

## Commenti di Altroconsumo sul Libro Verde “VERSO UNA STRATEGIA EUROPEA DI SICUREZZA DELL’APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO”

Milano, 29 novembre 2001

Altroconsumo accoglie con favore la consultazione delle parti sociali interessate al Libro verde sulla sicurezza dell’approvvigionamento energetico e ritiene opportuno che su questo tema la CE sviluppi un confronto tra tutti gli Stati membri e adotti un approccio coordinato.

Le caratteristiche dell’energia impiegabile (fonti, disponibilità, forma, facilità di produzione e utilizzo) sono elementi condizionanti le possibilità e modalità di **sviluppo** di un paese.

La società occidentale ha adottato un **modello molto energivoro** che, fino a tempi relativamente recenti, non si preoccupava troppo né delle conseguenze ambientali legate alla produzione e all’utilizzo dell’energia nelle sue varie forme, né della sua possibilità di esaurimento.

La questione della sicurezza dell’approvvigionamento energetico, implica necessariamente anche valutazioni geopolitiche e ci pone interrogativi in merito alle caratteristiche fondanti del nostro modello di sviluppo e alle sue debolezze intrinseche.

Non si tratta solo di trovare energia in quantità sufficiente per soddisfare una domanda strutturalmente crescente, ma di ridefinire la struttura della domanda adottando politiche volte a ridurre le necessità energetiche dei cicli produttivi, dell’utilizzo domestico e urbano, dei trasporti.

Allo stesso tempo vanno diversificate e moltiplicate le fonti, dando preferenza alle forme di energia producibili localmente, con basso impatto ambientale, che non comportino necessariamente l’adozione di pesanti misure di sicurezza (come nel caso della produzione di energia atomica).

Un **approccio** di questo tipo deve inevitabilmente riflettersi nelle altre politiche settoriali e negli atti normativi della CE, siano questi orizzontali o verticali, si tratti di ridefinire la Politica Agricola Comunitaria, di intervenire sulla normativa del settore edilizio, di delineare una politica sul ciclo integrato dei prodotti, o delle direttive sulle emissioni dei gas di scarico delle automobili.

I **consumatori** possono direttamente:

- modificare alcune modalità di comportamento (nel quotidiano spiccio e non) - con l’ausilio di opportune campagne di informazione/educazione;
- richiedere un accesso facilitato (costi contenuti, facilitazioni, incentivi) a tecnologie e prodotti che consentono di ridurre i consumi.

Le **associazioni di consumatori** possono svolgere un utile ruolo di informazione e orientamento delle scelte di consumo, tramite indagini e test comparativi sui prodotti disponibili sul mercato, che ne evidenzino il reale consumo e/o rendimento energetico, fornendo altresì ai produttori elementi per il miglioramento dell’efficienza

e dell'efficacia dei propri prodotti. Riportiamo a titolo esemplificativo alcuni esempi della nostra attività in questo settore:

- Informazione ed educazione al consumo:  
Come risparmiare energia elettrica (Altroconsumo Giugno 2000, in allegato)  
Costi di Stand-By apparecchiature elettriche (da casa o ufficio) – da pubblicare 03/2002
- Per orientare i consumi - Test comparativi -valutazione sul risparmio energetico:  
Frigoriferi (Altroconsumo Marzo 2000)  
Lavastoviglie (Altroconsumo Giugno 2001)  
Lavatrici (Altroconsumo Luglio 2001)  
Congelatori (Altroconsumo Novembre 2001)
- Monitoraggio e supervisione dei prodotti presenti sul mercato  
- Deviazione delle potenze reali da quelle dichiarate di macchine energetiche:  
Caldaie (Altroconsumo Settembre 2000)  
Scaldabagni (da pubblicare 02/2002)

La **società nel suo insieme**, invece, (e la Commissione può, in questo senso, fare scelte e dare indicazioni precise) deve:

- provvedere a una mobilità sostenibile
  - sia per il trasporto delle merci (intermodalità)
  - sia per il trasporto delle persone (trasporto interurbano e urbano)
- dare, e applicare, orientamenti normativi chiari e coerenti in tutti i settori produttivi.

### **Questionario formulato dalla Commissione per focalizzare il dibattito sui temi trattati dal Libro verde**

=====

- 1. L'UE può accettare un aumento della sua dipendenza da fonti di energia esterne senza compromettere la sicurezza dell'approvvigionamento e la competitività europea? Su quali fonti energetiche bisognerebbe eventualmente prevedere una politica di inquadramento delle importazioni? In questo contesto, bisogna privilegiare un approccio economico: costo dell'energia, o geopolitico: rischi di interruzione dell'approvvigionamento?**

Entrambi gli approcci (economico e geopolitico) meritano attenta considerazione e un'opportuna applicazione in relazione ai singoli casi, considerando che, in ultima analisi, la preponderanza dell'uno o dell'altro aspetto è comunque il risultato di una scelta e una valutazione politica. Devono rientrare in questo contesto di valutazione anche gli aspetti di cui al punto 4. Sarebbe infatti un controsenso se, per esempio, la CE dismettesse le centrali nucleari obsolete sul suo territorio e sostituisse queste fonti, oltre che con il risparmio sui consumi, anche con l'importazione di energia, sempre atomica, da paesi le cui centrali sono meno sicure ed efficienti delle nostre attuali, (e quindi più economiche – forse – ma a discapito della sicurezza dello stesso approvvigionamento oltre che della politica ambientale)

- 2. La realizzazione di un mercato interno europeo sempre più integrato nel quale le decisioni prese da uno Stato hanno un'incidenza negli altri stati, non implica una politica coerente e coordinata a livello comunitario? Quali**

**dovrebbero essere gli elementi di tale politica e il ruolo delle regole di concorrenza?**

La creazione di un mercato unico dell'energia presuppone un'adozione a livello nazionale di provvedimenti aderenti alle indicazioni comunitarie. Su tale coerenza dovrebbe esercitarsi un maggior ruolo di verifica e di intervento della CE.

Finora la liberalizzazione del mercato dell'energia non ha portato benefici concreti ai consumatori delle utenze domestiche. C'è da interrogarsi, poi, su come conciliare un possibile conflitto di intenti tra gli interessi dei privati che operano nel settore energia e l'obiettivo comunitario di ridurre il consumo energetico, senza che questo non comporti un recupero di mancati guadagni nei confronti dei consumatori più deboli (le piccole utenze).

**3. La fiscalità e gli aiuti di Stato nel settore dell'energia sono o no un ostacolo alla competitività nell'Unione europea? Di fronte al fallimento dei tentativi di armonizzare la fiscalità indiretta, non si dovrebbe riesaminare l'intera questione della tassazione dell'energia, alla luce in particolare degli obiettivi energetici e ambientali?**

Lo fiscalità come strumento di intervento per governare o indirizzare la politica energetica va armonizzato con maggior efficacia e decisione a livello comunitario, se si vuole raggiungere l'obiettivo di maggiore efficienza energetica e di sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili.

Va adottata una politica dei prezzi che internalizzi i costi di impatto ambientale delle diverse fonti energetiche.

**4. Nel quadro di un dialogo permanente con i paesi produttori quale deve essere il contenuto di accordi di approvvigionamento e di promozione di investimenti? Tenuto conto dell'importanza che occorre attribuire in particolare ad una partnership con la Russia, come garantire quantità, prezzi e investimenti stabili?**

Sebbene il tema esuli, prettamente, dalle nostre competenze di associazione di consumatori, valgono comunque alcune riflessioni sviluppate in altri ambiti, ossia verificare che i partner commerciali della UE rispettino l'ambiente e, almeno, i diritti minimi dei lavoratori. L'UE dovrebbe quindi fornire l'eventuale consulenza o aiuto affinché i paesi produttori di energia da cui vogliamo importare garantiscano queste condizioni minime.

**5. La costituzione di scorte di riserva, già realizzata per il petrolio, dovrebbe essere rafforzata ed estesa ad altre energie, ad esempio il gas o il carbone? Si potrebbe prevedere una gestione più comunitaria delle scorte e in caso affermativo, secondo quali obiettivi e modalità? Il rischio di interruzione fisica dell'approvvigionamento di prodotti energetici dovrebbe giustificare misure più onerose di accesso alle risorse?**

Non abbiamo competenze in materia per sviluppare una risposta appropriata.

**6. Come garantire uno sviluppo e un migliore funzionamento delle reti di trasporto di energia nell'Unione e nei Paesi vicini rispettando allo stesso tempo gli imperativi del buon funzionamento del mercato interno e della sicurezza dell'approvvigionamento?**

E' importante continuare a sostenere una ricerca scientifica in modo da poter risolvere le problematiche tecniche che le reti di trasporto comportano. Oltre a portare contributi al problema del buon funzionamento e della continuità, si potrebbero ottenere anche miglioramenti in termini di rendimenti del trasporto con diretti vantaggi sulla produzione di energia.

Occorre valutare se continuare con studi singoli o incoraggiare il coordinamento delle ricerche a livello europeo.

**7. Lo sviluppo di alcune energie rinnovabili presuppone sforzi importanti in termini di Ricerca e sviluppo tecnologico, aiuti agli investimenti o aiuti al funzionamento. Un cofinanziamento di questi aiuti non dovrebbe implicare un contributo dei settori il cui sviluppo ha beneficiato in partenza di aiuti consistenti e che sono oggi molto redditizi (gas, petrolio, nucleare)?**

Sì, anche se il sostegno allo sviluppo di energie rinnovabili deve avere una sua politica di sostegno strutturale e non essere dipendente dalle fluttuazioni delle entrate derivanti dalle tassazioni dei combustibili fossili.

**8. Poiché l'energia nucleare è uno degli elementi nel dibattito sulla lotta contro il cambiamento climatico e sull'autonomia energetica, come può l'UE apportare una soluzione al problema dei residui, al rafforzamento della sicurezza nucleare e allo sviluppo della ricerca sui reattori del futuro, in particolare la fusione?**

L'obiettivo del protocollo di Kyoto di diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub> non può essere raggiunto continuando ad utilizzare una fonte di energia (quella nucleare) che comporta alti rischi ambientali e il problema dello smaltimento di scorie radioattive (con tutto il conseguente corredo di problemi di sicurezza – vedi: possibili usi illeciti).

Si deve comunque tener presente nel dibattito sul futuro del nucleare del peso che questa fonte energetica detiene nella situazione odierna (attorno al 35%). Quindi ogni scelta deve essere fatta in un'ottica non prettamente politica/demagogica ma realistica e concreta, eventualmente individuando e fattivamente contribuendo allo sviluppo e all'applicazione di altre tecnologie.

Considerando la scelta operata da molti paesi di dismettere il parco centrali nucleari sul loro territorio, bisognerà inoltre comunque prevedere la ricerca di soluzioni valide che garantiscano la sicurezza dello smantellamento di dette centrali e lo stoccaggio delle scorie di combustibile radioattivo che si producono e si produrranno.

**9. Quali politiche devono permettere all'UE di adempiere ai suoi obblighi ai sensi del protocollo di Kyoto? Quali misure si potrebbero prendere per sfruttare pienamente il potenziale di risparmio energetico che permetterebbe di ridurre sia la nostra dipendenza esterna che le emissioni di CO<sub>2</sub>?**

Promuovere un uso razionale dell'energia, migliorare i rendimenti delle centrali di produzione, ed il trasporto, dell'energia, integrare coerentemente le politiche sviluppate a livello locale e regionale con gli obiettivi comunitari.

**10. Un programma ambizioso a favore dei biocarburanti e di altri combustibili di sostituzione, compreso l'idrogeno, corrispondente al 20% del consumo totale di combustibile verso il 2020, può continuare a rientrare nei programmi nazionali o presuppone invece decisioni coordinate in materia di fiscalità, distribuzione da parte delle società petrolifere e prospettive per la produzione agricola?**

La nostra esperienza quotidiana ci insegna che non necessariamente il prefisso Bio è sinonimo diretto di "pulito" e/o "migliore". Il biocombustibile sembra presentare, infatti, buone prestazioni in fase di utilizzo (combustione) per quanto riguarda l'emissione di inquinanti in atmosfera (CO<sub>2</sub> compresa), ma non pare, tuttavia, così soddisfacente in tutta la fase industriale di produzione e smaltimento dei rifiuti. Vale quindi il principio di confrontare la convenienza dei biocarburanti rispetto ad altre fonti energetiche, includendo nel calcolo l'internalizzazione di tutti i costi di impatto ambientale dell'intero ciclo di vita (produzione, distribuzione, uso).

Si rende necessario avviare studi più autorevoli di quelli disponibili finora. Tali studi devono essere condotti da terzi, senza interessi di parte, e devono esplorare le diverse possibilità di questo settore, comparandole tra loro.

Per quanto riguarda le decisioni coordinate in materia di fiscalità, vale quanto già da noi espresso al punto 3 di questo questionario.

**11. Il risparmio di energia negli edifici (40% del consumo di energia), siano essi pubblici, privati, nuovi o in rinnovamento, deve essere oggetto di agevolazioni, ad esempio fiscali, o bisogna anche prevedere misure di regolamentazione come è stato fatto per i grandi impianti industriali?**

Sicuramente le agevolazioni fiscali possono incentivare l'adozione di misure di isolamento termico delle abitazioni o di miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici che possono comportare costi non indifferenti. Può essere utile stabilire a livello comunitario dei parametri di misurazione dell'efficienza energetica e delle linee guida che utilizzino le migliori conoscenze esistenti sull'argomento.

**12. Il risparmio di energia nei trasporti (35% del consumo di energia) presuppone che si corregga il crescente squilibrio nei modi di trasporto delle merci a favore della strada e a scapito della ferrovia, questo squilibrio deve essere considerato inevitabile o implica misure correttive, anche se impopolari, in particolare per razionalizzare il ruolo dell'automobile nelle città? Come conciliare l'apertura alla concorrenza, gli investimenti in infrastrutture che permettono la soppressione delle strozzature e l'intermodalità?**

Lo squilibrio crescente tra il trasporto su strada e quello su rotaia è il risultato di politiche contraddittorie che da un lato denunciano l'insostenibilità dell'uso dell'auto e dall'altra attuano politiche che disincentivano l'uso dei mezzi pubblici e rendono il ricorso all'auto privata quasi un obbligo.

L'intermodalità per il trasporto delle merci va assolutamente sviluppato e incrementato.

Per quanto riguarda l'aspetto del trasporto di persone, l'adozione di misure "impopolari" che penalizzano l'utilizzo dell'auto privata, non può avvenire se non si provvede contestualmente a fornire un servizio di trasporto pubblico adeguato alle esigenze di mobilità richieste dagli attuali ritmi di lavoro e di accesso ai servizi (sociali, ricreativi, commerciali), o peggio quando si perseguono a livello nazionale politiche di investimento che impegnano ingenti somme di denaro pubblico destinandole alle grandi infrastrutture per il trasporto su ruota in luogo di quello ferroviario, smantellando o dequalificando il servizio sulle linee ferroviarie di breve o media percorrenza.

**13. Come sviluppare visioni più concertate e integrare la dimensione del lungo termine nella riflessione e nell'azione dei poteri pubblici e degli operatori per evolvere verso un sistema di approvvigionamento energetico sostenibile? Come preparare le opzioni energetiche del futuro?**

Integrando coerentemente gli obiettivi di risparmio e riduzione di consumo energetico in tutte le politiche settoriali sia a livello nazionale che regionale e locale; sollecitando la redazione un "bilancio energetico" delle politiche produttive e amministrative adottate; promuovendo momenti di scambio e di confronto delle esperienze fatte e delle misure adottate, che si sono rivelate efficaci, per renderle patrimonio collettivo e possibile spunto di intervento in altre situazioni.