

## **Stati Generali Green Economy**

### **Assemblea programmatica sullo "Sviluppo dell'efficienza e del risparmio energetico" - 12 Luglio**

Proposta di schede sintetiche:

#### **1) FORNITORI DI SERVIZI ENERGETICI E SISTEMI DI GESTIONE DELL'ENERGIA**

È ormai un fatto riconosciuto che il più efficace approccio alle problematiche energetiche a livello planetario, sotto il profilo sia della disponibilità di energia che dell'impatto ambientale collegato all'uso dell'energia, consiste nel miglioramento dell'efficienza energetica e nella riduzione degli sprechi.

Mentre però si tende a focalizzare l'attenzione della comunicazione e dei mercati sulla introduzione di nuove tecnologie e di nuove apparecchiature così come sulle energie rinnovabili non viene purtroppo riconosciuta altrettanta attenzione ai soggetti che tali energie utilizzano: aziende, organizzazioni, singoli individui.....

Un approccio all'efficienza energetica che riconosce al fattore umano una dignità almeno pari a quella attribuita al fattore tecnologico si ricollega a quegli schemi logici propri dei Sistemi di Gestione della Qualità. Una tale visione strategica si è formata nell'Europa settentrionale a metà degli anni 90 e si è espressa attraverso i Sistemi di Gestione dell'Energia, ovvero sistemi di qualità mirati a migliorare l'efficienza nella gestione dell'energia nell'organizzazione, sia essa pubblica o privata, manifatturiera o di servizi.

Per confrontare la situazione italiana in termini di adesione ai Sistemi di Gestione dell'Energia è che nei Paesi del Nord Europa già da molti anni - in alcuni casi addirittura decenni - è stato esplicitamente riconosciuto che l'efficienza energetica non deriva da una semplicistica interazione tecnologica con il sistema energetico dell'organizzazione, ma si esprime attraverso un sistematico rapporto tra la sua direzione aziendale, la programmazione, il sistema impiantistico, i suoi addetti ed infine il contesto stesso in cui opera.

Tale approccio ha già dimostrato in diverse circostanze la sua elevatissima potenzialità in termini di riduzione della domanda energetica del sistema industriale, oltre che di riduzione delle emissioni serra ad esso collegate. La sua valenza è stata pertanto riconosciuta a livello politico, con la

concessione di benefici economici ed organizzativi alle aziende che investono nei sistemi di qualità della gestione dell'energia.

Nella sola Svezia, il Sistema di Gestione dell'Energia è stato introdotto nel gennaio 2005 come strumento di politica economica a favore dell'efficienza energetica nell'industria attraverso un programma ad adesione volontaria che:

- configura un accordo di lungo termine tra il governo svedese e l'industria svedese ad elevata intensità energetica (che ricalca il già collaudato modello olandese);
- ha l'obiettivo di accrescere l'efficienza energetica nell'industria manifatturiera;
- incentiva le aziende ad impegnarsi in una serie di attività / processi finalizzati ad incrementarne l'efficienza energetica;
- permette l'accesso ad una esenzione dalle tasse di 0,5 €/ MWh (pari a circa il 7% del costo medio di mercato).

Le aziende che nel 2005 hanno aderito al programma consumavano circa 31.5 TWh/anno di elettricità (totale comprensivo di acquisto ed auto-produzione). Questa quantità rappresentava più di un quinto di tutto il consumo nazionale e più di metà del consumo del comparto industriale.

La dimensione dei risparmi annui ottenuti dalla detassazioni è stata di circa 13,7 milioni di Euro a fronte della attivazione di un programma quinquennale di investimenti in efficientamento energetico di 100 milioni di Euro in grado di ridurre i consumi elettrici di circa 1 TWh.

Un ulteriore riconoscimento della valenza di tale approccio deriva dalla proposta di revisione della direttiva 2006.32.CE che, nel testo approvato il 6 giugno scorso, prevede:

- ✓ (Art.4) Che gli Stati membri incoraggino la P.A. così come I soggetti gestori del Social Housing ad:
  - Adottare un Piano per l'Efficienza Energetica contenente specifici obiettivi di risparmio ed efficienza energetica;
  - Implementare un Sistema di Gestione dell'Energia, ivi comprese adeguate Diagnosi Energetiche, come parte dell'implementazione di tale piano;
  - Utilizzare ESCOs, e Contratti a Garanzia di Risultato al fine di finanziare le azioni ed i piani per incrementare l'efficienza energetica del loro patrimonio immobiliare sia nel breve che nel lungo termine.
- ✓ Un intero Articolo (Art.7) su Diagnosi Energetiche e Sistemi per la Gestione dell'Energia, ove si evidenzia la stretta correlazione tra Diagnosi Energetiche, di cui si propone la obbligatorietà a cadenza quadriennale per le aziende più energivore, ed i Sistemi di Gestione dell'Energia potendosi prevedere specifici incentivi e schemi di supporto per

- l'implementazione delle proposte scaturite da tali strumenti. Analoghe azioni di supporto sono esplicitamente previste anche per le PMI , anche all'interno di accordi volontari (secondo il modello olandese – VEDI) non dimenticando l'obbligo per gli Stati Membri di incoraggiare programmi per la qualificazione dei REDe (Responsabili Diagnosi Energetica);
- ✓ Un altro intero articolo (Art.13) è infatti dedicato alla messa a disposizione per il 1 gennaio 2015 di schemi di qualificazione, accreditamento e certificazione per:
    - Fornitori di Servizi Energetici
    - Diagnosi Energetiche,
    - Energy Managers (Esperti in Gestione dell'Energia, secondo il nuovo schema di qualificazione italiano)
    - Installatori di componentistica energetica negli edifici.

Vale la pena evidenziare che, relativamente ai primi tre punti, non solo l'Italia (attraverso le norme UNI 11339, UNI 11352 ed UNI TR 11428) risulta già adempiente a tali importanti requisiti ma la emanazione del relativo decreto già previsto dall'art.16 del Dlgs.115/08, ma in ampio ritardo rispetto alla avvenuta trasmissione delle norme richieste da parte di UNI, potrebbe promuovere fortemente in Italia una filiere una “green Economy” operante nel campo della efficienza energetica persino in anticipo rispetto al quadro europeo con indubbio vantaggio competitivo a livello nazionale e continentale!

- ✓ L'importanza dei servizi Energetici, già ampiamente sostenuta nell'ambito dei documenti elaborati dal Gruppo di Lavoro 3, è esposta in un ulteriore articolo dedicato (Art.14) con motivazioni del tutto analoghe a quanto il Gruppo sostiene la promozione all'accesso delle PMI a tale mercato attraverso (tra gli altri):
  - Disseminazione di informazioni sui contratti di Servizi Energetici con particolare riferimento a clausole di EPC;
  - Pubblicazione di liste di fornitori di Servizi Energetici qualificati o certificate;
  - Messa a disposizione di modelli di EPC per la PA completi di appropriate analisi costi-benefici;
  - Inserimento a pieno titolo del mercato dei Servizi Energetici nel Piano Nazionale per l'Efficienza Energetica

Anche in questo caso si evidenzia come la delibera AEEG 09/2011 già preveda di integrare l'attuale elenco pubblicato on-line delle ESCo con ulteriori informazioni relative all'eventuale ottenimento di certificazione della stesse ai sensi della norma tecnica UNI-CEI 11352

Uno schema per la incentivazione secondo le indicazioni della nuova Direttiva e le esperienze europee di successo potrebbe considerare a livello nazionale:

- ✓ bonus fiscale sulle Diagnosi Energetiche effettuate all'interno del processo di Certificazione, in analogia con quanto applicato dalla finanziaria 2007 sulle spese di certificazione energetica (compensato dal maggior introito IRPEF sulle prestazioni professionali collegate alle Diagnosi);
- ✓ bonus fiscale sugli Interventi di Riqualficazione Energetica realizzati in proprio o attraverso ESCo e derivanti o meno dalle predette Diagnosi (compensato dal maggior introito IRPEF sulle Prestazioni e/o Servizi Energetici);
- ✓ riduzione degli oneri fiscali e/o contributivi per l'assunzione di un Esperto in Gestione dell'Energia che svolga le attività di cui all'Art.19 della legge 10/91 ove tale figura non esista in azienda;
- ✓ diritto ad acquisire direttamente i Titoli di Efficienza Energetica (Certificati Bianchi);
- ✓ riconoscimento dei risparmi autonomamente ottenuti dalle aziende certificate e non inclusi nei TEE, per l'inserimento nel "basket" degli Obiettivi Nazionali, dietro adeguato compenso;
- ✓ riduzione di alcune componenti del paniere prezzo della Energia Elettrica e/o del gas;
- ✓ possibilità, per gli Enti Locali certificati, di escludere dal Patto di Stabilità le spese di efficientamento energetico realizzate nell'ambito del Programma di Gestione dell'Energia;

oltre ad alcune agevolazioni attivabili a livello locale (regionale e/o comunale, quali:

- ✓ semplificazione delle procedure autorizzatorie per l'insediamento, trasferimento, ampliamento, gestione corrente del complesso produttivo così come degli interventi di efficientamento energetico (agevolazione applicabile in analogia a quanto previsto dalla legislazione della Regione Emilia Romagna per le Organizzazioni certificate EMAS all'interno delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate – APEA di cui al D.Lgs. 112/98);
- ✓ accesso ad una quota riservata a garanzia dei finanziamenti per studi di fattibilità, processi e/o interventi tali da migliorare l'efficienza energetica aziendale.

Si evidenzia come larga parte delle indicazioni e delle proposte sviluppate nel verbale della riunione dell'8.6 u.s. potrebbero trovare una risposta autorevole nella stretta applicazione della direttiva 2006/32/CE così come recentemente elaborata.

## 2) EFFICIENZA E MOBILITA'

Secondo il rapporto (IEA/OECD 2009) “Trasporti, Energia e CO2 – la strada verso la Sostenibilità”, i trasporti rappresentano:

- ✓ circa il 19% dei consumi energetici planetari,
- ✓ il 23% delle emissioni di CO2 associate,

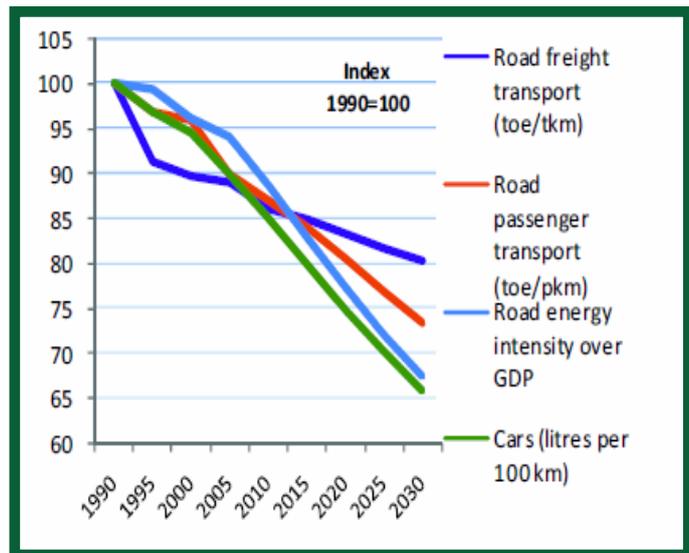
e si stima che, ove non venissero intraprese immediate azioni, il consumo energetico dei trasporti potrebbe incrementare del 50% al 2030 ed oltre dell'80% al 2050.

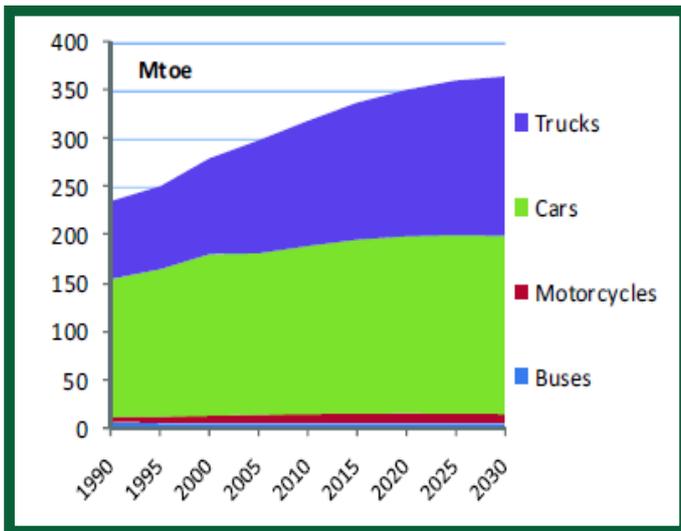
In un tale contesto, il settore dei trasporti è chiamato ad un ruolo centrale in questa dinamica di trasformazione per due ragioni ben determinate:

- ✓ un peso che oscilla dal 30 al 40% dei bilanci energetici a livello nazionale;
- ✓ il fatto che praticamente la totalità dei consumi (fa eccezione solo la maggioranza del trasporto ferroviario) deriva dall'utilizzo del petrolio.

Per questa ragione l'analisi dell'efficienza energetica del settore richiede uno studio da diverse angolature: scelta modale, struttura industriale, cornice regolamentale, competenze gestionali, livelli di penetrazione tecnologica, etc.

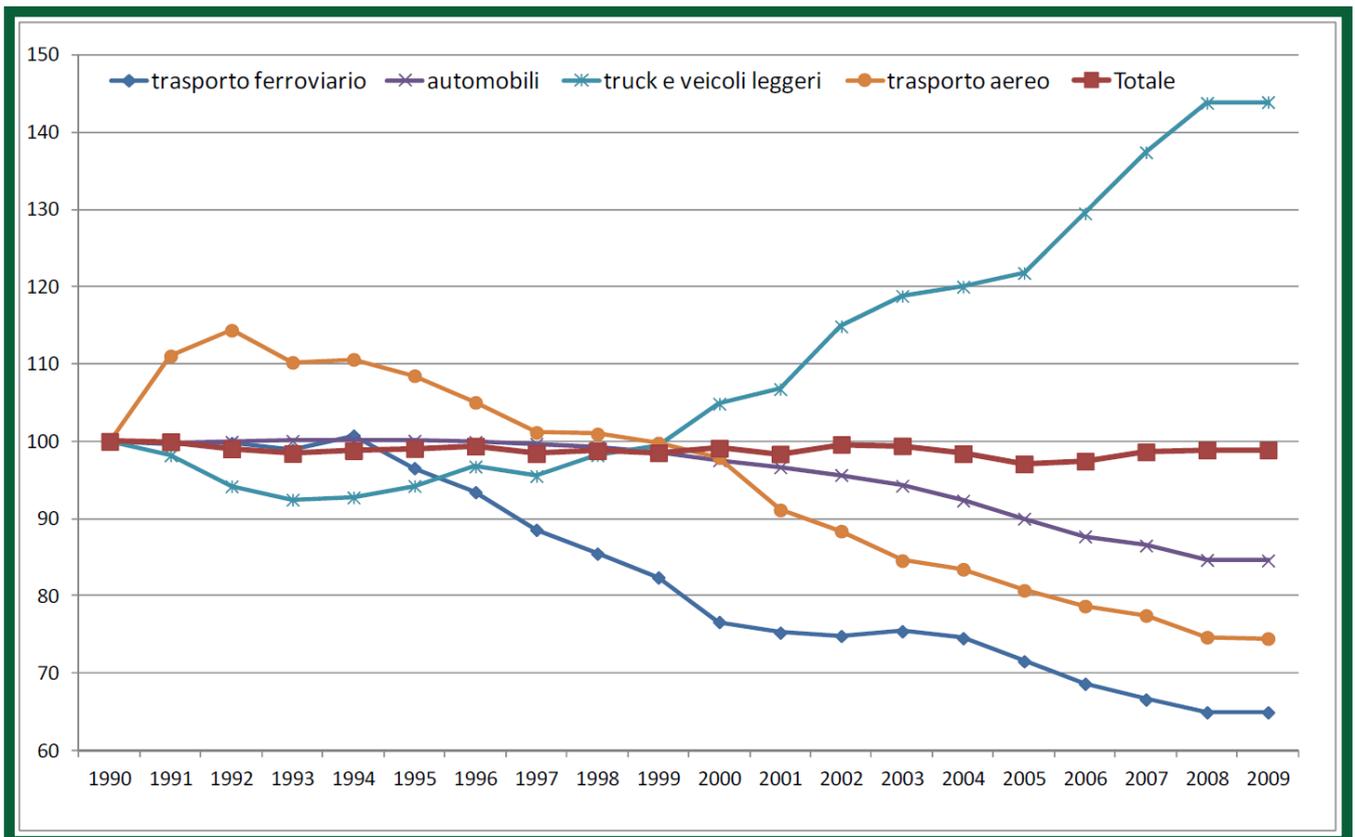
Così come riportato dal documento “Energy and transport trends to 2030” elaborato dalla Direzione Generale Energia e Trasporti della Commissione Europea, l'efficienza energetica del trasporto merci, pur migliorando, mostra un tasso di riduzione nettamente inferiore agli altri vettori su gomma.



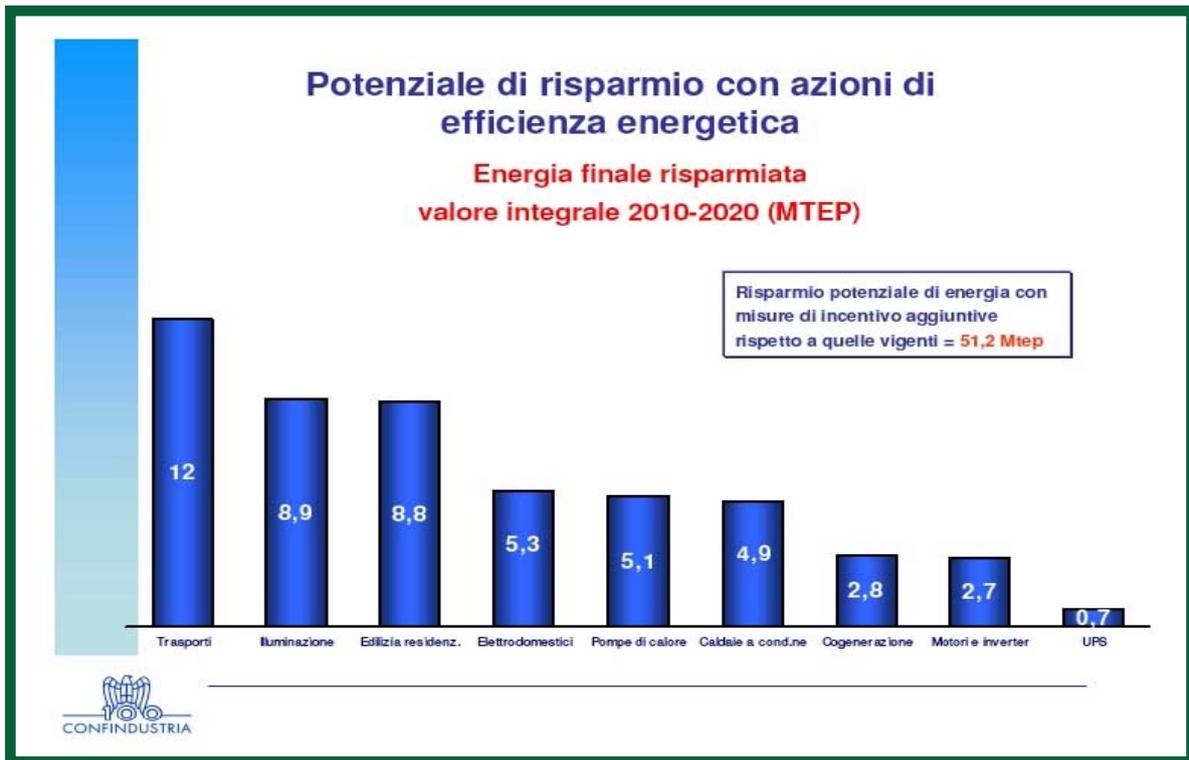


Questo, associato alle prospettive di incremento dei trasporti a livello comunitario, viene a generare per tale comparto un incremento atteso di consumi del tutto sproporzionato rispetto ai settori omologhi.

L'indice di efficienza energetica del settore trasporti italiano mostra un risibile (1,1%) incremento di efficienza nel periodo 1990-2009 causa il peggioramento delle prestazioni del trasporto merci su gomma che di fatto ha annullato i miglioramenti di efficienza conseguiti nelle altre modalità (dati ENEA RAEE 2010):



Non è casuale, infatti, che Confindustria consideri proprio il settore dei trasporti come area ove maggiore è il potenziale di risparmio con azioni di efficienza energetica da qui al 2020.



Si ritiene pertanto che al settore del trasporto merci italiano debba essere riservata la massima attenzione in quanto, alla sua caratteristica inefficienza rispetto alla media europea, si aggiunge un trend continentale già volto ad un progressivo peggioramento di tale indica.

Non sempre, purtroppo, i professionisti della “mobilità sostenibile” dedicano adeguata attenzione alla efficienza energetica dei vettori merci su strada in termini di:

- ✓ scelta modale;
- ✓ utilizzo e promozione di veicoli efficienti;
- ✓ miglioramento dell’aerodinamica;
- ✓ sostituzione del carburante e motorizzazioni innovative;
- ✓ ottimizzazione logistica;
- ✓ configurazione delle flotte;
- ✓ sistemi informativi ed ITS;
- ✓ gestione delle flotte;
- ✓ gestione della manutenzione;
- ✓ gestione dei conducenti.

Con riferimento a tale ultimo punto (Rif. al commento della Dott.ssa Meko), non viene inoltre notato come tale fattore riconosciuto a livello europeo con un peso valutato almeno al 10% dei consumi di carburante, non sia considerato tra i sistemi di miglioramento dell’efficienza energetica del TPL.