 59 per cento.

A quella data lo share delle rinnovabili sui consumi energetici totali del Paese sarebbe pari al 68 per cento. Nel settore elettrico il ruolo delle FER dovrebbe arrivare alle soglie dell'88-92 per cento, con una quota residua marginale di termoelettrico solo in funzione di bilanciamento.

E i costi?

Prendendo sempre come riferimento lo studio Deloitte, la transizione al 2050 prevede investimenti complessivi per 220-335 miliardi di euro. Un'analisi per settore vede un contributo di residenziale e servizi per 70-130 miliardi, della generazione per 80-100 miliardi, dei sistemi di distribuzione per 50-70, dello storage per 20-35.

Possono sembrare cifre stratosferiche...

Ma vanno *spalmate* su prossimi 30-35 anni. Si tratta, dunque, di investimenti medi stimabili in circa 9 miliardi di euro/anno, con il contributo principale a carico del settore elettrico



e dell'efficientamento energetico. Nulla di sconvolgente, pensando agli attori in gioco.

La cifra fa ancora meno paura se si aggiunge un altro elemento. Il Sistema Italia in questo scenario sarebbe quasi del tutto svincolato dall'impiego dei combustibili fossili. Questo significa, per la sola generazione, un risparmio cumulato in termini di minori importazioni nel periodo 2016-2050 pari a 400-600 miliardi di euro.

La mobilità elettrica resta un fattore primario di successo, forse "il" fattore. Eppure, in Italia stenta ancora a decollare. Quali, a suo avviso, le motivazioni?

Il maggior prezzo di acquisto non può essere considerato un vero ostacolo: se si prende in esame l'intero ciclo di vita, già oggi un veicolo elettrico "costa" meno al suo proprietario di uno tradizionale.

Altra cosa sono le infrastrutture di ricarica: da parecchi anni in Italia se ne parla (moltissimo!) ma il problema rimane e per numero di colonnine attive siamo agli ultimi posti in Europa. Molte imprese e utility – lo stesso vale per gli enti locali – hanno iniziato a muoversi, anche con progetti di spessore europeo. Restiamo

UTENTE

"Il punto di svolta consiste nel portare gli effetti della decarbonizzazione dalla generazione agli usi finali. Gli sforzi lato produzione rischiano di essere poco efficaci se poi non riusciamo ad ampliare il panel degli utilizzatori di energia elettrica, riducendo gli attuali impieghi di fonti fossili"

tuttavia molto distanti da una presenza capillare sul territorio. Serve quindi un salto di qualità, un deciso cambio di passo.

Per questo in sede europea stiamo lavorando per far sì che l'edilizia civile sul nuovo possa prevedere tra le *best practice* la presenza di colonnine di ricarica. Dopotutto, si tratta di un aggravio economico di poche migliaia di euro (come ordine di grandezza). Un'incidenza evidentemente trascurabile sui costi di realizzazione *ex novo* di un immobile di qualità.

Il sistema elettrico italiano è pronto a reggere una (eventuale) improvvisa accelerazione di questo settore?

Tutti gli studi sul tema ci dicono di sì: il solo calo strutturale dei consumi unito all'effetto efficienza sarà in grado di liberare una capacità di generazione sufficiente a coprire la futura domanda di mobilità elettrica. È per altro impensabile poter passare di colpo da poche migliaia di auto vendute in un anno a centinaia di migliaia...

E non teme un "effetto Trump" su tutti questi sforzi?

Il timore potrebbe diventare un auspicio. In Europa il *manufacturing* nel settore automotive sta investendo enormi risorse in innovazione e ricerca e ha progetti molto ambiziosi già nel breve periodo. Nel momento in cui l'America dovesse allentare i parametri in termini di emissioni, la scelta dell'Europa di alzare ulteriormente l'asticella porterebbe la nostra industria all'eccellenza mondiale. A quel punto potremmo anche "accettare" di vendere qualche auto in meno negli States... in "cambio" del mercato globale.

Opportunità per l'Europa... Ma in quell'Europa ci sarà ancora spazio per l'Italia?

Certo. Recentemente la fondazione Symbola, guidata dall'amico Ermete Realacci, ha pubblicato lo studio *100 Italian*

COSTI

"La transizione al 2050 prevede investimenti complessivi per 220-335 miliardi di euro. Un'analisi per settore vede un contributo di residenziale e servizi per 70-130 miliardi, della generazione per 80-100 miliardi, dei sistemi di distribuzione per 50-70, dello storage per 20-35. Possono sembrare cifre stratosferiche, ma spalmate su 30-35 anni..."

e-mobility stories che conferma quanto sia ricca e articolata l'offerta del Made in Italy. Lo studio è giunto alla conclusione che "nonostante l'oggettivo gap nello sviluppo del mercato dell'auto elettrica nel nostro Paese, il nostro tessuto produttivo e sociale, i nostri centri di ricerca hanno saputo guadagnare un posto nello scenario globale, contribuendo a ridisegnare la filiera dall'auto".

La stessa Symbola, ha ricordato che "progettare un'auto elettrica non vuol dire solo mettere un motore alimentato a corrente al posto di uno alimentato a benzina o diesel". La rivoluzione elettrica ha dunque aperto nuovi spazi "a quelli che il mondo riconosce tra i nostri talenti: il design e la manifattura". Sarebbe assurdo non sfruttare le opportunità che ci si offrono.

Parliamo di alimentazioni alternative a basso impatto ambientale come il gas naturale, il GNL (per le flotte) o il GPL: fastidiosi concorrenti o potenziali alleati?



Agostino Re Rebaudengo (a sinistra) e Simone Mori

Il tema è interessante, e certo non va affrontato con lo spirito del tifoso della Curva Sud. Tutti gli scenari credibili sull'evoluzione futura della mobilità concordano sul fatto che si va verso una maggiore penetrazione dell'elettrico e del gas (quest'ultimo anche nel trasporto merci e su nave). Quindi direi che ci può essere spazio per tutti.

A sensazione, posso aggiungere due considerazioni. I motori a gas hanno già raggiunto una maturità tecnologica, essendo presenti sul mercato da alcuni decenni, mentre l'elettrico è ancora in una fase poco più che embrionale. Secondo spunto: l'Italia sta mettendo decisamente più attenzione sul vettore gas rispetto al resto del mondo; mentre l'interesse per l'elettrico è davvero globale.

Tornando al lato generazione, che fine ha fatto l'overcapacity? Pareva essere lo spauracchio del settore e oggi invece



non se ne parla più... Cosa è successo?

In effetti stiamo vivendo – non solo in Italia ma in tutta Europa – una situazione piuttosto curiosa. Fino a pochi anni fa con il 15 per cento di capacità di riserva, un sistema elettrico poteva dirsi al sicuro. Oggi l'aumento del peso specifico delle rinnovabili non programmabili, l'incremento dell'oscillazione dei fenomeni meteorologici (si pensi alle conseguenze della scarsa piovosità poi *degenerata* in siccità di questo giugno), l'aumento delle interconnessioni tra i sistemi elettrici (che, inevitabilmente, è anche interdipendenza e può causare l'*importazione* di situazioni critiche) fa sì che quella quota non sia più sufficiente.

Come ha rilevato la stessa Terna, oggi ci troviamo in *overcapacity* per 10 mesi l'anno e in *undercapacity* per un mese l'anno. Una condizione paradossale che può essere superata solo grazie a nuovi strumenti di mercato.

Ci sono ancora margini di crescita per il nostro mercato retail?

Il settore è molto dinamico e competitivo, uno dei più liberalizzati e avanzati in ambito europeo. Dopo un lungo periodo di stallo i consumi potranno tornare a crescere, trainati dai nuovi ambiti di impiego (a partire dalla e-mobility). Poi c'è la digitalizzazione, che cancellerà del tutto la vecchia immagine del consumatore inteso come un mero acquirente di kWh.

Direi che con queste premesse la risposta alla domanda non può che essere affermativa.

E può essere appetibile per gli investitori stranieri?

Competitività e transizione sono due ottime credenziali per un investitore, italiano o straniero che sia.

Come si sta a due mesi dalla fusione tra Assoelettrica e assoRinnovabili?

Bene. È stato faticoso, sappiamo che c'è ancora molto lavoro da fare, ma siamo gratificati dalla fiducia che gli associati ci hanno accordato, a volte superando remore comprensibili in chi poteva temere di essere diluito in una struttura più ampia caratterizzata da un sistema di interessi molto diversificati.

Un ringraziamento particolare va poi ad Agostino Re Rebaudengo; da presidente di assoRinnovabili non ha ceduto di un millimetro nel credere fino in fondo in questa scommes-

OPPORTUNITÀ

“Nel momento in cui l’America dovesse allentare i parametri in termini di emissioni, la scelta dell’Europa di alzare ulteriormente l’asticella porterebbe la nostra industria all’eccellenza mondiale. A quel punto potremmo anche accettare di vendere qualche auto in meno negli States... in cambio del mercato globale”

sa. Stiamo lavorando con grande impegno alle principali questioni che abbiamo di fronte – dalla SEN allo sviluppo delle rinnovabili, dall'elettrificazione dei consumi alla riforma del mercato – per poter proporre agli stakeholder soluzioni per completare la transizione energetica.

A questo punto, cosa può dare in più Elettricità Futura?

Vogliamo riuscire a dare un contributo a decisori e pubblica opinione (che poi concretamente orienta le scelte dei decisori) aiutando entrambi a prendere decisioni efficaci ed efficienti. Come è più volte emerso in questa intervista, questa fase di cambiamento può offrire enormi opportunità per l'economia italiana nel suo complesso e per il singolo cittadino. Ma il *passaggio* non è immediato ed è molto sfidante. Era fondamentale che le aziende del nostro settore, oltre la difesa degli interessi particolari, potessero rivolgersi ai propri interlocutori istituzionali con una sola voce.