

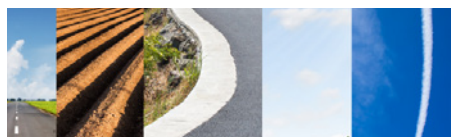


IL FUTURO DELL'ENERGIA E DELLA MOBILITÀ

Intervista al Presidente UP Claudio Spinaci
>> pag. 6

Speciale Assemblea 2019

Il racconto di cosa è successo all'Assemblea del 21 giugno, dallo studio I-Com presentato da Stefano Da Empoli alla tavola rotonda. E ancora approfondimenti su alcuni dei temi trattati, come i Gruppi strategici istituiti da UP e Vision 2050.



>> da pag. 10

VISION 2050: il futuro dell'industria della raffinazione

Presentiamo il documento strategico di Fuels Europe, che vuole contribuire all'ambizione dell'Europa di guidare l'azione globale per il clima, come previsto nella Strategia "A Clean Planet for All".



>> pag. 17

Bosch: il diesel sostenibile

Bosch ha recentemente messo a punto una nuova tecnologia, sviluppata anche grazie al lavoro del centro di ricerca di Bari, che permette di mantenere le emissioni dei motori diesel al di sotto dei limiti futuri della UE.



>> pag. 21

Terza Edizione

Premio di Studio Premio Giornalistico

«Pasquale De Vita»

tra Energia e Auto



Un Premio di Studio per il miglior elaborato scientifico e un Premio Giornalistico per il miglior articolo di approfondimento entrambi del valore di 2.500 euro

Per incentivare lo studio e la divulgazione di una corretta informazione sul futuro della mobilità, Automobile Club d'Italia, Sara Assicurazioni e Unione Petrolifera, in collaborazione con Rivista Energia, rilanciano per il 2020 i due premi dedicati alla memoria di «Pasquale De Vita»

La scadenza per la partecipazione è il 31 marzo 2020

Bandi, moduli e ulteriori informazioni su www.rivistaenergia.it e su www.unione petrolifera.it



Automobile Club d'Italia



unione petrolifera

sara

ENERGIA

INDICE

EDITORIALE	3
NEWS DA ITALIA E MONDO	4
SPECIALE ASSEMBLEA	
INTERVISTA AL PRESIDENTE UP	6
LO STUDIO I-COM	10
LA TAVOLA ROTONDA	12
INTERVISTA A GIANNI GIROTTTO	14
INTERVENTO DI ANTONIO TAJANI	15
DALLA STAMPA	16
FUELSEUROPE - VISION 2050	17
I GRUPPI STRATEGICI UP	18
RUBRICHE	
FALSI MITI	20
I NUMERI DELL'ENERGIA	22
IMMAGINARE IL FUTURO	23
NOVITÀ LEGISLATIVE	24
APPUNTAMENTI	25
NEWS DALLE ASSOCIATE	26

muoversi
up

TRIMESTRALE DELL'UNIONE PETROLIFERA
ANNO 2019 N. 1 LUGLIO / SETTEMBRE

Direttore Responsabile
Marco D'Aloisi

Collaboratori
Armando Durazzo
Paolo Guarino
Roberto Roscani

Ideazione e Progettazione Grafica
Valerio Ventucci per Atlas Consulting

Hanno contribuito a questo numero
Stefano Da Empoli
Antonio Tajani

Unione Petrolifera
Piazzale Luigi Sturzo, 31 00144 Roma
info@unione petrolifera.it
www.unione petrolifera.it
Tw: @UPetrolifera

EDITORIALE

Il mondo sta cambiando rapidamente e nuovi paradigmi tecnologici si stanno affermando. Ciò riguarda anche la mobilità di merci e persone, dove la ricerca e lo sviluppo tecnologico hanno fatto enormi passi avanti, rendendo disponibili una vasta gamma di opzioni che permettono ad ognuno di costruirsi il proprio "palinsesto" in base alle proprie esigenze e possibilità.

Le sfide ambientali dei prossimi decenni impongono già da oggi delle scelte che, però, devono tenere conto delle diverse necessità delle persone per far sì che la mobilità rimanga un diritto e non un privilegio.

Con questa nuova rivista, che avrà cadenza trimestrale, vogliamo provare a dare il nostro contributo al dibattito su questi temi, nella speranza di promuovere la conoscenza e il confronto su fatti concreti, esplorando tutte le tecnologie disponibili e senza pregiudizi, pronti ad ospitare tutte le opinioni e i punti di vista, sia di chi offre servizi per la mobilità, sia di chi ne usufruisce. Una sfida che vuole parlare di futuro, ricerca e innovazione in modo semplice ma non semplicistico.

In questo primo numero la cover story non poteva che essere centrata sui temi della nostra recente Assemblea. E non poteva mancare la nostra prima intervista con il Presidente di Unione Petrolifera, Claudio Spinaci, che ce ne parla e spiega anche come è nata l'idea della rivista.

Ospitiamo poi un gradito contributo del Presidente uscente del Parlamento europeo, Antonio Tajani, e un'intervista al Presidente della Commissione Industria del Senato, Gianni Grotto.

Segue un articolo di Stefano da Empoli, Presidente di I-com, in tema di sostenibilità ambientale e competitività, con un sintesi dello studio presentato nel corso dell'Assemblea.

Spazio anche ad alcuni approfondimenti sulle possibili evoluzioni del trasporto marittimo e di quello pesante, oggetto di due recenti workshop organizzati da Unione Petrolifera nell'ambito dell'attività del gruppo strategico "Carburanti alternativi ed energie per la mobilità", nonché un approfondimento sulla nuova tecnologia Bosch applicata ai motori diesel in grado di ridurre a valori prossimi allo zero le emissioni di NO_x.

Completano il numero alcune rubriche con i più recenti aggiornamenti statistici, notizie dall'Italia e dal Mondo, infografiche, curiosità e segnalazioni varie.

Buona lettura a tutti.

Marco D'Aloisi





NEWS DALL'ITALIA E DAL MONDO



Disponibile sul sito UP la nuova edizione del volume **“Previsioni di domanda energetica e petrolifera italiana 2019-2040”**, curato dall'Ufficio Rilevazioni e Analisi di Unione Petrolifera.

L'edizione di quest'anno allunga l'orizzonte previsivo al 2040 per tenere conto non solo degli orientamenti al 2030 delineati nel Pniec, ma anche degli obiettivi di decarbonizzazione europei di più lungo termine. Le analisi sono state sviluppate per valutare la possibile evoluzione del settore dei trasporti e il ruolo che i prodotti petroliferi potranno avere a quelle date, in coerenza con ipotesi di miglioramento dell'efficienza energetica, di ulteriore e notevole sviluppo delle energie rinnovabili e del potenziale avanzamento dei diversi settori.

Il manifesto sulla logistica di CONFETRA

Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, ha presentato lo scorso maggio il suo manifesto, nel quale spiega perché rafforzare logistica e trasporti è necessario per la crescita del Paese e per rendere l'Italia e l'Europa più forti nel mondo. Nel manifesto si presentano analisi e scenari per ambiti del settore, a partire dalla considerazione che “i temi legati alla logistica e trasporti stanno diventando sempre più centrali nell'Agenda politica ed istituzionale, italiana ed europea” e dalla convinzione che “la connettività e l'accessibilità sono ormai divenuti i veri asset della competitività di Stati e Continenti”.

Microsoft e Snam insieme per l'innovazione e la trasformazione digitale

Microsoft e Snam hanno firmato un Protocollo d'Intesa con l'obiettivo di sviluppare insieme soluzioni basate su Cloud e AI per migliorare lo sviluppo e la gestione delle reti energetiche sfruttando l'IoT. Grazie a questa collaborazione saranno progettate nuove soluzioni intelligenti e “trasformative” per il settore delle reti energetiche e delle infrastrutture, che consentiranno anche di generare impatti positivi per i territori e le comunità, abilitando nuovi possibili servizi legati all'economia circolare, alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza.

Accordo UP-BANCOMAT: riparte «Zero Contanti»

Grazie alla collaborazione tra UP e Bancomat S.p.A. riparte il progetto “Zero contanti” lanciato nel 2017 da Unione Petrolifera per informare e sensibilizzare sui vantaggi dei pagamenti elettronici. Nel 2018 gli acquisti in contanti sulla rete carburanti sono stati il 53% del totale (23,2 miliardi di euro) pari al 6% del contante circolante in Italia, abitudine che contribuisce a rendere la rete vulnerabile. Con una nuova stagione di iniziative e campagne informative Bancomat e UP lanciano invece una sfida a sostegno dei pagamenti digitali, che sono la soluzione più rapida e sicura per esercenti e consumatori.

EY Energy forum: un futuro sempre più digitale

Cambiamento climatico, energia circolare, efficienza energetica, decarbonizzazione, mobilità sostenibile, tecnologie digitali: se ne è discusso al secondo EY Energy Forum tenutosi a fine maggio a Castel San Pietro Terme (Bologna) insieme a figure di spicco del settore Oil & Gas e Power & Utilities. Nell'occasione sono stati tracciati gli scenari evolutivi ed elaborate proposte utili a ridisegnare la sostenibilità strategica grazie all'innovazione. In particolare l'attenzione è stata posta sul contributo a questa trasformazione che può venire dal digitale, che ha un ruolo chiave per favorire lo sviluppo di un nuovo ecosistema energetico più sostenibile.

A piedi, in bici, in auto: ci si muove di più

È stato presentato lo scorso aprile a Roma il Rapporto MobilitAria 2019, lo studio realizzato da Kyoto Club e dall'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del CNR. I risultati della ricerca, condotta sul periodo 2017-2018, descrivono un diffuso miglioramento della qualità dell'aria nelle città sebbene con alcune eccezioni. Dal Rapporto emerge inoltre la crescita della mobilità a piedi e in bicicletta e del numero di auto e moto circolanti nelle grandi città, dove si consolida l'uso delle ZTL. Nel rapporto i numeri in dettaglio e i risultati per le singole città considerate.



E-Fluids: Shell lancia nuovi lubrificanti

Shell Lubricants ha lanciato una nuova gamma di lubrificanti denominati E-Fluids, realizzata grazie agli investimenti in ricerca e sviluppo e al lavoro dei laboratori di Amburgo e Shanghai. I nuovi prodotti sono pensati per ottimizzare le prestazioni delle auto elettriche, aiutando le batterie a diminuire le emissioni di CO₂ e, grazie a un livello di viscosità molto basso, allungando la durata dei motori.

Audi presenta un nuovo diesel che “pulisce” l’aria

Grazie alle sofisticate tecnologie di eliminazione di ossidi di carbonio e particolato Audi ha annunciato un nuovo motore diesel - il V6 3.0 - grazie al quale “l’aria che esce dallo scarico è più pulita di quella che entra”. Il motore, che beneficia di un nuovo compressore Eav, sarà adottato per le auto con le performance più elevate.

Bunker 0,5%: si rischia un aumento del prezzo del diesel

Secondo l’Agenzia internazionale per l’energia le nuove regole IMO che hanno stabilito dal 1° gennaio 2020 il limite dello 0,5% di zolfo nel bunker, rischiano di far aumentare il costo del diesel. L’esigenza di rispettare i limiti richiederà infatti lavorazioni delle raffinerie più complesse, per massimizzare le trasformazioni di olio combustibile ad alto contenuto di zolfo in combustibile distillato a basso tenore di zolfo.

ACEA: mancano i punti rifornimento energie alternative per i camion

Erik Jonnaert, segretario generale di Acea, l’Associazione che raccoglie i produttori europei di veicoli, ha dichiarato in una nota che i parametri decisi dall’Europa sulla riduzione delle emissioni di CO₂ dei camion (il 15% entro il 2025 e il 30% entro il 2030) sono “particolarmente impegnativi”. “Non possiamo aspettarci - ha sottolineato Jonnaert - che gli operatori del settore trasporti inizino improvvisamente a comprare mezzi elettrici o camion con alimentazioni alternative senza un “business case” per loro e non è possibile rifornire agevolmente tali veicoli lungo le principali arterie autostradali europee. I politici devono assicurare che i camion a zero emissioni che i costruttori dovranno produrre possano essere acquistati e utilizzati dalla clientela”. Le necessità stimate per il settore - e per riuscire a raggiungere gli obiettivi europei su clima ed emissioni - richiedono investimenti tali da attivare almeno 1000 punti vendite in tutta Europa entro il 2030.

Batterie: progetto bipartisan in USA per ridurre la dipendenza dalle materie prime

Presentata al Congresso una proposta di legge su iniziativa di Senatori sia del Partito Repubblicano che del Partito Democratico, che ha l’obiettivo di ridurre la dipendenza degli Stati Uniti da fonti minerarie straniere per la produzione di batterie (grafite, litio, cobalto e nichel) e contrastare lo strapotere della Cina in questo settore. Tra i punti chiave del progetto di legge, la creazione di un nuovo elenco delle materie prime critiche (da aggiornare ogni 3 anni) e, soprattutto, l’apertura a un’ampia riforma delle concessioni minerarie. Lo scenario attuale vede gli Usa importare almeno il 50% dei 48 minerali critici e il 100% di altri 18 (dati 2018).

Una ricerca tedesca: aumentare le auto elettriche circolanti non riduce le emissioni

Ricerche condotte da un team di universitari e studiosi tedeschi - tra cui il prof. Buchal dell’Università di Colonia e l’ex rettore dell’Università di Monaco Sinn - hanno evidenziato che le emissioni delle auto elettriche, considerate su tutto il ciclo di vita, sono leggermente superiori a quelle dei più recenti motori diesel. Secondo la ricerca sarebbe utile anche da parte del legislatore europeo un approccio più neutrale e aperto alle migliori innovazioni tecnologiche.

USA: Total rileva le attività di Toshiba

Il gruppo francese Total e quello giapponese Toshiba hanno firmato un accordo che permette al primo di rilevare il portafoglio a Gnl del secondo, che comprende il contratto per il ritiro di 2,2 milioni di tonnellate di Gnl l’anno per 20 anni da Freeport Png in Texas. Total ha infatti acquistato la totalità delle azioni Toshiba America Lng e di conseguenza trasferito tutti i contratti attivi.





IL FUTURO DELL'ENERGIA E DELLA MOBILITÀ

INTERVISTA AL PRESIDENTE UP **CLAUDIO SPINACI** di *Roberto Rosciani*



Non possiamo che partire dall'assemblea annuale, cui è dedicato questo numero della rivista: che messaggio avete voluto lanciare?

Il 2019 è un anno molto importante per l'evoluzione e la trasformazione dell'industria dell'energia in Europa perché a fine anno la Commissione approverà il Piano Nazionale Energia e Clima proposto da ciascun Paese, che concretizza in target quantitativi gli obiettivi fissati dalla COP21 di Parigi per il 2030.

Visto che gli obiettivi saranno vincolanti, di fatto, il Piano delineerà il futuro dell'industria europea. E in questo percorso come downstream petrolifero vogliamo continuare a portare il nostro contributo, convinti che sia ancora essenziale per il Paese, soprattutto per continuare a garantire la mobilità di persone e merci.

Qual è allora secondo voi la strada da seguire di fronte alla sfida ambientale? Cosa chiedete alle Istituzioni?

Come abbiamo scritto con FuelsEurope nel "Manifesto dell'industria petrolifera" siamo convinti che per vincere le sfide ambientali occorra puntare su sviluppo e ricerca, perché oggi una soluzione unica che riesca a traguardare la completa decarbonizzazione al 2050 non esiste.

Quello che chiediamo è quindi semplice: che le varie tecnologie vengano valutate su una base di neutralità tecnologica, misurando oggettivamente l'impatto effettivo di ogni fonte e vettore energetico, considerando a questo fine le emissioni prodotte dai trasporti nell'intero ciclo di vita e non solo allo scarico. Per sintetizzare pratichiamo e chiediamo a tutti di adottare un approccio scientifico.

Come mai si fatica ad affermare nel dibattito un principio così semplice come la neutralità tecnologica? È un problema solo italiano?

Non è un problema solo italiano, anzi direi soprattutto europeo perché le ultime norme comunitarie sulle emissioni di auto e veicoli pesanti sono decisamente contrarie a questo principio di neutralità, perché forzano alcune tecnologie e ne sfavoriscono altre.

Il fatto è che c'è una forte impronta ideologica intorno questi temi, che non vengono affrontati da un punto di vista tecnico, evolutivo e scientifico, ma spesso enfatizzati con scenari estremi e preoccupanti, spesso esagerati. Attenzione, non vogliamo dire che i rischi non va-

dano tenuti nel debito conto, ma gli allarmismi senza reale fondamento non sono la soluzione del problema. Il punto è non perdersi in uno scontro tra estremismi, ma collaborare per trovare soluzioni positive. Se la comunità scientifica ritiene che l'uomo contribuisca ai cambiamenti climatici non possiamo che prenderne atto e prodigarci per mettere in campo tutte le contromisure. Si tratta di fenomeni complessi e perciò le contromisure non possono essere di tipo semplicistico e rinnegare i traguardi tecnologici che la civiltà occidentale ha raggiunto sino ad oggi.

I nemici all'ambiente sono gli estremismi: sia i negazionisti, sia chi pensa che possiamo tornare indietro di 100 anni, rinunciando ai livelli di benessere che abbiamo acquisito.

Anche voi, come ormai tutti, parlate di sostenibilità. Cosa significa per l'industria petrolifera?

Il tema della sostenibilità dell'evoluzione energetica l'abbiamo posto da alcuni anni, in un dibattito però





spesso falsato da interpretazioni poco corrette del concetto. Un piano di trasformazione energetica, come quello immaginato per i prossimi decenni, per essere realmente sostenibile deve infatti considerare tre aspetti: sostenibilità ambientale, sostenibilità economica e sostenibilità sociale.

Senza queste tre condizioni e senza farle avanzare contemporaneamente non raggiungeremo gli obiettivi, e non miglioreremo la qualità dell'aria nelle grandi città.

I rischi nel procedere considerando solo una variabile sono molto alti. Se si privilegia solo il fattore ambientale, ad esempio, senza considerare l'impatto economico e sociale, cioè se non si spiega in modo trasparente come saranno distribuiti i costi e chi se ne farà carico, si corre il rischio di vedere fallire ogni iniziativa. Un po' come abbiamo visto in Francia con il fenomeno dei gilet gialli, innescato da ipotesi di aumento di accisa sul gasolio.

Ci aiuti a fare chiarezza su un'altra questione: quali sono le prospettive e i tempi del percorso di decarbonizzazione?

Quello che è indispensabile è che il percorso sia graduale e che segua l'evoluzione tecnologica delle varie fonti di energia. In questa ottica, il 2030 è da considerare un passaggio intermedio: come riconosce anche la Conferenza di Parigi, la vera decarbonizzazione, se consideriamo le risorse necessarie e i tempi di ma-

turazione delle tecnologie, è fissata al 2050. Bisogna fare allora molta attenzione a fissare obiettivi intermedi troppo ambiziosi e vincolati: fughe in avanti finiscono per forzare tecnologie poco mature, non ancora pronte, che hanno costi estremamente elevati e che ci privano in futuro delle risorse necessarie per raggiungere il vero obiettivo.

In Italia è successo con il fotovoltaico, su cui si è investito prima di avere una tecnologia realmente matura, con costi enormi scaricati sulla collettività: abbiamo solo ottenuto un aumento del costo dell'energia senza creare una vera filiera industriale nazionale.

Ci spiega invece cosa succede con il diesel? Come è possibile che voi lo riteniate una delle scelte più sostenibili mentre tutti pensano il contrario?

Il dibattito sul diesel è superato dagli sviluppi tecnologici degli ultimi anni, spesso completamente ignorati. Le attuali motorizzazioni diesel, come provano molti studi recenti di istituti indipendenti, hanno emissioni inquinanti nettamente inferiori a quelli degli anni precedenti, fino al 95-97% in meno, alcuni addirittura a emissioni



zero per quanto riguarda gli NO_x. Se poi guardiamo alla CO₂, il diesel è il motore endotermico più efficiente e può fornire un contributo importante per raggiungere gli obiettivi al 2050. Se guardiamo agli ultimi dati sulle immatricolazioni di nuove auto, ad una riduzione della quota di auto diesel nelle immatricolazioni è corrisposto un aumento delle emissioni medie di CO₂ del nuovo parco, che nei primi cinque mesi di quest'anno sono aumentate del 6,5%.

È importante ripristinare un corretto scenario di confronto, onde evitare che il diesel, fiore all'occhiello dell'industria europea, venga criminalizzato.

Ci sono responsabilità però anche da parte dell'industria, non crede?

Certamente questa criminalizzazione nasce da gravi errori fatti da una parte dell'industria automobilistica europea e capisco che questo abbia condizionato l'opinione pubblica. Sono però passati alcuni anni e oggi abbiamo evidenze diverse che an-





drebbere considerate: questo intendiamo per approccio scientifico.

All'inizio ha parlato della necessità di un approccio globale. Ed effettivamente pare sempre più evidente quanto l'Europa sia piccola rispetto alle dinamiche globali. Qual è davvero il nostro ruolo?

L'Europa è oggi responsabile del 10% delle emissioni - se intesa come Unione europea, il 12% come area geografica - e avrà un impatto del 7-8% nel 2030 e del 5% nel 2040. È evidente che qualsiasi sforzo solo europeo avrà un beneficio marginale sul bilancio globale di emissione di agenti climalteranti.

Nei prossimi 30 anni, poi, l'incremento della popolazione e i forti fenomeni di urbanizzazione, comporteranno un ingente aumento del consumo di energia, con una crescita del fabbisogno complessivo del 30%, concentrato in specifiche aree come Medio Oriente, Asia e Africa.

L'Europa dovrebbe svolgere allora un ruolo di traino culturale e geopolitico per fare in modo che tutte le aree del mondo e le economie globali, anche quelle in via di sviluppo, possano garantire la crescita del benessere per le loro popolazioni e, di conseguenza, l'accesso ad energia più sicura e pulita, limitandone l'impatto ambientale.

Ecco perché diciamo che la sfida ambientale va coniugata con la crescita economica: perché bisogna produrre le risorse affinché si risolva la disparità nell'accesso all'energia, che

incide in modo diretto sulla povertà nel mondo. O promuoviamo la crescita dei paesi in via di sviluppo per allinearli agli standard di efficienza e impatto ambientale del mondo occidentale o la battaglia non avrà nessuna possibilità di essere vinta.

E l'Italia in tutto questo?

L'Italia rischia di fare lo stesso errore che l'Europa fa con il resto del mondo. Il nostro Piano rispetto agli altri Paesi è molto rigido, estremamente dettagliato negli obiettivi e con target vincolanti molto più ambiziosi rispetto agli altri, come quelli di efficienza energetica e penetrazione delle rinnovabili nei trasporti.

Questo implica un percorso già definito, che non considera le potenzialità offerte dalla nostra struttura produttiva e distributiva e rischia di penalizzarci da un punto di vista della competitività rispetto a Stati con

seguire un percorso deciso oggi.

Facile immaginare i rischi che corriamo, visto che dal punto di vista competitivo trarranno vantaggi le aree geografiche o gli Stati che riusciranno a raggiungere gli obiettivi ambientali al costo più basso possibile. Lo studio che I-com ha presentato in Assemblea lo mette bene in evidenza (vedi articolo a pag. 10 ndr).

Come procede l'innovazione della vostra filiera industriale?

Sono numerosi i progetti per ridurre l'impronta di carbonio dei nostri prodotti nelle varie fasi di produzione e distribuzione, con una prospettiva di lungo termine che guarda al 2050, con l'ambizione di garantire la disponibilità di carburanti low carbon prodotti anche da materie prime alternative.

Questo avverrà attraverso l'immissione sul mercato di nuovi prodotti

- come e-fuels, prodotti dalla sintesi di idrogeno rinnovabile e CO₂ catturata dall'atmosfera, biocarburanti di nuova generazione, gas to liquids, waste to liquids - e attraverso una forte trasformazione degli impianti produttivi che useranno materie prime rinnovabili tra cui i rifiuti.

Una serie di impianti assolutamente nuovi, tecnologicamente avanzati, che consentiranno un taglio della CO₂ emessa dell'80-90% se valutate sull'intero ciclo di vita

In Italia stiamo lavorando su alcune di queste possibilità. Siamo all'avanguardia, ad esempio, per l'utilizzo del



caratteristiche industriali simili alle nostre. Gli altri hanno mantenuto una flessibilità maggiore che gli consentirà di valutare l'evoluzione tecnologica delle singole fonti energetiche e quindi seguire la strada più efficace, noi rischiamo di essere obbligati a





gas nel trasporto, abbiamo ambiziosi programmi di introduzione di gas rinnovabile (biogas), siamo all'avanguardia nella produzione di biocarburanti e anche nell'economia circolare. Insomma, nel processo di trasformazione dell'energia che guarda ai prossimi 20 o 30 anni noi stiamo facendo pienamente la nostra parte.

Quali sono invece le novità a livello associativo?

Unione Petrolifera vuole contribuire al processo evolutivo della filiera e abbiamo per questo avviato molte iniziative. Quella più importante è la costituzione di un Gruppo Strategico "Carburanti e energie alternative per la mobilità" che ha l'obiettivo di esplorare il potenziale di tutte le tecnologie disponibili nell'ambito della mobilità, senza pregiudizi, con approccio scientifico, coinvolgendo tutti i principali attori che sviluppano queste tecnologie: idrogeno, gas naturale liquefatto, biocarburanti, elettrico e carburanti più tradizionali.

Sulla base del potenziale di ogni singola fonte energetica e della sua evoluzione, l'obiettivo di questo gruppo è di ridisegnare la nostra filiera: come dovremo cambiare le raffinerie, la logistica, il modo di produrre, stoccare e distribuire, quali prodotti mettere sul mercato, che tipo di offerta dare al consumatore finale. Il traguardo finale è trasformare la rete distribuiva in una rete di "Punti vendita energie per la mobilità" dove il consumatore troverà tutta la gamma di carburanti per la mobilità e nuovi servizi.

Sempre più spesso alle cronache arrivano notizie di attacchi criminali alla filiera petrolifera, com'è la situazione?

Il sistema logistico e di distribuzione è sotto attacco. Come Unione Petrolifera sentiamo fortemente che uno dei nostri compiti primari è fare il possibile per continuare a garantire l'integrità del settore messo a rischio da una forte penetrazione di fenomeni illegali.

Siamo convinti che l'unica soluzione sia introdurre elementi di automazione e digitalizzazione della filiera - che significa seguire il flusso dei prodotti sia fisico che finanziario dall'ingresso nel nostro Paese fino al consumatore - in modo da consentire controlli in tempo reale. In questo senso le aziende che aderiscono a UP hanno messo da tempo le proprie conoscenze a disposizione dei Ministeri competenti, Agenzie fiscali, Forze dell'Ordine e Magistratura.

Voglio dirlo chiaramente: chi si oppone alla digitalizzazione favorisce, più o meno consapevolmente, l'illegalità e impedisce che il fenomeno venga circoscritto e sconfitto, permettendo alla criminalità - comune e organizzata - di avere la meglio.

Ci racconta come mai ha voluto questa rivista? Perché "muoversi"?

È da qualche anno che come Associazione cerchiamo di contribuire a determinare un dibattito sui temi dell'energia affinché non sia solo ideologico, ma basato su fatti riscontrabili scientificamente.

La rivista si colloca in questo sforzo e vuole essere uno spazio di confronto senza pregiudizi, aperto a contributi,

attori e punti di vista diversi. Perché crediamo che la sfida ambientale si potrà vincere esclusivamente con il contributo di tutti, con un approccio inclusivo e non esclusivo.

La rivista vuole quindi essere un esempio di informazione seria e trasparente, con un obiettivo anche divulgativo: informare l'opinione pubblica su opportunità e conseguenze di ogni scelta e di ogni tecnologia.

Abbiamo scelto il titolo "muoversi" per dare due messaggi: ci occuperemo delle energie nell'ambito della mobilità e del trasporto e vogliamo essere uno stimolo per tutti gli attori della filiera ad accelerare sulla ricerca, l'avanzamento tecnologico e la sostenibilità.

In conclusione: è ottimista sul futuro del settore?

Nel mix di soluzioni che vedremo in futuro l'industria petrolifera sarà ancora trainante, sarà il vettore energetico principale per ancora almeno 20 anni. Il tema è se questa fonte sarà gestita da un sistema industriale europeo o se verrà gradualmente deindustrializzata o delocalizzata.

Servono scelte e politiche che vadano chiaramente nella direzione della neutralità tecnologica e della valutazione oggettiva dell'efficienza, e serve - in particolare in Italia - che si contrasti efficacemente l'illegalità. L'industria petrolifera ha poi risorse e competenze, energie e tecnologie che vuole continuare a mettere al servizio del futuro di tutti.



Se è giusto lodare l'Europa per aver intrapreso con decisione e slancio impegnative politiche di decarbonizzazione, occorre adeguatamente considerare il contesto che sta portando alla definizione dei Piani Nazionali Energia e Clima (PNIEC).

In primo luogo, nei prossimi decenni l'Unione europea avrà un peso sempre meno rilevante nel complesso dei consumi energetici e relative emissioni globali. Queste ultime, ad esempio, passeranno dall'attuale quota del 10% a valori compresi tra il 5 e il 7% secondo le proiezioni dell'Agenzia internazionale per l'energia al 2040.

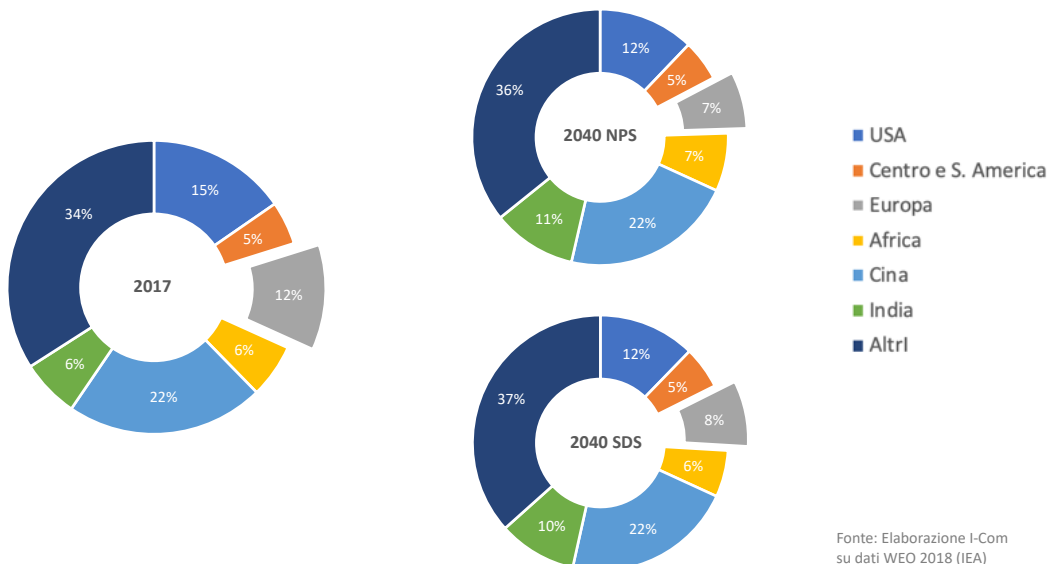
Se guardiamo al settore industriale, centrale per la competitività dell'economia europea e italiana e soggetto a una crescente competizione internazionale, già oggi l'Unione europea presenta il rapporto più basso tra emissioni CO₂ dell'industria e produzione industriale (0,09 Mt/mld US\$, a fronte di valori pari a 0,13 degli USA, 0,59 della Cina e 0,86 dell'India). Nell'ultimo decennio, l'UE è stata però anche l'unica ad aver registrato un aumento dei costi medi dell'elettricità per il settore industriale mentre i costi medi

del gas sono diminuiti in percentuale decisamente minore rispetto agli USA. Potrebbe non essere un caso, ma certamente dovrebbe far riflettere il fatto che nello stesso periodo l'export statunitense sia aumentato del 70% a fronte di un incremento che nella UE si è fermato al 48%.

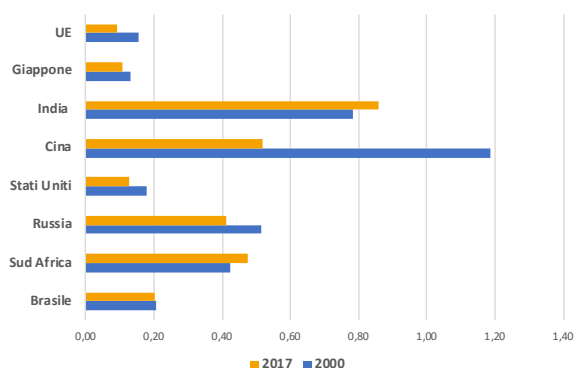
In questo contesto generale devono essere inquadrati i PNIEC sottoposti in forma di bozza dagli Stati membri alla Commissione europea e finalizzati a declinare, a livello di singolo Paese, le strategie energetico/climatiche al 2030.

Nonostante lo sforzo di uniformità richiesto dalla Commissione, il confronto tra i Piani risulta difficile a causa della disomogeneità degli approcci adottati. Alla base delle differenze negli obiettivi e nell'impostazione generale vi sono, ovviamente, le specifiche condizioni di partenza dei singoli Paesi. La Commissione dovrà quindi compiere un importante sforzo di sintesi per riportare ad unità i Piani presentati al fine di realizzare un'effettiva integrazione dei mercati, alla base di una vera Unione dell'Energia. L'Italia ha presentato un Piano piuttosto sfidante,

RIPARTIZIONE PER MACRO AREE GEOGRAFICHE DEI CONSUMI PRIMARI DI ENERGIA



**Rapporto tra emissioni CO2 dell'industria e produzione industriale
(Mt CO2/mld US\$)**

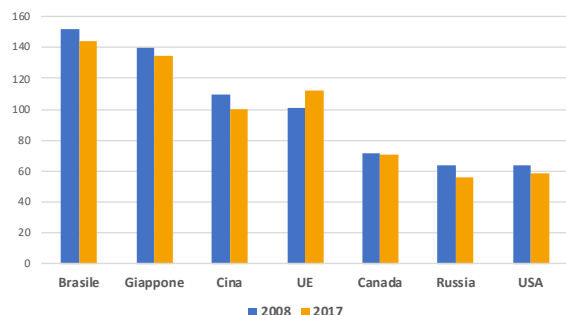


Fonte: Elaborazioni I-Com su dati Eurostat; Elaborazione I-Com su dati WEO 2018 (IEA) e World Bank

che si distingue da quello dei principali paesi analizzati per l'analiticità con cui vengono scomposti gli obiettivi per rinnovabili ed efficienza energetica, sia per settore che per tecnologia.

Se questa impostazione del Piano italiano può apparire più rigorosa, in prospettiva potrebbe porre maggiori problemi di implementazione, allontanandosi da un principio di neutralità tecnologica che andrebbe

Prezzi medi finali dell'energia elettrica per l'industria (€/MWh)



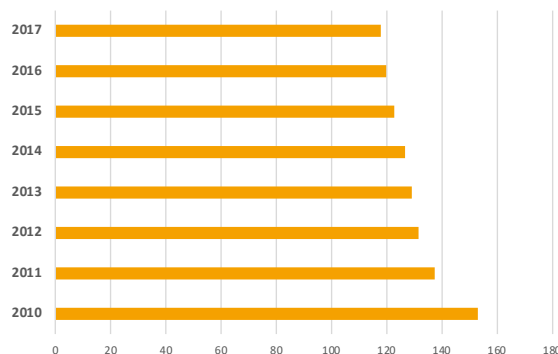
Fonte: Commissione europea

salvaguardato. Potrebbe infatti essere più difficile ridistribuire gli obiettivi tra vari settori e/o tecnologie qualora si verificassero evoluzioni tecnologiche o di mercato non previste.

Un caso fortemente emblematico è quello dei trasporti. Per questo settore l'Italia ha previsto che la quota delle rinnovabili salga al 21,6%, percentuale analoga fissata dalla Spagna e molto al di sopra di quella indicata da Francia e Germania.

Nel Piano italiano manca inoltre una corrispondenza stringente tra obiettivi e strumenti e su questi ultimi non si va oltre un elenco di misure esistenti e di generici richiami a necessità di riforma. Senza peraltro

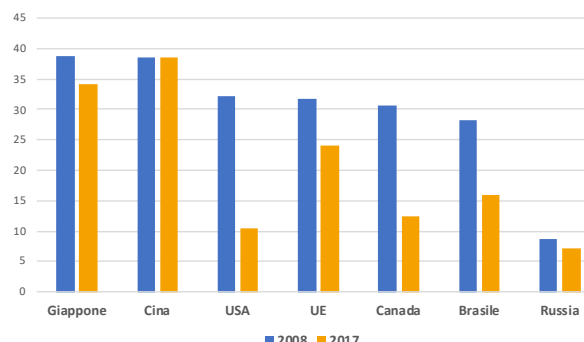
Rapporto tra emissioni di CO2 e valore della produzione del settore manifatturiero UE (tonnellate / milioni di €)



tenere in piena considerazione la variabile temporale, cioè il limitato orizzonte entro il quale realizzare i risultati. Un chiaro esempio è rappresentato dal tema delle autorizzazioni per nuovi investimenti e della gestione del consenso.

Se in tutti i Piani analizzati non si presentano stime di impatto sui prezzi dell'energia delle misure programmate, nel caso dell'Italia da un lato viene enunciato

Prezzi medi del gas naturale al dettaglio per l'industria (€/MWh)



l'auspicabile proposito di non voler aumentare i costi dell'energia per i consumatori finali, dall'altro si dichiara la necessità di imponenti investimenti per raggiungere gli obiettivi (circa € 1.200 miliardi tra misure già previste e misure aggiuntive).

Auspiciando un intervento di armonizzazione di approcci e contenuti, sarebbe inoltre necessario che tutti gli attori coinvolti si interrogassero sulla costruzione di una roadmap credibile per il conseguimento dei target fissati, allineando in una ottica integrata obiettivi energetico/ambientali, di sviluppo e di competitività.



Presentiamo una breve sintesi degli interventi degli ospiti della tavola rotonda moderata da Danilo Taino del Corriere della Sera.



Danilo Taino
Corriere della Sera

Introducendo la tavola rotonda ha sottolineato come gli attuali scenari globali presentino all'Europa un quadro in forte trasformazione, con il pericolo di renderla distante dalle reali dinamiche e poco incisiva. Anche le scelte istituzionali sulle questioni climatiche risentono di eccessiva rigidità ed eccessivo eurocentrismo, e tutto questo rischia di incidere negativamente sulle filiere industriali.



Giulio PEDROLLO
Vice Presidente
Confindustria

Di fronte all'economia mondiale, in particolare quella europea, che rallenta, e a una sostanziale crescita zero dell'Italia, serve una politica industriale chiara, sostenibile, continua nel tempo, come quella fatta negli scorsi anni con Industria 4.0, con la visione di un'industria sostenibile, interconnessa, innovativa.

Ciò è stato reso possibile da una cabina di regia permanente che ha funzionato, metodo che dovremmo estendere anche alle tematiche ambientali e energetiche, per guidare la transizione e non subirla. Come Confindustria abbiamo creato un tavolo sull'automotive - cui collabora in maniera fattiva anche Unione Petrolifera - e abbiamo prodotto un documento che presenteremo al Governo, per interpretare gli scenari futuri, che saranno certamente caratterizzati da un'evoluzione verso l'elettrico, ma con tempi diversi da quelli indicati nel Pniec, perché nostre analisi dicono che al 2030 i combustibili di tipo tradizionale saranno ancora preponderanti.

Il Pniec, in questo senso, è probabilmente eccessivamente sfidante, con alcune misure non centrate. La questione è non puntare su una singola tecnologia, perché quello che vincerà è la complementarietà tra tecnologie. È inoltre decisivo per l'Europa, per continuare a essere competitivi, porsi l'obiettivo dell'indipendenza tecnologica. Bisogna continuare ad investire per innovare, come sta facendo l'industria petrolifera, con l'obiettivo di fare massa critica, generare e sostenere grandi filiere europee e italiane per recuperare tempo perduto sotto il profilo tecnologico.





Tommaso FOTI
VIII Commissione
Camera

Sul Pniec un dato dovrebbe aver scandalizzato la platea: stiamo parlando di 1.200 miliardi di euro per realizzarlo, quando in Parlamento non si trovano coperture per emendamenti da pochi milioni di euro. Mentre in Europa hanno cercato di delineare un Piano che è una rivisitazione di una strategia, noi abbiamo previsto anche quante volte uno debba bere nel corso di una settimana.

Chiedo: è così facile riuscire a programmare tutto così dettagliatamente quando non ho visto negli ultimi dieci anni qualcuno che ci ha preso su una previsione economica?

Questo paese sta in piedi grazie alla piccola e media industria, che ha eccellenze, e che però già oggi paga l'energia molto più cara di tutti i nostri competitori. Con interventi e costi di questo tipo vorrei capire chi riesce a stare sul mercato.

L'ambiente non può diventare la macchina per vietare lo sviluppo della società, lo sviluppo dell'industria e il benessere dei cittadini. Gli italiani hanno già accettato numerose sfide ambientali e alcune le hanno vinte - ad esempio la raccolta differenziata nelle città ha raggiunto dati notevoli. Se chiediamo agli italiani obiettivi realistici ci stanno, ma 1.200 miliardi sono 60 leggi di bilancio: chi ci può credere? Se vogliamo uno sforzo dagli italiani occorre allora uno sforzo di serietà della politica, a partire dal sostegno a ricerca e innovazione.



Per quanto visione politica e sensibilità dei cittadini siano importantissime, cambiamenti come quelli previsti dal Pniec viaggiano soprattutto sulle spalle delle imprese, che hanno colto la sfida, ma hanno necessità di essere supportate.

In Commissione abbiamo deciso di svolgere una serie di audizioni per capire quali sono le soluzioni migliori per raggiungere gli obiettivi, visto che nel Piano non sono indicate. Accompagnare le imprese significa certo fissare obiettivi e condividerli, infatti, ma poi anche sostenerle con misure che facciano in modo che la sfida non sia un peso ma un driver di sviluppo.

Servono scelte di visione - come è stata Industria 4.0 - infrastrutture, attenzione ai costi dell'energia, sostegno a tutti i processi di innovazione e agli investimenti, nell'idea di poter coniugare politica ambientale, sostegno alle imprese ed equità sociale. Insomma un Piano efficace deve trovare misure che entrano nelle leggi di bilancio, altrimenti rischia di rimanere carta inattuata. La cura del territorio richiede tempi, risorse e priorità chiare, serve una strategia nazionale.

Negli anni scorsi, ad esempio, era stata istituita la struttura di missione "Italia sicura", che aveva un piano chiaro: tempi, soldi e priorità. Credo rappresenti un metodo che si dovrebbe usare per tutte le situazioni di transizione che stiamo vivendo.



Sara MORETTO
X Commissione
Camera

PNIEC: TROVARE STRADE PERCORRIBILI

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE SENATO

GIANNI GIROTTO *di Roberto Roscari*



Nel Pniec l'Italia si pone obiettivi vincolanti nei singoli settori e in particolare nei trasporti. Non sarebbe più corretto, come hanno fatto altri, individuare obiettivi tendenziali da verificare periodicamente?

Attualmente il Governo ha avviato una consultazione sulla proposta di Pniec, che verrà approfondita anche attraverso la Valutazione Ambientale Strategica, alla quale il Piano è sottoposto. Tale strumento determinerà un quadro chiaro dal quale il Governo potrà adottare le proprie scelte per il Piano definitivo. Sono convinto che si terrà conto anche di questi aspetti, esplicitando strumenti e rendendo più ambiziosi gli obiettivi. La politica dovrebbe rappresentare meglio i benefici di questa scelta, non semplice, ma virtuosa per il futuro del Paese. Nel contesto geopolitico in cui siamo, e nel quale avremo sempre più difficoltà a garantire gli approvvigionamenti energetici fossili, dobbiamo individuare strade percorribili. Fortunatamente oggi abbiamo le tecnologie da impiegare e il tempo per convertire la filiera industriale produttiva nazionale e costruire velocemente un nuovo modello energetico basato su risparmio, efficienza, autoconsumo e generazione rinnovabile e decentrata. Anche la Commissione UE sostiene gli Stati membri per rendere possibile una transizione equa nelle regioni interessate da cambiamenti strutturali.

Nel Pniec italiano non ci sono stime di impatto sui prezzi dell'energia. Come pensate di attivare una tale mole di investimenti senza pesare sul prezzo finale dell'energia, oggi tra i più alti in Europa?

Il Governo ci sta lavorando e sono fiducioso che nel Pniec definitivo darà risposte chiare. Personalmente credo vada creato un moderno quadro regolatorio che superi i problemi a noi tutti noti agendo su diverse leve che non necessitano di enormi risorse pubbliche: procedure autorizzative più semplici per l'autoconsumo collettivo, gli impianti rinnovabili e

le relative Comunità Energetiche, stabilizzazione e miglioramento delle detrazioni fiscali per interventi di efficientamento e risparmio energetico sugli edifici...l'elenco è corposo e non può essere articolato in poche battute. Chiaramente si deve intervenire anche su mobilità e decarbonizzazione dei processi produttivi, altri temi amplissimi e certamente non semplici. In questo quadro, la politica fiscale dovrebbe penalizzare chi inquina di più e sostenere chi riesce a ridurre gli impatti con l'impiego di nuove tecnologie. In piccolissima parte con il bonus/malus automobilistico il processo è iniziato. Per attirare investimenti ci vogliono anche un clima di fiducia e una stabilità del quadro normativo, elementi che sinora hanno scoraggiato gli investitori. C'è ancora molto da fare, ma questi sono gli obiettivi che ci sforziamo di comunicare.

Oggi l'Europa, e in particolare l'Italia, presenta una asimmetria competitiva rispetto alle altre aree del mondo, dovuta ad una sorta di dumping ambientale, contrattuale e delle norme sulla sicurezza. In Spagna hanno avanzato la proposta di una "border tax", di cui si è parlato anche da noi nella scorsa legislatura. Potrebbe essere la strada per riequilibrare i rapporti internazionali?

Sono anni che sostengo debba essere introdotta una border tax anche in Italia, ma più auspicabilmente in Europa. Darebbe la possibilità di ottenere un significativo sgravio fiscale per i prodotti a basso impatto emissivo e le produzioni efficienti, da percentualizzare sull'IVA in misura pari a un costo amministrato della CO₂, e un conseguente, necessario aggravio sulle produzioni a forti emissioni, principalmente extra UE, così da perequare gli impegni ambientali e i costi energetici tra Europa e aree non soggette a limiti ambientali. Tra i Paesi europei e OCSE, l'Italia è il fanalino di coda sui costi tra approvvigionamento e tassazione, con non poche conseguenze sulla competitività europea e la crescita industriale e dell'impiego. Dopo 7 anni di crisi economica, l'Europa deve reagire ai pericoli di deindustrializzazione, non possiamo trasformarci in un mero mercato di assorbimento che finanzia la crescita dei PVS a scapito di una produzione tecnologicamente avanzata a basso contenuto carbonico. Se l'inquinamento è globale e non territoriale, la sua circolazione non sarà impedita dall'adozione di regole nazionali, motivo per cui è necessario porre le esternalità sui beni prodotti e fiscalizzare la CO₂.



LE SCELTE DI OGGI DECIDERANNO L'EUROPA DEL FUTURO

di Antonio Tajani*

Da giornalista, considero la nascita di una rivista un'ottima notizia. Oggi più che mai, c'è bisogno di nuovi spazi di informazione e confronto tra cittadini, associazioni, imprese e istituzioni.

Il nuovo Parlamento dovrà affrontare importanti sfide: la competizione con giganti come Usa, Russia e Cina, la definizione del nuovo bilancio Ue, il rilancio dell'industria europea.

Le scelte di oggi decideranno l'Europa del futuro. Crescita e lavoro, imprese ed economia reale, infrastrutture e trasporti devono essere in cima all'agenda politica europea. Da Commissario europeo, prima ai Trasporti e poi all'Industria, e da Presidente del Parlamento, mi sono sempre battuto per un'economia prospera, moderna e competitiva, basata su un'industria forte e amica dell'ambiente.

Solo aiutando le nostre imprese e i nostri imprenditori è possibile creare occupazione e dare prospettive vere alle nuove generazioni.

L'Unione europea deve essere il nostro primo alleato e promuovere un approccio sinergico alle politiche comunitarie per l'industria, la ricerca, l'innovazione e la tutela dell'ambiente, che sono indissolubilmente legate.

Per dare risposte concrete alle sfide globali, è necessario dunque lavorare insieme, promuovendo una continua dialettica tra imprese, Università, centri di ricerca, associazioni, e valorizzando la nostra leadership tecnologica.

Solo così potremo trasformare la transizione energetica in una opportunità industriale e incrementare la competitività delle nostre filiere strategiche d'eccellenza.

Investimenti in formazione, innovazione, digitale, tecnologie pulite ed efficienza energetica, saranno la chiave per rafforzare crescita e competitività nel settore energetico.

Per questo, il Parlamento ha chiesto di aumentare del 50% il prossimo Programma di ricerca europea, Orizzonte Europa, portandolo a 120 miliardi di euro e di avere più risorse nel Programmi InvestEU e Connecting Europe Facility. Anche i fondi regionali devono partecipare a questa sfida.



Inoltre sarà fondamentale completare il percorso verso una Unione energetica, per rendere più forte un continente povero di materie prime e ridurre la dipendenza dai paesi terzi per quanto riguarda l'approvvigionamento energetico.

Siamo sulla buona strada, ma molto resta da fare. Per consolidare la nostra leadership nelle tecnologie innovative occorre attrarre investimenti privati attraverso incentivi ad hoc, per farlo occorre mettere a sistema le risorse del bilancio Ue con prestiti della Banca Europea d'Investimento, delle Casse Depositi e Prestiti e altri finanziamenti nazionali.

Anche la diplomazia ambientale, come abbiamo fatto alla COP24 di Katowice, deve fare la sua parte in questa sfida. Il nuovo programma LIFE per progetti di salvaguardia dell'ambiente e della natura va proprio in questa direzione. Per questo il Parlamento ha votato il raddoppio degli stanziamenti per il 2021/2027, oltre all'istituzione di un fondo da 850 milioni di euro per la transizione energetica a sostegno della competitività delle imprese che si impegnano in questo processo.

La vostra rivista "muoversi" avrà un ruolo fondamentale e mi auguro che possa dare un contributo importante al dibattito sia in Italia che in Europa. A Bruxelles troverete in me un interlocutore sempre pronto ad ascoltarvi.

**Presidente uscente del Parlamento Europeo*



Il Giornale - "Sul diesel è il momento della verità" - **Pierluigi Bonora**

Sono 150 mila i posti a rischio nell'industria dell'auto che produce, in Italia, sistemi e componenti per i motori diesel. A lanciare l'allarme è la multinazionale Bosch. (...) La colpa è da addebitare alla guerra al diesel tout court portata avanti ideologicamente da chi rifiuta di tener conto dell'evoluzione tecnologica. (...) "Se si sostituissero le vetture che hanno una anzianità di almeno 15 anni e dotate di motori a gasolio del passato con diesel di ultima generazione, potremmo abbattere le emissioni di CO₂ del 67%, i nocivi NO_x del 90% e le polveri sottili del 96%", è il messaggio di Donbach. (...) di guerra strumentale al diesel ha parlato anche Claudio Spinaci, presidente di Unione Petrolifera alla recente assemblea: "Bisogna evitare che sui cambiamenti climatici si combattano battaglie commerciali come la criminalizzazione del diesel, del tutto ideologica".

Il Sole 24 Ore - "Unione Petrolifera: no a guerre ideologiche nella sfida sul clima" - **Celestina Dominelli**

Servono scelte lungimiranti dell'Italia e dell'Europa, cui spetta, è il messaggio del presidente di Unione Petrolifera Spinaci, un ruolo di traino rispetto ai paesi in via di sviluppo pena il fallimento di qualsiasi battaglia a favore dell'ambiente che rischia però di schiacciare l'industria del petrolio. Fortemente minacciata anche dall'illegalità. Difficile però quantificare le dimensioni: la stima di massima parla di un 10% del venduto, oltre 3 miliardi. "Abbiamo un solo modo per risolvere il problema in maniera radicale - chiosa Spinaci - la digitalizzazione dell'intera filiera in maniera da consentire il controllo in tempo reale sia sul flusso fisico delle molecole che sui movimenti finanziari". Una sfida fondamentale per il futuro del settore, come quella ambientale.

Avvenire - "UP: la sfida del clima è globale. Ue solo il 10% delle emissioni" - **Alberto Caprotti**

Secondo il presidente dell'Unione Petrolifera, Claudio Spinaci, "l'Italia rischia di fare in Europa lo stesso errore che l'Europa fa verso il resto del mondo. Il nostro Pniec è molto dettagliato e indica obiettivi quantitativi di efficienza energetica e di rinnovabili nei trasporti troppo stringenti. Il nostro Paese, infatti, si è posto l'obiettivo del 21,6% quando la Ue ha chiesto il 14%. Altri Paesi hanno scelto maggiore flessibilità: la Germania ha addirittura rinviato la definizione dell'obiettivo di penetrazione delle rinnovabili nei trasporti ad una valutazione successiva, la Gran Bretagna lo ha fissato al 12,4% sui trasporti e la Francia si è data l'obiettivo del 15% da raggiungere solo con biocarburanti".

Il Tempo - "Sigarette Benzina e Iva Italia patria degli evasori" - **Filippo Caleri**

Una delle probabili aree di intervento (per la Guardia di Finanza ndr) sarà sicuramente quella dei carburanti. Il presidente dell'Unione Petrolifera, Claudio Spinaci, a margine dell'assemblea annuale dell'associazione ha alzato il velo sulle imposte non pagate nel settore. "Per il bilancio dello Stato le mancate entrate sono intorno a un paio di miliardi considerando un 10% dei volumi interessati". Insomma i furbetti del distributore sottraggono non poche risorse alla collettività. "Si tratta - ha precisato Spinaci - di una stima di larghissima massima perché se conoscessi tutte le modalità di evasione le andrei a prendere".

Il Giornale - "L'Europa inquina solo per il 10% (però si sente in colpa per tutto il mondo)" - **Pier Luigi Del Viscovo**

Guardando avanti al 2040, la domanda di energia mondiale è prevista in crescita del 30%, ma non in tutte le aree. Mentre il fabbisogno di Giappone e Stati Uniti rimane stabile quello dell'Ue diminuirà del 15% grazie agli elevati standard di efficienza - tradotto la usiamo meglio e dunque ne serve meno. Ad aumentare saranno le altre aree geografiche Cina e India in testa, Asia Pacifico Africa e Medio Oriente (...) La buona notizia è che la metà della maggiore energia sarà da fonti rinnovabili che coprono il 20% del fabbisogno (oggi sono al 14). Come leggere questi numeri nello scenario di fortissima attenzione ai cambiamenti climatici? Innanzitutto stando alla larga dagli estremismi. "I problemi non vanno negati - sostiene Spinaci - ma neanche affrontati con soluzioni semplicistiche che ci porterebbero indietro di decenni rispetto al benessere raggiunto". Da un lato negare l'impatto umano sul riscaldamento è insostenibile. Dall'altro, ipotizzare di tornare a una vita amish style è altrettanto pericoloso (...) soprattutto perché non tutte le aree del mondo condividono la medesima sensibilità e disponibilità a politiche clima-compatibili. E comprensibilmente visto che Asia, Africa e Sud America sono in espansione economica e demografica (...) La via non estremistica passa come al solito per la crescita economica (non selvaggia) e culturale.

Staffetta Quotidiana - "Per continuare a muoversi" - **di Gabriele Masini**

Man mano che il dibattito sulla transizione si fa più concreto, passando dai proclami ai piani e all'individuazione di misure concrete, si pone sempre più frequentemente l'alternativa tra chiusura e riconversione: se ne parla per le centrali a carbone (ma anche a gas), per le piattaforme petrolifere, per il settore auto e l'indotto. Perché dunque non immaginare una raffineria del 2050, come suggerì Spinaci in febbraio?

Assumendo in pieno la gravità della sfida contro il cambiamento climatico ("la sfida ambientale più critica e più difficile"), Spinaci vuole mettere in campo l'industria petrolifera come parte della soluzione e non come problema da eliminare. Una sfida che "potrà essere vinta solo ad alcune condizioni: che sia globale, perché le politiche nazionali e regionali sono destinate all'insuccesso, e che sia accompagnata dalla crescita per generare le ingenti risorse necessarie.

Quotidiano Energia - "Mobilità, i veri nemici dell'ambiente sono gli estremismi ideologici" - **Federico Gasparini**

Nella transizione energetica "l'Europa e l'Italia devono intraprendere percorsi sfidanti ma sostenibili, che non mortifichino la loro posizione competitiva". È questo il messaggio chiave lanciato oggi dal Presidente di Unione Petrolifera Claudio Spinaci aprendo l'assemblea 2019 dell'associazione, focalizzata sull'impatto dei Piani energia-clima europei sul sistema industriale. E proprio su questo tema verte anche lo studio presentato nell'occasione dal presidente di I-Com, Stefano Da Empoli, dal titolo emblematico: "Come quadrare il cerchio tra sostenibilità ambientale e competitività in Italia e Europa".



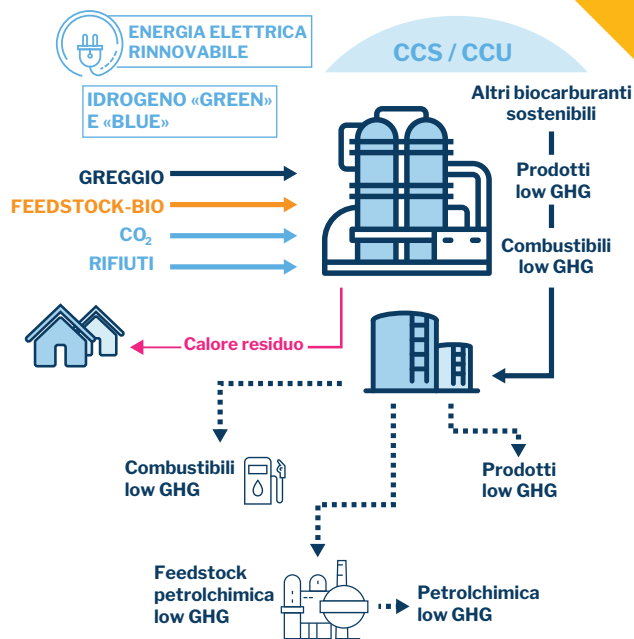
VISION 2050. Il futuro dell'industria della raffinazione

Con la Vision2050 FuelsEurope vuole contribuire all'ambizione dell'Europa di guidare l'azione globale per il clima, come previsto nella Strategia "A Clean Planet for All", riconoscendo l'emergenza del cambiamento climatico e la necessità di agire per contrastarlo, trasformando questa leadership in una opportunità industriale.

Vision2050 lavora intorno all'idea che sviluppare tecnologie a basse emissioni di carbonio e ottenere una leadership globale è un'opportunità per l'industria europea. In questo senso e-fuels e biocarburanti saranno necessari per il futuro del trasporto, insieme alla possibilità di riutilizzare le infrastrutture già esistenti e le tecnologie CCS e CCU.

Non esiste una bacchetta magica per la mobilità a basse emissioni. Occorre puntare sulla ricerca e lo sviluppo per individuare le soluzioni più efficienti ed efficaci per raggiungere gli obiettivi ambientali, nel rispetto della neutralità tecnologica. È importante includere raffinerie e combustibili liquidi a basse emissioni nella strategia industriale e tecnologica dell'Europa. E occorre un quadro legislativo più completo e preciso, che parta dal considerare le emissioni lungo l'intero ciclo di vita.

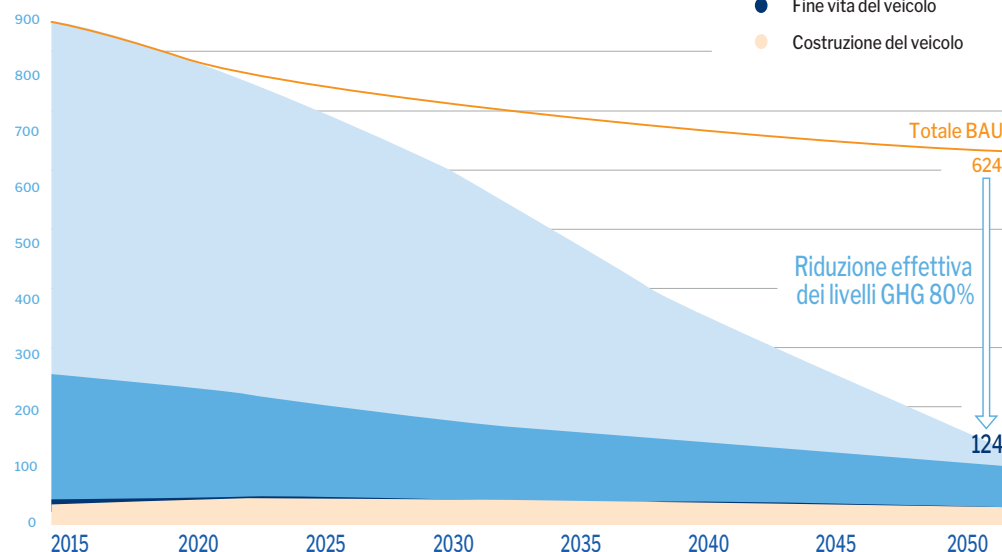
La ricerca e la sperimentazione sui carburanti prosegue senza sosta, per garantire la presenza sul mercato di prodotti sempre efficienti e sostenibili con l'obiettivo di tagliare dell'80-90% le emissioni climalteranti al 2050.



FuelsEurope rappresenta 40 aziende, quasi la totalità del Refining europeo, e lavora in stretta collaborazione con altri settori industriali ed energetici, in un approccio intersettoriale per raggiungere gli obiettivi ambientali proteggendo e promuovendo la competitività dell'industria petrolifera.

EMISSIONI GHG NEL CICLO DI VITA DEI TRASPORTI SU STRADA IN EUROPA

[MtonnCO₂e]



Source: Ricardo Energy & Environment SULTAN modelling and analysis.



L'EVOLUZIONE DEI LUBRIFICANTI

Carburanti e lubrificanti impattano su moltissime abitudini quotidiane e su altrettanti processi industriali. Per questo Unione Petrolifera ha istituito il Gruppo strategico carburanti alternativi ed energie per la mobilità e il Gruppo strategico lubrificanti, i cui primi ambiti tematici oggetti di due workshop sono presentati in questa pagina e nella successiva. L'obiettivo dei gruppi è condividere analisi e scenari di innovazione sostenibile per tutta la filiera di produzione, stoccaggio e distribuzione, per continuare a giocare un ruolo da protagonista nella mobilità di persone e merci.

LUBE E SOSTENIBILITÀ

L'olio lubrificante permette di ridurre i consumi di carburante di auto e mezzi commerciali, contribuendo così ad abbattere le emissioni di sostanze climalteranti e inquinanti. Tutto il settore dei lubrificanti - in coerenza anche con i

CON GLI OLI DI
NUOVA GENERAZIONE:

30.000 KM
PER LE VETTURE
A BENZINA

50.000 KM
PER QUELLE DIESEL

100.000 KM
PER I VEICOLI PESANTI

limiti normativi stabiliti dal legislatore europeo - si sta orientando sempre più in una direzione green, combinando prestazioni sempre più ambiziose, richieste dai costruttori di motori e di macchinari, e alti livelli di sostenibilità.

I lubrificanti servono in diversi campi, come quello industriale e quello energetico, ed evidentemente quello dei trasporti.



SONO STATI SVILUPPATI
**OLI SPECIALI PER
LE TURBINE EOLICHE**
INDISPENSABILI PER ASSICURARE
EFFICIENZA IN CONDIZIONI
CLIMATICHE E METEOROLOGICHE
DIVERSE E ESTREME

L'innovazione è principalmente indirizzata verso i seguenti elementi tecnologici:

- **Riduzione dei consumi di carburante:** oli lubrificanti con gradazioni di viscosità molto fluide permettono di ridurre gli attriti attenuando la dissipazione di energia dei motori e di migliorare le prestazioni;

- **Minore frequenza dei cambi d'olio:** gli oli di nuova generazione con elevata stabilità termo-ossidativa mantengono inalterate le proprie qualità per intervalli di tempo molto lunghi, riducendo così anche la



600.000
tonnellate di CO₂

le emissioni annue che si evitano con la rigenerazione di oli solventi da parte delle associate a UP tramite il CONOU

produzione del rifiuto "olio lubrificante usato".

- **Controllo delle emissioni di particolato** e delle polveri sottili sui veicoli: i filtri antiparticolato DPF (Diesel Particulate Filter) trattengono le particelle abbattendo le emissioni. Lubrificanti con bassi livelli di ceneri solfatate di fosforo e zolfo (lubrificanti low SAPs) consentono ai filtri di funzionare correttamente.

- **Riduzione delle emissioni di NO_x:** dispositivi come EGR (Exhaust Gas Recirculation), TWC (Three Way Catalyst) e SCR (Selective Catalytic Reduction), richiedono tutti un lubrificante low SAPs.

- **Mobilità elettrica,** solo lubrificanti di nuova concezione potranno garantire, in particolare per le auto elettriche di futura generazione, l'isolamento elettrico delle batterie.



L'EVOLUZIONE DEI CARBURANTI

II TRASPORTO MARITTIMO

Il trasporto marittimo è già la modalità di trasporto a minor impatto ambientale, e intende continuare a essere in prima linea nelle sfide ambientali.

Per governare la crescente domanda di trasporto via mare, ed una parallela riduzione dell'impatto ambientale del settore, saranno necessarie molteplici azioni sia lato navi che lato fonti energetiche. La prima tappa il 1° gennaio 2020 con l'entrata in vigore delle nuove norme dell'IMO sulla quantità massima di zolfo nei bunker.

Per quanto riguarda invece l'obiettivo, sempre dell'IMO, di ridurre di almeno il 50% le emissioni di CO₂ al 2050, è necessario precisare

contenuto di carbonio nullo.

L'ibridizzazione sarà molto importante per ridurre l'impatto ambientale soprattutto nei porti.

La flotta mondiale oggi assomma a oltre 70.000 navi e solo 3-4.000 navi sono equipaggiate con scrubber, GNL, o in procinto di esserlo, e qualche decina di navi ibridizzate o a metanolo.

Nel Mediterraneo nei prossimi anni diverse navi da crociera, alcuni portacontainer e molti traghetti opereranno a GNL.



IN 25 ANNI:

- 95% NO_x

- 97% PM

e del 30% dal 2030 rispetto a quelle del 2019.

La combinazione di carburanti a bassissimo contenuto di zolfo e di sistemi di abbattimento delle emissioni ha già portato ad una riduzione straordinaria delle emissioni.

Le alte emissioni inquinanti dipendono,

oggi, soprattutto dal lento ricambio dei mezzi (il 63% del parco circolante è ante Euro IV)

Anche l'ottimizzazione dei flussi di traffico potrà contribuire alla decarbonizzazione, grazie alla maggiore efficienza determinata da intermodalità, sistemi di trasporto intelligenti e di guida autonomi.



VIA MARE VIAGGIA L'**80%** DELLE MERCI TRASPORTATE NEL MONDO, **10,7** MILIARDI DI TONNELLATE NEL 2017, CON PROSPETTIVE DI **RADDOPPIARE** TALI VOLUMI IN 20 ANNI

che andrebbero misurate non solo al camino della nave ma lungo tutto il ciclo di vita dei fuel, dalla produzione dell'energia fino alle tecniche gestionali del trasporto.

Guardando all'impatto dei carburanti l'innovazione del settore continua. Oltre al tradizionale bunker fuel che l'installazione degli scrubber consentirà di continuare ad impiegare, si stanno sviluppando il marine diesel, il GNL, i bio-carburanti e, in prospettiva, fuel a basso contenuto di carbonio o a

TRASPORTO PESANTE E TPL

Il trasporto su gomma è la modalità prevalente di movimento merci e ha chiaramente un ruolo decisivo per la diminuzione delle emissioni.

Attualmente l'intero trasporto è responsabile di circa il 25% delle emissioni di CO₂ dell'UE (pari al 10% di quelle mondiali). Le nuove regole comunitarie prevedono, per i veicoli pesanti, la riduzione delle emissioni del 15% dal 2025



AL 2030

FUEL OIL 0,5: < 80%

SCRUBBER: = 10%

LNG: > 10%



Falsi miti è la rubrica in cui si ribattono gli schemi, si usano le informazioni scientifiche per sfatare credenze, smontare pregiudizi, ricostruire un dibattito più equilibrato.



LOTTA ALLE EMISSIONI: DIESEL PARTE DELLA SOLUZIONE E NON CAUSA DEL PROBLEMA

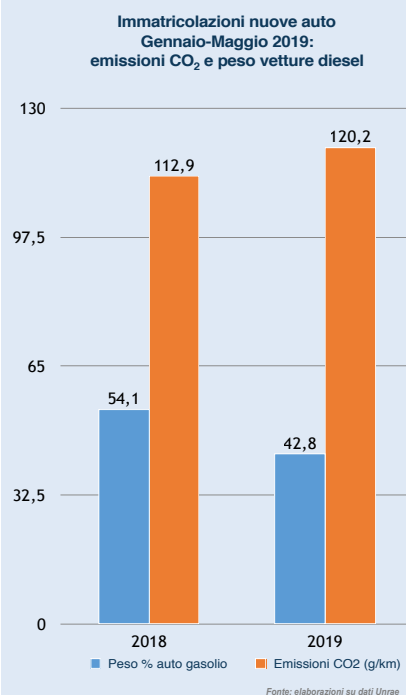
Un Report di Unione Petrolifera basato sui più recenti studi in materia, presentato a marzo a Milano in occasione del #FORUMAutoMotive, sfata demagogie e pregiudizi nei confronti del diesel, sempre più spesso ingiustamente additato come la principale fonte di inquinamento ed emissioni climalteranti, condizionando scelte politiche e comportamenti dei consumatori.

Il diesel può essere protagonista dell'evoluzione verso una mobilità sostenibile ed è la soluzione più efficace per raggiungere gli obiettivi al 2030 di riduzione delle emissioni.

Il Report fa chiarezza: se è vero infatti che eliminare le vecchie alimentazioni diesel serve a migliorare la qualità dell'aria, ciò diventa falso se si considerano le alimentazioni di nuova generazione (diesel Euro 6D).

Tali alimentazioni sono in grado di rispettare ampiamente i limiti su NO_x (fino ad azzerarli) e particolato (un diesel Euro 6 produce 100 grammi di PM ogni circa 20.000 km, quanto un impianto a pellet di

Nei primi cinque mesi del 2019, a un calo della quota di auto diesel immatricolate è corrisposto un aumento della CO₂ media delle nuove auto immatricolate.



nuova generazione emette in 32 ore).

Oggi un'auto diesel "Euro 6" emette il 95% in meno di NO_x rispetto a una "Euro 0" e il 96% in meno di PM rispetto a un veicolo "Euro 1". Un camion "Euro VI" presenta emissioni 8 volte inferiori rispetto a uno omologato "Euro III".

Dati alla mano, l'utilizzo del diesel di ultima generazione è quindi fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO₂: ecco perché il diesel non è la causa del problema, ma può essere parte decisiva della soluzione.

Per questo è decisivo rinnovare il parco auto: considerando che quello italiano è tra i più vetusti a livello europeo. Con il solo ricambio con modelli più efficienti si otterrebbe una riduzione della CO₂ del 37%, maggiore degli impegni assunti in sede europea.

Parco auto
oltre il 50% del circolante ha più di 10 anni, rispetto al 36-39% di Francia, Germania o Regno Unito.





BOSCH:

PRONTE PER IL DIESEL LE TECNOLOGIE PER AZZERARE LE EMISSIONI NO_x

Oggi, nessuno è in grado di sapere con esattezza quando o se un particolare tipo di sistema di propulsione si affermerà in futuro.

L'obiettivo ambizioso è di ottenere motori a combustione interna le cui emissioni rappresentino solo una percentuale trascurabile dell'inquinamento atmosferico nelle città.

Bosch ha messo a punto una tecnologia, sviluppata anche grazie al lavoro del suo centro di ricerca di Bari, che permette di mantenere le emissioni del diesel al di sotto dei limiti futuri definiti dalla legislazione europea.

Le prove in condizioni reali di guida

Le prove "RDE", ossia in condizioni reali di guida, dopo molti chilometri sulle strade pubbliche con veicoli di prova hanno permesso a Bosch di raggiungere significativi miglioramenti nelle dinamiche tra efficienza del motore, ricircolo e trattamento dei gas di scarico, con emissioni di ossido d'azoto che si sono attestate su una media di 13 mg/km. Un valore che corrisponde a circa un decimo del limite massimo che sarà imposto in Europa. Il veicolo di prova sperimentale utilizzato è stato un moderno diesel compatto, in cui gli ingegneri hanno modificato quasi tutti i componenti del sistema di propulsione e dell'impianto dei gas di scarico per sfruttare al meglio i progressi tecnologici e le informazioni raccolte in corso d'opera.

Sono stati modificati componenti quali il sistema di gestione del motore, il sistema di iniezione del carburante e il sistema di iniezione AdBlue®.

La soluzione a 200 gradi

Sostanziali adeguamenti hanno interessato il turbocompressore, i convertitori catalitici e il sistema di ricircolo dei gas di scarico. I nuovi metodi sono stati sviluppati per fare in modo che la temperatura dei gas di scarico nel convertitore catalitico si mantenesse al di sopra dei 200 gradi. Oltre a modificare il sistema di gestione del motore per ottimizzare il ricircolo dei gas di scarico, gli esperti hanno anche apportato modifiche fisiche alle parti del sistema di trattamento dei gas di scarico. Tutto il sistema è stato posizionato più vicino al motore. È stato combinato un convertitore catalitico SCR con un filtro antiparticolato, ed aggiunto un secondo convertitore a valle del primo. Il sistema di trattamento dei gas di scarico è stato inoltre isolato termicamente. Tutti questi accorgimenti hanno contribuito a riscaldare più in fretta il sistema e,

una volta raggiunta la temperatura desiderata, a mantenere al minimo le perdite di calore. L'approccio integrato alla fine ha dato i suoi frutti: indipendentemente dalle condizioni, il nuovo sistema, i cui componenti erano stati accuratamente riorganizzati, regolati e perfezionati, ha prodotto emissioni di NO_x bassissime.



indipendentemente dalle condizioni, il nuovo sistema, i cui componenti erano stati accuratamente riorganizzati, regolati e perfezionati, ha prodotto emissioni di NO_x bassissime.

Guardando al futuro

Un sistema che Bosch continuerà a perfezionare e per questo motivo si dice convinta che il diesel continuerà ad essere una parte importante dell'offerta di sistemi di propulsione del futuro e che il suo elevato grado di efficienza possa contribuire a ridurre le emissioni dei gas serra con un impatto trascurabile in termini di NO_x.



LO STATO DELL'INDUSTRIA PETROLIFERA IN ITALIA RIASSUNTO IN POCHI NUMERI.



IMPORT GREGGIO

- 4,3%

nel primo quadrimestre 2019

forti riduzioni dal Medio Oriente e dall'America, in crescita da Africa ed Ex-Urss, primo fornitore: Iraq



LAVORAZIONI RAFFINERIE

- 7,9%

*nei primi cinque mesi del 2019
rispetto allo stesso periodo 2018*



IMPORTAZIONI DI PRODOTTI FINITI E SEMILAVORATI

**- 4,5% per i prodotti finiti
- 41,4% per i semilavorati**

*nel primo trimestre 2019
rispetto allo stesso periodo del 2018*



ESPORTAZIONI DI GREGGIO PRODOTTI E SEMILAVORATI

- 20,1%

*nel primo trimestre 2019
rispetto allo stesso periodo 2018*
circa 6,2 milioni di tonnellate, diminuiscono tutti i prodotti, in particolare olio combustibile e lubrificanti



COSTO GREGGIO IMPORTATO

+ 4%

nel primo quadrimestre 2019
a causa dell'indebolimento dell'Euro nei confronti del dollaro



VENDITE TOTALI CARBURANTE (RETE ED EXTRA-RETE)

+ 0,1%

*nei primi cinque mesi del 2019
rispetto allo stesso periodo del 2018*



ANDAMENTO DELLO STACCO ITALIA

-0,003 euro/litro

a giugno 2019

lo stacco ponderato (benzina + gasolio) resta sotto la soglia negativa



CONSUMI PETROLIFERI MENSILI

- 1,9%

*nei primi cinque mesi del 2019
rispetto allo stesso periodo del 2018*



Pensare il futuro è un compito decisivo per tutti, per il quale è utile farsi ispirare da studiosi, esperti, narratori: per immaginare come sarà il pianeta nel quale vivranno le prossime generazioni, saper prevedere come cambieranno le abitudini delle persone e individuare modelli di crescita pienamente sostenibili e rispettosi dell'ambiente.

“

L'eccessivo aumento delle temperature potrebbe portare a una maggiore frequenza di eventi come alluvioni, siccità, scomparsa di specie viventi, malattie tropicali, uragani e lo scioglimento dei ghiacciai. Le conseguenze e i costi potrebbero essere enormi, specialmente per i paesi poveri, i quali non hanno le risorse e la tecnologia necessarie per poter adeguarsi rapidamente. Anche se lo scenario peggiore è un evento improbabile, vale la pena di assicurarsi che non si verifichi limitando i cambiamenti climatici. Non si deve pensare che la casa sarà ridotta in cenere per assicurarla contro gli incendi.

Ma sforzi troppo drastici e impegni di vasta portata per limitare le emissioni di anidride carbonica potrebbero rivelarsi controproducenti. Non è necessariamente vero che il miglior modo di procedere è quello di limitare le emissioni al punto da prevenire i cambiamenti climatici. Ciò che è importante è che le nostre politiche climatiche non limitino la nostra capacità di creare più ricchezza e migliori tecnologie per dare più opportunità ai poveri del mondo. Questo sarebbe come uccidere il paziente per curare la malattia. I maggiori problemi nel mondo sono ancora quelli causati dalla povertà e dai rischi ambientali, come l'aria e l'acqua inquinate. Porre troppi vincoli e costi sulla popolazione mondiale potrebbe rendere la vita più difficile ai poveri di oggi per ridurre i rischi dei ricchi di domani.

Johan Norberg

Progresso: Dieci motivi per guardare al futuro con fiducia

IBI Libri - Ed. it. dic. 2018, pag. 141 (ed. or. 2016)

- **21 marzo 2019 Direttoriale Agenzia delle dogane (Prot. 724/RU).** Reca istruzioni per la tenuta del registro di carico e scarico degli impianti stradali di carburanti operanti in modalità self-service. Tali impianti dovranno adeguarsi alle prescrizioni previste dal provvedimento entro 1° gennaio 2020. L'installazione dei televelvelli è obbligatoria per i punti vendita con erogato annuo complessivo superiore a 3 milioni di litri di carburanti.
- **DM 20.3.2019 - "eco-bonus" (pubblicato su G.U. 6 aprile 2019) – attuativo Legge Bilancio 2019.**
Introduce:
 - » condizioni e modalità operative per l'erogazione del contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di un **veicolo di categoria M1 con emissioni di CO₂ non superiori a 70g/Km**, immatricolato dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, e dal prezzo inferiore ai 50.000 euro (IVA esclusa). I contributi saranno erogati nel rispetto del limite di spesa del Fondo istituito presso il MiSE, dotato di 60 milioni di euro per il 2019, di 70 milioni di euro per il 2020 e di 70 milioni di euro per il 2021;
 - » condizioni e modalità operative per l'erogazione del contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di un **veicolo a due ruote di categoria L1e e L3e di potenza inferiore o uguale a 11kW**, immatricolati in Italia nel 2019. I contributi saranno erogati nel rispetto del limite dell'autorizzazione di spesa di 10 milioni di euro per il 2019;
 - » **detrazioni fiscali** per l'acquisto e la posa in opera di **infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.**
- **DM 27 marzo 2019 - Aggiornamento Linee Guida su Valutazione Impatto Sanitario (GU n. 126 del 31 maggio 2019).** La Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) rappresenta uno strumento a supporto dei procedimenti amministrativi e dei processi decisionali riguardanti programmi, piani e progetti sottoposti a valutazione d'impatto ambientale ed è una procedura che consente d'individuare e analizzarne gli impatti sulla salute umana. Così come previsto dalla normativa, la VIS consiste in un elaborato predisposto dal proponente sulla base delle linee guida adottate con decreto del Ministro della Salute, che si avvale dell'Istituto Superiore di Sanità, al fine di stimare gli impatti complessivi, diretti e indiretti, che la realizzazione e l'esercizio del progetto può procurare sulla salute della popolazione.
- **Legge n.58/2019 di conversione del DL Crescita (pubblicato su S.O.G.U. del 29 giugno 2019)**
Introduce:
 - » "Credito d'imposta per le commissioni riferite a pagamenti elettronici da parte di distributori di carburante". Il credito riguarda unicamente le commissioni relative alla cessione di carburanti, effettuate sia da soggetti professionali che da consumatori finali, e delinea le modalità operative per distinguere i pagamenti elettronici di carburanti da quelli di altri beni;
 - » "Controllo degli strumenti di misura in servizio e sulla vigilanza sugli strumenti di misura conformi alla normativa nazionale ed europea". Prevede una proroga per quegli organismi che non abbiano fatto domanda di accreditamento ma che la presentino entro il 30 settembre 2019. È consentita un'ulteriore proroga all'esercizio della funzione di verifica da parte delle Camere di commercio per quelle classi di strumenti dove non sia presente un adeguato numero di organismi accreditati;
- **D.M. Ministero dell'Interno del 12 marzo 2019, recante modifiche al D.M. 24 maggio 2002, in materia di self-service metano.**
Prevede:
 - » **accesso al rifornimento:** gli utenti devono essere istruiti, o dal gestore dell'impianto o da un apposito tutorial online, in merito alle modalità di effettuazione del rifornimento e registrati in un'apposita banca dati, istituita telematicamente presso il sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
 - » **pagamento del rifornimento:** gli utenti devono dichiarare di utilizzare personalmente lo strumento elettronico di pagamento, identificativo per la modalità self-service per il rifornimento, vietando quindi la possibilità di pagare tramite contanti.
- **Delibera ARERA 168/2019/R/gas - Regolazione delle condizioni di accesso e di erogazione dei servizi dei terminali di rigassificazione e dei depositi strategici di GNL.**
Definisce e regola:
 - » **criteri di regolazione** delle condizioni, anche economiche, di accesso e di erogazione dei servizi offerti dai **terminali di rigassificazione** che offrono anche servizi small scale LNG (SSLNG); **depositi di Gnl** considerati **strategici**, ai sensi dell'art. 9 del D.Lgs. 257/2016, che sono connessi alla rete di trasporto del gas naturale e dotati di impianti funzionali al processo di rigassificazione e all'immissione nella rete di trasporto di gas naturale;
 - » la **separazione contabile** dei servizi SSLNG dall'attività di rigassificazione svolta dai depositi di Gnl e i criteri di attribuzione dei costi comuni;
 - » **l'accesso alle infrastrutture** che svolgono sia il servizio di rigassificazione che i servizi SSLNG;
 - » la **regolazione tariffaria dei servizi di rigassificazione** per le infrastrutture di stoccaggio e rigassificazione del Gnl mentre i servizi SSLNG si configurano come servizi aggiuntivi le cui condizioni sono definite liberamente dal gestore;
 - » la validità dei **meccanismi di copertura dei ricavi** per i terminali di rigassificazione che offriranno anche servizi SSLNG e introduce, per i depositi di GNL a cui si applica la Delibera, un meccanismo di copertura dei ricavi di riferimento afferenti al solo servizio di rigassificazione.
 I criteri di regolazione della Delibera saranno **applicati a partire dal 2020.**
- **Legge 14 giugno 2019, n. 55 (G.U. n. 140 del 17 giugno 2019)** "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici" (cd "Sblocca cantieri").
 - » Inserita disposizione sull'end of waste (cessazione della qualifica di rifiuto). La norma prevede la possibilità di poter autorizzare per via ordinaria gli impianti che recuperano specifiche tipologie di rifiuti di cui ai DM 5 febbraio 1998 n. , DM 12 giugno 2002 n. 161 e DM 17 novembre 2005 n. 269 (rispettivamente procedure semplificate per il recupero di rifiuti non pericolosi, pericolosi e pericolosi provenienti dalle navi), rispettando le prescrizioni tecniche presenti negli allegati dei decreti, ma al di sopra dei limiti quantitativi ivi previsti. Rimane ferma la facoltà di seguire le procedure semplificate per i quantitativi indicati. L'operatività della norma non è subordinata all'emanazione di decreti attuativi. La norma prevede inoltre la possibilità per il Ministro dell'Ambiente di adottare linee guida per l'omogenea applicazione sul territorio.
- **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 4 giugno 2019, n. 229**
 - » Attuativo della **Legge di Bilancio 2019** (comma 102), relativamente alle iniziative a favore della mobilità elettrica o ibrida.
 - » Il decreto individua le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica (la cosiddetta "*micromobilità elettrica, ovvero di hoverboard, segway, monopattini elettrici e monowheel*") esclusivamente in ambito urbano.



Gli eventi più rilevanti tra quelli cui Unione Petrolifera ha partecipato nelle ultime settimane, e gli appuntamenti che arriveranno nelle prossime.

Le politiche industriali richieste dal Piano energia-clima, Roma, 20 febbraio (Coordinamento Free)

Il Presidente UP Spinaci ha ricordato come per perseguire gli obiettivi ambientali sia importante preservare la competitività del sistema industriale, garantendo occupazione, crescita e sostenibilità sociale e ambientale. Relativamente agli obiettivi del PNIEC ha inoltre fatto notare che il 2030 non deve essere considerato obiettivo finale, ma uno step intermedio verso la piena de-carbonizzazione al 2050. In questa ottica il downstream petrolifero ha già avviato gli investimenti necessari lungo tutta la filiera e si sta preparando per il post-2030.

#Forum Automotive, Milano, 17 marzo

Il Presidente UP Spinaci ha centrato il suo intervento sul tema "Lotta alle emissioni: diesel da assolvere". Dopo aver descritto quanto sia inesatto pensare che i motori ad alimentazione diesel siano più inquinanti, Spinaci ha sottolineato come il dibattito e soprattutto le scelte politiche vadano in una direzione diversa, che non trova giustificazioni nei dati scientifici. Limitare o vietare l'uso dei motori diesel di nuova generazione pone così problemi di sostenibilità alla filiera automotive europea e crea incertezza nei consumatori, rallentando il ricambio del parco auto.

Stati Generali della Mobilità, Milano, 23 marzo (Federmotorizzazione)

L'intervento del Presidente UP Spinaci ha messo in evidenza come le modalità di trasporto debbano garantire massima flessibilità per rispondere alle esigenze dei cittadini, nel rispetto della sostenibilità ambientale. Rispettare gli impegni ambientali richiede strumenti complessi e diversificati, che si tratti del miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane o della lotta ai cambiamenti climatici. In gioco ci sono la tipologia di parco auto di ciascun paese, l'evoluzione delle emissioni inquinanti, i diversi modelli di alimentazione, la gestione del traffico e del TPL, fino alle sperimentazioni su tecnologie che potranno portare, al 2050, a un taglio delle emissioni fino al 90% rispetto ad oggi.

Il Petrolio nei nuovi scenari dell'energia, Ferrara, Istituto Einaudi, 27 Marzo

Come affrontare le sfide ambientali dei prossimi decenni: il ruolo della ricerca e dell'innovazione tecnologica - questo il tema di un incontro con gli studenti cui hanno partecipato per UP Marco D'Aloisi e Franco Del Manso. La vera sostenibilità ambientale - hanno spiegato - dipende dalla capacità di riduzione delle emissioni di CO₂ lungo tutta la filiera petrolifera e automotive, raccontando come l'industria petrolifera stia da anni lavorando con investimenti in ricerca e innovazione per arrivare a una riduzione delle emissioni inquinanti dell'80-90%.

Fare i conti con l'ambiente, Ravenna, 8-10 maggio

Anche UP era presente a Ravenna per la 12^a edizione dell'evento dedicato a rifiuti, acqua, energia, sviluppo sostenibile, con un intervento sui processi di bonifica negli impianti petroliferi.

The Small Scale LNG Use – Euro Mediterranean Conference & Expo, Napoli, 15 maggio

L'intervento del Direttore UP Marina Barbanti ha posto l'attenzione su come lo sviluppo del GNL potrà portare cambiamenti rilevanti nel trasporto merci, con una forte riduzione di emissioni inquinanti. Sta intanto rafforzandosi anche la rete logistica e di distribuzione, in modo da garantire stoccaggio e disponibilità effettiva sul mercato dei nuovi combustibili.

Corso per prevenzione e contrasto sugli attacchi agli oleodotti, Prefettura di Pavia, 4 giugno

Quarta tappa del corso di aggiornamento sugli attacchi agli oleodotti destinato a Forze di Polizia, Vigili del fuoco e Comuni, organizzato dalla Prefettura di Pavia con Unione Petrolifera. Nell'occasione UP ha ribadito l'importanza di non abbassare la guardia e sottolineato come la condivisione delle informazioni sia un modello vincente.

Muoversi con energia, Roma, Aci, 3 luglio

Una transizione di successo verso una mobilità realmente sostenibile è importante che sia inclusiva e guardi alla sostenibilità sia ambientale che sociale ed economica. Scelte elitarie sarebbero destinate a vanificare gli sforzi. Questo il messaggio del Presidente UP Spinaci al workshop organizzato da Aci-Fondazione Caracciolo sulla relazione conclusiva dei lavori dell'Osservatorio "Muoversi con energia".



CALENDARIO PROSSIMI APPUNTAMENTI

10
SETTEMBRE
ROMA

OCSIT
Organismi centrali di
stoccaggio scorte
Nuove specifiche Bunker IMO

11/12
SETTEMBRE
VENEZIA

OPN
Visita alla bioraffineria sui sistemi di gestione integrati salute, sicurezza e ambiente

18/20
SETTEMBRE
FERRARA

Remtechexpo
International networking, exhibition, conferences and training

18
SETTEMBRE
BARI

Stati Generali della Mobilità
Fa tappa alla Fiera del Levante l'evento promosso da Federmotorizzazione per condividere riflessioni e innovazioni del settore.



NEWS DALLE ASSOCIATE

Sarlux certificata ISO 50001 dal RINA

Sarlux, la raffineria del Gruppo Saras, ha ottenuto nel 2018 la certificazione ISO 50001:2011 da RINA, l'organismo leader nella valutazione della conformità in Italia, grazie al Sistema di Gestione dell'Energia (SGE), che garantisce la gestione efficace dell'energia durante tutti i processi aziendali e la crescita di consapevolezza e sensibilità sui temi della sostenibilità, per poter così continuare a migliorare le prestazioni energetiche.

Decal in Hydrogen Park

Confindustria, socio di maggioranza della società consortile Hydrogen Park, ha ceduto il 10% delle quote in suo possesso a Decal, titolare, oltre che del deposito petrolifero di Marghera, anche di Venice Ngl, la società che ha progettato un deposito di Gnl in attesa di autorizzazione. Oltre a Confindustria Venezia e Rovigo, tra i soci di Hydrogen Park ci sono anche Sapio, Eni, Berengo, Arkema.

Un liceo di Novara vince il concorso europeo #SciTechChallenge promosso da Esso Italiana

Si è conclusa la #SciTechChallenge 2019, il concorso promosso da Esso Italiana - Gruppo ExxonMobil e rivolto alle scuole europee per stimolare i ragazzi verso le tematiche energetiche e l'area STEM, dedicato quest'anno alla mobilità sostenibile. Il team vincitore è stato quello del Liceo Antonelli di Novara, che ha lavorato per affrontare il problema del traffico di Bruxelles, con un progetto basato sulla combinazione di una nuova app per gli utenti, nuove tecnologie da introdurre negli attuali sistemi di trasporto e nuovi tipi di veicoli.

Eni lancia Joule, la nuova scuola di management

Si chiama Joule la nuova iniziativa lanciata da ENI mirata a formare i manager del futuro, con l'obiettivo di promuovere una cultura basata sui valori dell'integrazione e della crescita sostenibile. I contenuti saranno legati agli scenari industriali e di crescita, alle tecnologie per la mobilità sostenibile, alla globalizzazione, alla comunicazione. Joule si affianca alla tradizione della Scuola Mattei e del Master MEDEA, che da anni contribuiscono a formare i manager italiani.

Sarpom: partono le visite per le scuole

Con la visita della scuola media 'Ramati' di Cerano è iniziato il programma di incontri per avvicinare i giovani ai temi dell'energia. 40 ragazzi sono stati accompagnati alla scoperta delle attività della raffineria da volontari dell'associazione 'Ancora Sarpom', pensionati dell'azienda con esperienza e conoscenza decennale. «Questo dialogo con il mondo scolastico - spiega Giuseppe Buonerba, direttore della raffineria - contribuisce anche ad avvicinare i ragazzi alla cultura della sicurezza e all'impegno di tutela dell'ambiente che sono propri della Sarpom, in un impegno di eccellenza nello svolgimento delle nostre attività salvaguardando le persone, le comunità e l'ambiente».

Energie Aperte: Eni apre le porte della Bioraffineria di Gela al pubblico

Prosegue il progetto Energie Aperte di Eni, con la possibilità di visitare a Gela i nuovi impianti per la produzione di biocarburanti e l'impianto pilota Waste to Fuel. Gli impianti sono progetti all'avanguardia per lo sviluppo dell'economia circolare nel mondo: la bioraffineria per la produzione di biocarburanti da materie prime vegetali e di scarto e l'impianto pilota Waste to Fuel che Syndial, società ambientale di Eni, ha avviato nel 2018 per la produzione di bio olio dal recupero della frazione organica dei rifiuti urbani.

Nasce Itelyum

Si chiama Itelyum, nata dall'integrazione di 16 società, tra cui Viscolube e Bitolea, ed è il nuovo operatore attivo nei settori della rigenerazione degli oli lubrificanti usati, della produzione di solventi puri e da reflui chimici e dei servizi ambientali per l'industria, presentato a Milano. "Itelyum - informa una nota - offre processi, prodotti e servizi ambientali integrati e sostenibili, secondo un modello economico circolare applicato sia al ciclo di vita dei prodotti sia all'interno dei segmenti di mercato serviti". Le 16 società operative contano 15 siti in Italia e più di 20.000 clienti in oltre 50 paesi.

Q8, con Digita Accademy e Deloitte per l'hackathon sul quartiere

"San Giovanni digitale": questo il titolo dell'hackathon promesso da Q8 che ha coinvolto studenti della Federico II e ragazzi della scuola Fondazione Famiglia di Maria di San Giovanni, mirato a far emergere idee e progetti per migliorare la vita di San Giovanni a Teduccio, alla periferia di Napoli. Cartoni animati, videogiochi, progetti per piantare alberi, azioni contro il bullismo sono stati i contenuti su cui hanno lavorato i gruppi di studenti, che hanno potuto sperimentare l'uso di tecnologie utili sia alle prospettive personali di lavoro, sia al benessere sociale.

Con Q8 all'Istituto Curie di Napoli per scoprire le professioni per i depositi petroliferi

I professionisti del deposito Q8 di Napoli, hanno raccontato ai ragazzi quali sono i compiti di chi lavora al deposito, quali i percorsi di formazione per accedere a queste professioni e quali quelli di aggiornamento su attrezzature e piani di emergenza. Il confronto, nella cornice del progetto formativo "Studiare l'impresa, l'impresa di studiare", ha permesso ai ragazzi di conoscere come funziona la filiera petrolifera e comprendere che quelli di chi lavora al deposito sono ruoli di grande responsabilità, per i quali sono richiesti buoni risultati scolastici e/o universitari, conoscenza dell'inglese, motivazione personale e capacità di lavorare in team.

Esso Italiana sponsorizza il Parco Scuola del Traffico dell'Eur, a Roma

La Esso Italiana ha deciso di sostenere per quest'anno le attività del Parco Scuola del Traffico dell'EUR, a Roma, che da 55 anni si occupa di Educazione Stradale e ha contribuito a far conoscere e sensibilizzare generazioni di bambini al rispetto delle regole alla guida. Da quest'anno ragazzi e bambini potranno simulare anche il rifornimento di carburante presso il modellino di una stazione di servizio a marchio Esso.

Pir, i dieci anni della Petrolifera Italo Albanese

Il Gruppo Pir ha celebrato a inizio giugno a Valona i dieci anni di attività del terminale petrolifero della controllata Petrolifera Italo Albanese (Pia). "Siamo molto contenti di questo traguardo e orgogliosi dell'attività svolta fino a oggi dal nostro terminal PIA, che è tutt'ora uno degli investimenti più importanti tra quelli realizzati da imprese italiane in Albania" ha dichiarato Stefano Borghesi, Amministratore di PIA e Responsabile delle attività estere di PIR. "Siamo la base logistica più moderna del Paese, abbiamo l'infrastruttura portuale più sicura e siamo i soli ad avere anche il collegamento ferroviario". Il Gruppo PIR opera in Italia con i suoi terminal nei porti di Ravenna e Genova.



I NOSTRI SOCI*



*DATI AGGIORNATI A GIUGNO 2019

COS'È UP?

L'Unione Petrolifera riunisce le principali aziende petrolifere che operano in Italia nell'ambito della raffinazione del petrolio, della logistica, della distribuzione dei prodotti petroliferi e dei biocarburanti necessari a garantire la mobilità di merci e persone (il cosiddetto downstream petrolifero).

Con 39 aziende associate, nazionali e internazionali, e 21 soci aggregati rappresenta il settore nelle sedi istituzionali e costituisce il fulcro delle iniziative di analisi e studio del comparto sui temi tecnici, economici e ambientali.

La tutela dell'ambiente, l'attenzione per la sicurezza, l'impegno nella ricerca e nell'innovazione sono i valori fondamentali e irrinunciabili di Unione Petrolifera, al servizio di un comparto industriale moderno e vitale.

I NUMERI DEL COMPARTO



13 raffinerie, di cui 2 bio-raffinerie



Oltre **100 depositi** di capacità superiore a 3.000 mc e 2.700 km di oleodotti



21.000 punti vendita



21.000 occupati diretti



130.000 occupati indiretti



oltre 1.000 brevetti registrati



100 miliardi di euro di fatturato annuo



39 miliardi tra accise ed IVA incassate per conto dello Stato



13 miliardi di euro di prodotti raffinati





Manifesto dell'industria petrolifera

Trasformare la leadership europea nelle politiche climatiche in un'opportunità industriale

Un approccio tecnologicamente inclusivo per permettere a tutte le tecnologie low carbon di contribuire

Un sistema finanziario sostenibile per tutti i settori impegnati nella transizione

Proteggere i cittadini europei dalle sostanze chimiche nocive

Garantire ai cittadini europei una migliore qualità dell'aria

Contrastare il dilagare dei fenomeni di illegalità

Mantenere la competitività dell'attuale assetto industriale per favorirne la transizione sostenibile

