



TAGES

16 - 18 marzo 2024

INDICE

TAGES

18/03/2024 La Repubblica - Affari Finanza
"L'Ue non deve frenare le energie rinnovabili"

4

TAGES

1 articolo

L'INTERVISTA

“L’Ue non deve frenare le energie rinnovabili”

Per Quadrino (**Tages**), è fondamentale proseguire sulla strada della transizione verso il “green”, con la realizzazione di grandi impianti per produrre pannelli e batterie. Solo così si possono abbattere i costi e superare gli ostacoli della geopolitica

Luca Pagni

«A ltro che rallentare. La Ue ha il dovere di credere nella transizione e ha preso decisioni importanti. Ora occorre che Bruxelles abbia una visione industriale per non lasciare nessuno indietro». Umberto Quadrino, ex numero uno di Edison e ora a capo del fondo **Tages** in Italia (secondo operatore del fotovoltaico per capacità installata) non ha dubbi: la transizione energetica non si fermerà. E lo spiega in questa intervista ad *Affari&Finanza*.

Partiamo dalla transizione dell'auto. Una parte del settore chiede a Bruxelles di rivedere le scadenze, considerate eccessive e che non favoriscono un passaggio "ordinato" alle tecnologie a zero emissioni. Cosa succederà?

«La Ue ha fissato target molto stringenti, imponendo lo stop alle vendite di auto con motori termici al 2035. Ma è altrettanto vero che le case automobilistiche hanno preso l'obiettivo molto sul serio. Luca Di Meo, numero uno di Renault e presidente dell'Associazione europea dei costruttori, rivolgendosi ai vertici di Bruxelles ha chiesto di non tornare indietro. La sua preoccupazione è che gli investimenti sull'auto elettrica sono così importanti in termini di risorse umane e finanziarie che non c'è la possibilità di rinnovare contemporaneamente anche una gamma di vetture termiche per il 2035. In realtà, molte case saranno

pronte con una gamma completa elettrica anche prima del 2035».

Rimane il fatto che le vendite hanno rallentato negli ultimi mesi. Come mai?

«I vantaggi dell'auto elettrica sono evidenti. Il rendimento del motore è superiore rispetto al termico: alle ruote arriva circa l'80% dell'energia, contro il 30/35%. Il costo al chilometro è inferiore: costa di meno il pieno elettrico. I costi di manutenzione sono molto

più bassi: di fatto l'auto elettrica non ha bisogno di tagliandi, perché ha meno parti meccaniche».

Peccato che costino ancora molto di più...

«I prezzi dovrebbero essere più bassi visto che il motore è molto più semplice con meno componenti. Il problema riguarda le batterie. Ma è soltanto un problema di economia di scala e di evoluzione tecnologica. Secondo Goldman Sachs da qui al 2030 il costo delle batterie si dimezzerà. Succederà quello che è successo negli ultimi 10 anni per i pannelli: i volumi di produzione moltiplicati e la tecnologia è migliorata. E i prezzi dei pannelli sono crollati, anche perché la Cina ha costruito fabbriche così grandi che quando entri non riesci a vedere dove finiscono».

Anche sulla transizione energetica c'è chi spinge per ritardare il passaggio alla neutralità delle emissioni. È la rivincita dei produttori dei fossili quando dicono "ci sarà ancora bisogno di noi"?

«Nel mix energetico complessivo ci sarà ancora a lungo spazio per i combustibili fossili. Ma sulle rinnovabili occorre cambiare narrazione. Negli ultimi 15 anni si è detto che servivano essenzialmente per limitare le emissioni di CO2 e combattere il climate change. Ci sono almeno altri due motivi. Limitare i costi della bolletta energetica e della dipendenza geopolitica. Oggi non c'è dubbio che produrre energia da rinnovabili costi meno che estrarre fossili, trasportarli in giro per il mondo e bruciarli per produrre energia. L'Italia poi potrebbe ridurre drasticamente le importazioni di gas e petrolio, un beneficio notevole per la nostra bolletta e per la bilancia dei pagamenti. La Ue dovrebbe incentivare la realizzazione di grandi impianti per la costruzione di pannelli solari così come di

batterie. Per essere autosufficienti e per abbattere i costi».

Il rallentamento non è dovuto anche a ragioni più squisitamente politiche? Le imminenti elezioni per il rinnovo del Parlamento e della Commissione Ue stanno influenzando sui temi della transizione e come?



«Tutte le transizioni lasciano sul terreno vincitori e vinti. In passato, nel giro di una decina d'anni, l'auto ha fatto chiudere le fabbriche di carrozze, così come ora il motore elettrico mette in crisi tutta la filiera della componentistica meccanica. I processi di transizione vanno gestiti con politiche attive per gestire le conseguenze industriali e sociali. Chi lavora nella filiera del motore termico deve essere tutelato e riqualificato verso le nuove tecnologie. Le aziende devono essere aiutate a riconvertirsi. Mi pare che all'Europa manchi ancora una visione sulla strategia



L'OPINIONE

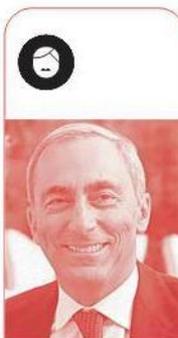
In Europa manca ancora una visione sulla strategia industriale da seguire
Chi lavora nella filiera del motore a scoppio deve essere tutelato oppure riqualificato

industriale da seguire in questo passaggio cruciale».

L'Italia sembra in ritardo anche sui progetti che riguardano la tecnologia dell'idrogeno. All'estero gli investimenti sono in crescita e il dibattito su come sia meglio utilizzarlo è molto acceso.

«Se ne parla molto, ma non vedo ancora molte realizzazioni pratiche. La produzione di idrogeno è complessa e costosa. Poi occorre stoccarlo e trasportarlo o trasformarlo per facilitare il trasporto. Bruciare idrogeno in un motore termico sarebbe assurdo dal punto di vista economico e di bilancio energetico. Penso che l'idrogeno servirà per i settori "hard to abate", dalla ceramica alle acciaierie, con impianti vicini ai punti di consumo. E quando ci sarà un prezzo significativo sulle emissioni di CO2, forse anche questi impianti diventeranno convenienti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



UMBERTO QUADRINO
Ex ad Edison, oggi guida il fondo Tages in Italia

80%

IL MOTORE

Il rendimento del motore di un'auto elettrica è superiore al termico: alle ruote arriva l'80% dell'energia contro il 30-35%