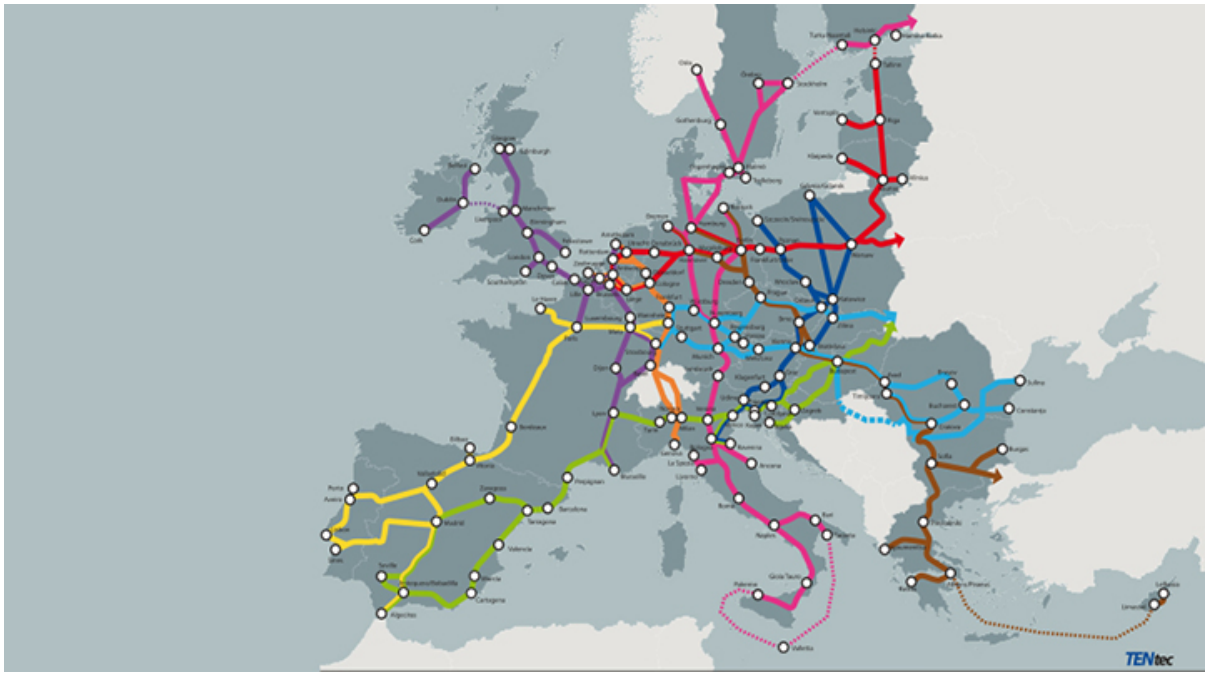
Revisione del regolamento sulle **reti trans-europee dell'energia**: implicazioni per il settore dei trasporti.



Il regolamento europeo no. 347/2013 sull'istituzione delle reti trans-europee dell'energia (RTE-E) stabilisce gli orientamenti per individuare, selezionare e dare priorità all'attuazione di **progetti di interesse comune**
(PIC), nell'ottica di garantire e diversificare l'approvvigionamento energetico dell'Unione.

La Commissione Europea, ritenendo prioritaria la **modernizzazione del sistema energetico** europeo nonché delle infrastrutture transfrontaliere, propone ora una revisione di tale regolamento affinché il sistema energetico stesso venga reindirizzato, come del resto tutti gli altri settori produttivi su cui l'UE abbia una competenza legislativa, verso l'obiettivo di **abbattimento delle emissioni**
disposto dalla tanto discussa strategia del "Green Deal", che il nuovo Esecutivo europeo ha voluto porre alla base dell'intero processo decisionale dell'Unione fin dall'inizio della legislatura in corso.

La proposta di revisione emessa dall'Esecutivo è attualmente al vaglio della commissione Industria dell'Europarlamento, mentre spetterà alla commissione Trasporti l'emissione di un Parere che individui le implicazionidella proposta per il **settore dei trasporti**. La redazione di tale Parere è stata affidata a chi scrive il presente articolo.

Come anticipato poc'anzi, la revisione, nell'interpretazione della Commissione, vorrebbe concedere un ruolo di rilievo, se non forse di assoluto protagonismo, allo sviluppo dell'**energia pulita** , in particolare all'elettricità nonché all'
idrogeno
; per quanto riguarda il caso specifico dei trasporti, la Commissione sostiene infatti che vi sarà un aumento significativo della domanda di energia proveniente dal settore dei
veicoli elettrici
, e che le tecnologie di rete intelligenti dovrebbero contribuire a migliorare il sostegno alla rete energetica per la ricarica transfrontaliera ad alta capacità.

Pur nell'attesa della conclusione dei lavori delle rispettive commissioni, è opportuno ricordare tuttavia come esistano, in sede europea, due interpretazioni assai divergenti su quello che è, o dovrebbe essere, il carattere della transizione verso un **sistema energetico decarbonizzato**.

Da un lato si schiera chi, come l'Esecutivo europeo, ambisce ad una **transizione immediata**, che sposti nel brevissimo termine la produzione nonché il consumo di energia dal fossile alle rinnovabili; dall'altro lato si colloca chi, come l'autore del presente articolo, propone invece una
transizione graduale
, ritenendo che la sostenibilità economica, la competitività commerciale nonché i livelli di occupazione e l'approvvigionamento energetico a prezzi accessibili siano salvaguardabili solamente adattando il ritmo della transizione alle reali esigenze e capacità di assorbimento del mercato e dell'innovazione tecnologica, senza volerle dettare a priori.

Lo stesso settore dei trasporti, coinvolto in prima linea dal processo della transizione, ci indirizza verso la comprensione di quali potrebbero essere i rischi in un processo di transizione oltremodo accelerato. Sebbene infatti la propulsione elettrica a batteria offra già, da un lato, percorsi sostenibili a **basse o zero emissioni** per quanto concerne le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, tuttavia continuano d'altra parte ad essere assenti dal mercato soluzioni basate sui combustibili alternativi che siano realmente in grado di sostituire completamente e già da subito i combustibili convenzionali per i veicoli commerciali pesanti, nonché, soprattutto, per ambiti quali la navigazione e l'aviazione.

Le opzioni tecnologiche che siano prontamente utilizzabili non possono pertanto venir escluse dal processo di transizione, se non si vuole compromettere la **sostenibilità** stessa del **settore dei trasporti**
. Il potenziale del gas naturale liquefatto (GNL) e del gas naturale compresso (GNC) come soluzioni transitorie, soprattutto nel
settore marittimo
, deve perciò continuare ad essere riconosciuto e valorizzato come opzione transitoria essenziale.

Articolo di Paolo Borchia tratto dal TN 3/2021 anno XXIII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata