

TRIMESTRALE DI UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ - ANNO 2024 N.1 - WWW.UNEM.IT

muoversi

UNEM

ENERGIE E TECNOLOGIE PER IL FUTURO

ALTRO GIRO ALTRA CORSA

**Analisi e riflessioni per orientarsi in un anno
che può essere di forte e ulteriore cambiamento**

**PRECONSUNTIVO UNEM:
I DATI E I COMMENTI DI
MURANO, FONTANA E BELLOMO**

**GLI STUDI ACI E ISFORT
SULLE AUTO E LA
MOBILITÀ DEL FUTURO**

**INTERVISTA AL MINISTRO URSO
SULLE PROSPETTIVE
DELL'ITALIA PER IL 2024**



#ECCELLENZAITALIANA

L'immagine dell'Italia nel mondo non è fatta solo di food, di moda, di design. Nella raccolta e rigenerazione degli oli lubrificanti usati siamo al primo posto in Europa. È un primato per l'ambiente. Un merito di tutti.
UN'ECCELLENZA ITALIANA.



**CONSORZIO NAZIONALE
PER LA GESTIONE, RACCOLTA
E TRATTAMENTO DEGLI OLI
MINERALI USATI**

CONOU.IT



INDICE

05 EDITORIALE

APERTURA

06 TRE INDIZI FANNO UNA PROVA

di Gianni Murano, Presidente Unem

COVER STORY

08 2024: DA DOVE PARTIAMO

alcuni dati dal preconsuntivo unem 2023
presentato alla stampa lo scorso 18 dicembre

12 LO SCENARIO MACROECONOMICO E LE PROSPETTIVE PER IL 2024

di Alessandro Fontana,
Direttore Centro Studi Confindustria

14 IL CLUB DEGLI EMERGENTI

di Sissi Bellomo,
Capo servizio finanza e mercati del Sole 24 Ore

16 L'ITALIA DEVE TORNARE AD ESSERE L'ITALIA

intervista ad Adolfo Urso,
Ministro delle Imprese e del Made in Italy
di Marco D'Aloisi

18 BIOCARBURANTI: L'ITALIA PUÒ DIVENTARE LEADER IN EUROPA

di Marco Mannocchi, Public Affairs Manager;
Gianluca Sardella, Market Development Manager

STUDI E RICERCHE

20 L'AUTO DI DOMANI

di Giuseppina Fusco,
Presidente Fondazione Caracciolo

22 IL PASSATO, IL PRESENTE E IL FUTURO DELLA MOBILITÀ

di Carlo Carminucci,
Direttore della Ricerca Isfort

APPROFONDIMENTI

25 LA RIFORMA DEL PATTO DI STABILITÀ ALLA PROVA DEL VOTO

di Antonio Pollio Salimbeni,
Corrispondente da Bruxelles del Sole 24 Ore

27 MEDITERRANEO, PERIFERIA DEI TRAFFICI GLOBALI?

di Francesco Sassi,
Research fellow geopolitica e mercati energetici, RIE

RUBRICHE

29 RASSEGNA STAMPA

DALLA PISTA ALLA STRADA
I NUMERI DI SHELL PER VINCERE
IN PISTA E SULLA STRADA

31 TECNOLOGIE PER IL FUTURO GLI INVESTIMENTI IN RICERCA E SVILUPPO RIDUCONO I COSTI DELLE TECNOLOGIE ENERGETICHE

32 NEWS DALLE ASSOCIATE

34 EVENTI UNEM

ITELYUM: IL NOME DELL'ECONOMIA CIRCOLARE.



Tecnologia, esperienza e innovazione
per la rigenerazione degli oli lubrificanti,
la purificazione dei solventi e i servizi
ambientali per l'industria.

34 siti operativi e più di 1.400 persone:
soluzioni sostenibili per circa 40.000 clienti
in più di 60 Paesi nel mondo.

ITELYUM

[ITELYUM.COM](https://www.iteylum.com)

REGENERATION SOLUTIONS

PURIFICATION SOLUTIONS

ENVIRONMENT SOLUTIONS

EDITORIALE



MUOVERSI
TRIMESTRALE DI UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ
ANNO 2024 N. 1 GENNAIO / MARZO
Direttore Responsabile
Marco D'Aloisi
Collaboratori
Armando Durazzo, Paolo Guarino, Roberto Roscani
Ideazione e Progettazione Grafica
Atlas Consulting



Unione Energie per la Mobilità
Piazzale Luigi Sturzo, 31 00144 Roma - info@unem.it
it - www.unem.it
tw: @unem_it
in: /company/unem
Per proporre contributi o per richieste pubblicitarie:
muoversi@unem.it

Le opinioni espresse impegnano unicamente gli autori
e sono indipendenti da opinioni e politiche dell'Editore.
Registrazione Tribunale di Roma n. 121 del 19
settembre 2019

Il primo numero di Muoversi è uscito nel luglio 2019 e a distanza di quasi cinque anni crediamo sia giunto il momento di cambiare qualcosa. A partire dalla sua veste grafica, che inauguriamo con questo primo numero del 2024, che ha l'obiettivo di fornire alcuni dati e alcune riflessioni per affrontare un anno che da molti punti di vista può essere di forte, ulteriore, cambiamento, "un altro giro, un'altra corsa", come sintetizzato dal titolo. Si parte dal racconto di quanto emerso durante la presentazione alla stampa del "Preconsuntivo petrolifero 2023" che si è tenuta lo scorso 18 dicembre presso la sede di Unem. Una presentazione che, tra l'altro, è coincisa con la chiusura della COP28 che, nonostante le premesse, ha portato ad un accordo per certi versi storico essendo stato sottoscritto praticamente da tutti i Paesi, senza eccezioni. Un appuntamento che negli "auspici utopistici degli ambientalisti", come li definisce Sissi Bellomo nel suo intervento che proponiamo a pag. 14, avrebbe dovuto sancire il *phase-out* dalle fonti fossili, ma che in realtà ha messo in agenda un *transitioning away* - che è anche un modo di dire: non possiamo farne a meno per i prossimi 10-15 anni. Ciò vale in particolare per la domanda di petrolio che, a differenza delle altre fonti fossili, non è diminuita neanche in una fase di rallentamento dell'economia globale, anzi, come emerge dai dati del Preconsuntivo sintetizzati a pag. 8, è cresciuta come mai negli ultimi 50 anni. Del resto, gli stessi scenari dell'Agenzia internazionale per l'energia, che non sono certo *oil driven*, al 2030 la stimano ancora intorno ai 102 milioni b/g, più o meno come nel 2023. Non fa eccezione l'Italia che nel 2023 ha visto il petrolio tornare ad essere la prima fonte di energia, superando per la prima volta dal 2015 il gas che ha subito una decisa battuta d'arresto, indice, tra l'altro, di un preoccupante processo di deindustrializzazione, come scrive nel suo commento il Presidente Gianni Murano a pag. 6, soprattutto nei settori *energy intensive* che cominciano ad avere seri problemi di competitività e di costi, secondo l'analisi di Alessandro Fontana, Direttore del Centro Studi di Confindustria, che potete leggere a pag. 12. Di sicuro interesse anche l'intervista al Ministro Adolfo Urso - pubblicata a pag. 16 - che si dice preoccupato per quanto sta accadendo in Medio Oriente, ma convinto l'Italia possa svolgere un ruolo attivo nel favorire "il dialogo tra tutte le parti coinvolte, promuovendo modelli di sviluppo economico e sociale che possano far tornare il "Mare Nostrum al suo ruolo positivo che ha avuto nel corso della storia". Non poteva mancare una battuta sul tema dei prezzi e dei cartelli visto che "alcuni gufi sostenevano avrebbe portato a uniformare al prezzo più alto, mentre è accaduto esattamente il contrario". A proposito di Mediterraneo, segnaliamo il commento di Francesco Sassi del Rie di Bologna, che si chiede fino a che punto rischi di diventare la periferia dei traffici globali alla luce di quanto sta accadendo in Medio Oriente e nel Mar Rosso. In questa rinnovata versione della rivista, abbiamo anche pensato di riservare uno spazio all'approfondimento dei più recenti rapporti o studi in materia di mobilità e tecnologia. Partiamo con "L'auto di domani: sicura, sostenibile, accessibile" della Fondazione Caracciolo, presentato a fine novembre in occasione della 76^ Conferenza nazionale che trovate a pag. 20, e con "Il passato, il presente e il futuro della Mobilità" curato da Isfort, pubblicato a pag. 22.

Buona lettura.



TRE INDIZI FANNO UNA PROVA

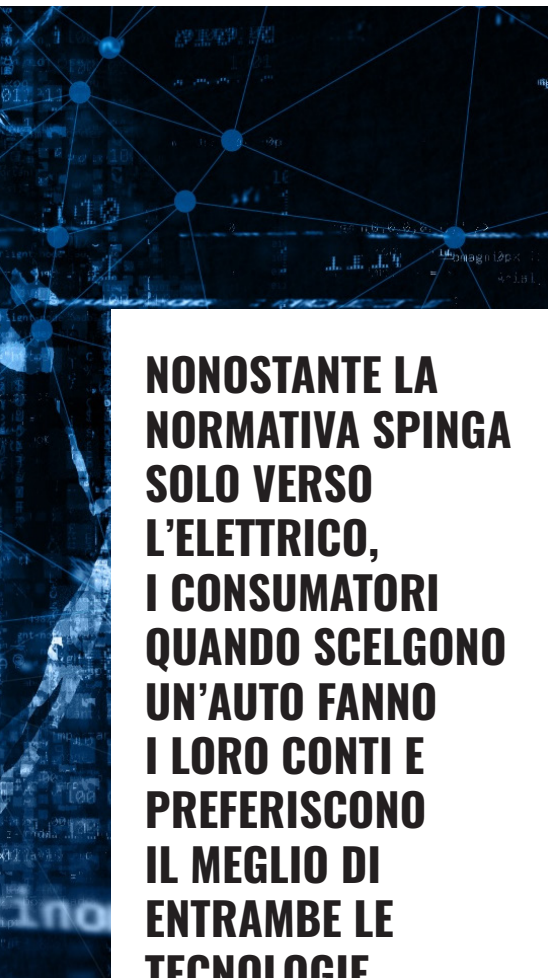
di Gianni Murano, *Presidente Unem*

Dai dati dell'anno appena concluso emergono sicuramente alcuni spunti che possono guidare alcune considerazioni di carattere più generale. Si può provare anche ad immaginare eventuali tendenze dei mercati nel breve e medio termine, per quanto nell'incertezza legata ad un quadro economico e geopolitico reso sempre più delicato dai fatti recenti. Spunti emersi dal "Preconsuntivo petrolifero 2023" presentato alla stampa lo scorso 18 dicembre (di cui diamo conto anche nelle pagine successive). Primo: la domanda di petrolio, che a livello globale ha continuato a crescere arrivando a sfiorare i 102 milioni b/g, ossia 2,4 milioni in più rispetto al 2022, uno degli aumenti più elevati degli ultimi cinquant'anni, con atte-



se di superare i 103 milioni quest'anno. Secondo: il fatto che sia stata una crescita a due facce, da un lato, i Paesi Ocse che consumano sempre meno, dall'altro, i Paesi non-Ocse che continuano ad incrementare la loro domanda sulla scia di un continuo miglioramento delle condizioni di vita. Negli ultimi venti anni i primi difatti hanno ridotto la loro domanda di circa 3 milioni b/g, mentre i secondi l'hanno aumentata di ben 25 milioni.

Un indicatore che, tra l'altro, ci dice che a decidere i destini della transizione energetica saranno soprattutto i comportamenti di quest'ultimi. Terzo, la resilienza del petrolio, ovvero la capacità di reagire velocemente a significativi eventi geopolitici, ma ritrovando



NONOSTANTE LA NORMATIVA SPINGA SOLO VERSO L'ELETTRICO, I CONSUMATORI QUANDO SCELGONO UN'AUTO FANNO I LORO CONTI E PREFERISCONO IL MEGLIO DI ENTRAMBE LE TECNOLOGIE. DUNQUE, SEMPRE PIÙ IBRIDI E CARBURANTI CARBON NEUTRAL

altrettanto velocemente il punto di riequilibrio tra domanda e offerta. Per quanto i prezzi abbiano proceduto a "strappi" in entrambe le direzioni, si è trattato di "strappi" sempre più brevi e limitati nell'intensità, nonostante la presenza di un cartello come quello dell'Opec+ che ha fatto di tutto per mantenere alti i prezzi. Sicuramente il risultato di una profonda diversificazione dell'offerta che non vede più il dominio dei Paesi Opec che oggi contano per meno del 35% rispetto all'oltre 50% degli anni '70, ma quello degli Stati Uniti che sono diventati il primo paese produttore di petrolio. Tendenze che in qualche modo si sono manifestate anche a livello nazionale, sebbene con variazioni più lievi. Il petrolio è tornato ad essere la

prima fonte di energia superando per la prima volta dal 2015 il gas che ha subito la battuta d'arresto più significativa, sia nella termoelettrica che nel settore industriale per il forte aumento dei prezzi della seconda parte del 2021 e ancora di più nel 2022, ma anche per la maggiore penetrazione delle rinnovabili con cui deve competere nella produzione di energia elettrica. I prezzi di benzina e gasolio hanno avuto alti e bassi, chiudendo comunque ai minimi dell'anno e scendendo alla pompa sotto i livelli del 2022 quando però vigeva lo sconto di accisa per un totale di oltre 30 centesimi. Se dal punto di vista della decarbonizzazione il ridimensionamento del gas può rappresentare una buona notizia, da quello più generale invece lo è meno perché in parte nasconde un preoccupante processo di deindustrializzazione di interi comparti produttivi, soprattutto quelli cosiddetti energy intensive. Per la fonte petrolifera il discorso è diverso, perché ormai si usa quasi esclusivamente nel settore della mobilità dove si è assistito ad una rivincita della benzina cresciuta di oltre il 5% rispetto al 2022 grazie alla crescente ibridizzazione del parco auto che, in termini di nuove immatricolazioni, ha sfiorato una quota del 37% rispetto all'1% di dieci anni fa, con indubbi vantaggi in termini di riduzione dei consumi e quindi delle emissioni. Questo indica che nonostante la normativa spinga solo verso l'elettrico, i consumatori nel momento in cui scelgono un'autovettura si fanno i loro conti e tendono a preferire il meglio di entrambe le tecnologie. Dunque, sempre più motori ibridi e carburanti *carbon neutral*, inseriti peraltro dalla COP28 all'interno del documento finale sottoscritto per la prima volta dopo molto tempo da tutti i Paesi. In questo modo la COP28, da un lato, ha riconosciuto l'importanza di una crescita decisa delle rinnovabili, chiamate a triplicare la loro penetrazione nei prossimi anni, ma, dall'altro, ha anche evidenziato la necessità di un processo di decarbonizzazione giusto e sostenibile che includa anche energie a basso contenuto carbonico

(*low carbon*). Appare altresì evidente che gas e petrolio saranno ancora importanti per sostenere la domanda energetica di una popolazione mondiale che cresce in numero e qualità della vita. Come ha osservato Sofia Guidi Di Sante di Rystad Energy sul numero 4.2023 della rivista Energia, *"la transizione energetica porta con sé un'intrinseca incertezza sulla velocità del declino dei consumi, che grava principalmente sui produttori. Se questa incertezza portasse a una drastica riduzione di investimenti e una smisurata fuga di capitali, potremmo assistere ad una carenza di offerta, a fronte di una domanda stabile, se pur in declino, con conseguenti picchi di prezzo. Al contrario, sottostimare la rapidità della transizione inonderebbe il mercato di barili facendo crollare i prezzi, ma solo temporaneamente. Assisteremmo ad ulteriori disinvestimenti, cali della produzione e nuovi rialzi dei prezzi, fino al ripetersi del ciclo"*. Dunque, conclude la ricercatrice, la vera sfida sarà quella di *"trovare un nuovo punto di equilibrio in cui l'industria upstream sappia rispondere alle esigenze di una domanda in contrazione, mantenendo una certa stabilità dei prezzi per evitare nuovi cicli «boom-bust» che, la storia ci ha insegnato, e recentemente ricordato, non farebbero che mettere alla prova il sistema economico nella sua interezza"*. Come non essere d'accordo.

TROVARE UN NUOVO PUNTO DI EQUILIBRIO IN CUI L'INDUSTRIA UPSTREAM RISPONDA A UNA DOMANDA IN CALO MANTENENDO STABILITÀ DEI PREZZI

2024: DA DOVE PARTIAMO

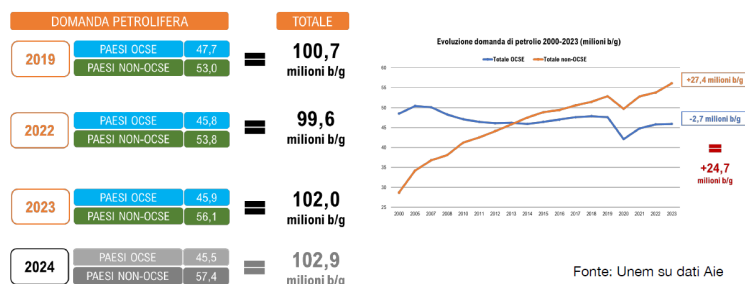
ALCUNI DATI DAL PRECONSUNTIVO UNEM 2023
PRESENTATO ALLA STAMPA LO SCORSO 18 DICEMBRE

CRESCE LA DOMANDA DI PETROLIO

+24,7 mln b/g

nel mondo dal 2000 al 2023

La domanda petrolifera globale ha proseguito nel suo trend di crescita anche nel 2023, mostrando uno degli aumenti più elevati degli ultimi 50 anni soprattutto per il contributo dei paesi non-Ocse. Negli ultimi 20 anni nei paesi Ocse i consumi si sono infatti ridotti di circa 3 milioni b/g, mentre in quelli non-Ocse sono aumentati di quasi 27 milioni e dal 2014 sono sempre risultati superiori a quelli dei primi.

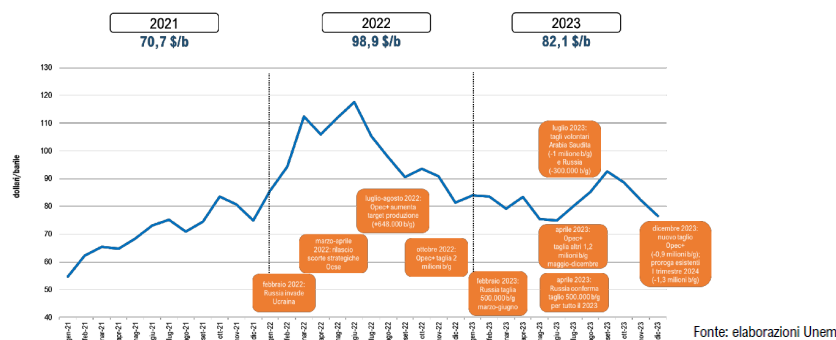


In media nel 2023 il Brent ha quotato intorno agli 83 dollari/barile, in calo di oltre il 16% rispetto ad un 2022 che aveva fatto registrare i picchi massimi degli ultimi dieci anni. Andamento a “strappi” dovuto all’evolversi della situazione geopolitica ma con tempi di riequilibrio molto più rapidi rispetto al passato grazie ad un’offerta globale molto più diversificata e nonostante i ripetuti tagli Opec Plus.

RESILIENZA DEL PETROLIO CONTIENE CRESCITA PREZZI

brent -16%

vs 2022 i tagli opec plus non bastano a sostenerli

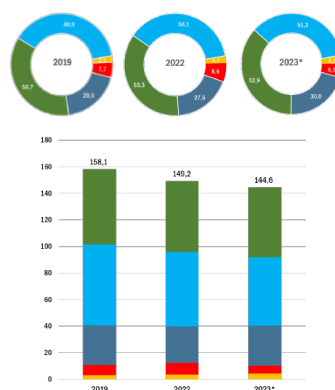


DOMANDA DI ENERGIA -9% VS 2019

petrolio torna
ad essere la prima
fonte di energia

53 MTEP, PESO 37%

La domanda di energia totale in Italia (Mtep e peso %) risulta inferiore del 9% rispetto al 2019. Un calo graduale e progressivo coerente con lo scenario economico e sociale. Cala il gas e il petrolio torna ad essere la prima fonte di energia, crescono rinnovabili e importazioni nette di energia elettrica.



VARIAZIONE
VS 2022

-3,1%

Gas naturale

Petrolio

Rinnovabili

Combustibili solidi (*)

Imp. netta elettricità

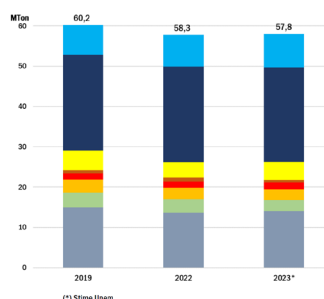
2023	Mtep	Var % vs '22	Peso %
Petrolio	52,9	-0,8	37
Gas naturale	51,3	-8,5	35
Rinnovabili	30,0	+8,9	21
Combustibili solidi (*)	6,1	-33	4
Imp. netta elettricità	4,3	+13	3

Fonte: Unem su dati Mase

- 0,8% totale + 5% benzina

CONSUMI PETROLIFERI TENGONO

Lieve calo per i consumi petroliferi (-0,8%) dovuto in larga parte alle criticità della petrolchimica che risente della concorrenza cinese, parzialmente bilanciato dall'aumento dei carburanti per la mobilità stradale. “Vola” il carboturbo (+21%) tornato molto vicino ai livelli pre-pandemici.



VARIAZIONE
VS 2019

-4,0%

2023	Mton	Var % vs 2022
Benzina autotrazione	8,3	+5,0
Gasolio autotrazione	23,5	-1,2
Carboturbo	4,5	+20,9
Olio combustibile	0,7	-37,4
Bitumi	1,7	+7,0
Bunkeraggi	2,7	-5,5
Petrochimica netta	2,8	-14,5
Altri	13,6	-3,3

VARIAZIONE
VS 2022

-0,8%

Consumi e autoproduzione raffineria 5,8
Gpl 3,1
Lubrificanti 0,4
Altri gasoli 2,8
Altri prodotti 1,6

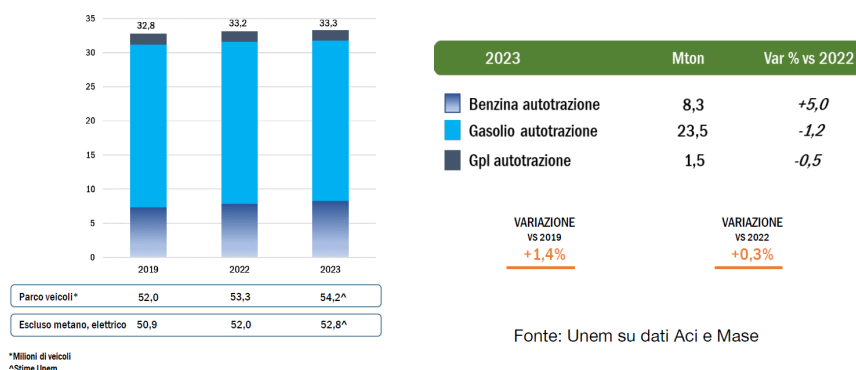
Fonte: Unem su dati Mase

CARBURANTI IN CRESCITA LA BENZINA TORNA AI VOLUMI DEL 2013

+ 1,4%

in Italia tra il 2019 e il 2023

I dati relativi ai soli consumi di carburanti (benzina, gasolio e gpl) mostrano non solo una crescita dei volumi tra il 2022 e il 2023 ma anche rispetto al 2019, periodo durante il quale si è avuta una crescita complessiva dei veicoli circolanti.

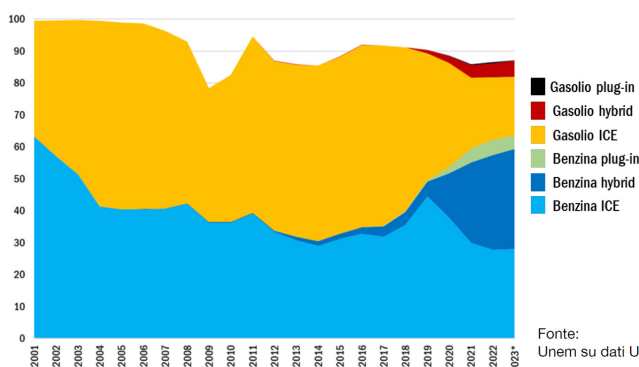


LA RIVINCITA DELLA BENZINA, SEMPRE PIÙ AUTO IBRIDE

in 10 anni

dall'1 al 31% del nuovo immatricolato

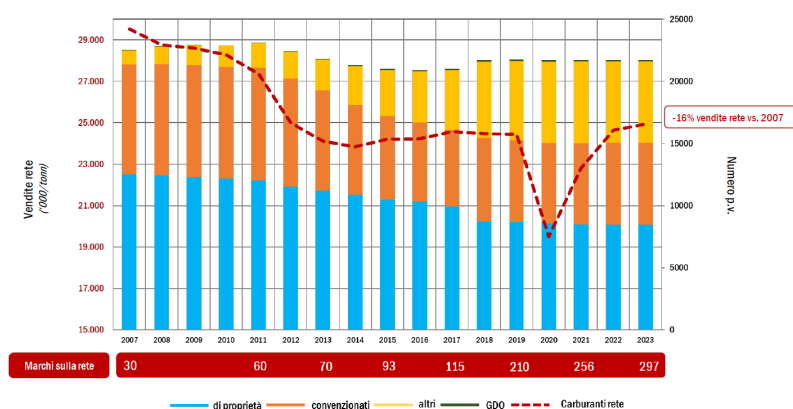
I dati sulle nuove immatricolazioni in Italia negli ultimi 20 anni mostrano un panorama molto più diversificato, con la rivincita delle alimentazioni a benzina dovuta alla progressiva ibridizzazione del parco auto che nel giro di dieci anni è passata da una quota di poco più dell'1% all'attuale 31%, con indubbi vantaggi anche dal punto di vista delle missioni di CO2 che nello stesso arco di tempo di sono ridotte di oltre il 13%.



RETE CARBURANTI: PIÙ MARCHI, MENO VENDITE

- 16% vendite rete in Italia nel 2023 rispetto al 2007

La rete carburanti italiana negli ultimi 15 anni ha visto un fortissimo aumento dei marchi presenti, cresciuti di quasi 10 volte, a fronte di vendite che complessivamente sono diminuite del 16%. Un'infrastruttura che oggi appare ridondante e poco efficiente considerato l'atteso e progressivo calo dei consumi legato all'aumento dell'efficienza media dei veicoli, grazie anche all'ibridizzazione, e allo sviluppo di motorizzazioni alternative.

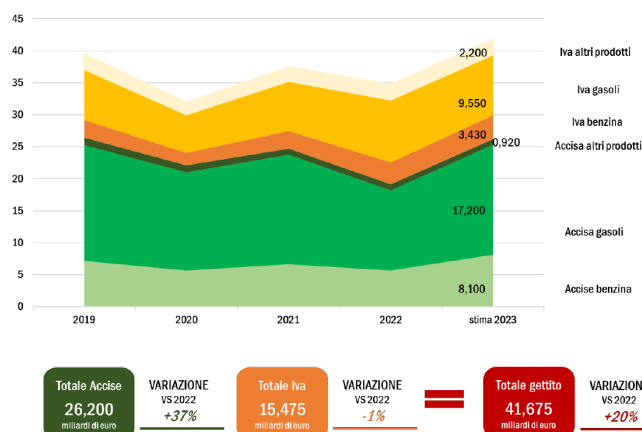


Fonte: Unem su dati Mase e Mimit

CRESCE IL GETTITO FISCALE DEGLI OLI MINERALI: 42 miliardi di euro (+7 miliardi) il dato più alto dal 2012

Il gettito fiscale derivante dagli oli minerali (accise+Iva) nel 2023 è stato pari a circa 42 miliardi di euro, circa 7 miliardi in più dovuti al ritorno dal 1° gennaio delle accise piene sui carburanti sebbene con prezzi nettamente inferiori a quelli del 2023.

Un dato, il più alto dal 2012, conseguenza di una tassazione tra le più alte in Europa.



Totale Accise 26.200 miliardi di euro	VARIAZIONE VS 2022 +37%	Totale Iva 15.475 miliardi di euro	VARIAZIONE VS 2022 -1%	=	Totale gettito 41.675 miliardi di euro	VARIAZIONE VS 2022 +20%
---	-------------------------------	--	------------------------------	---	--	-------------------------------

Dati in Miliardi di Euro.

Fonte: Unem su dati Mase e Mef

LO SCENARIO MACROECONOMICO E LE PROSPETTIVE PER IL 2024

di **Alessandro Fontana**, Direttore Centro Studi Confindustria

Proponiamo una trascrizione dell'intervento di Alessandro Fontana, Direttore del Centro Studi di Confindustria, tenuto lo scorso 18 dicembre in occasione della presentazione alla stampa del "Preconsuntivo petrolifero 2023" di Unem.

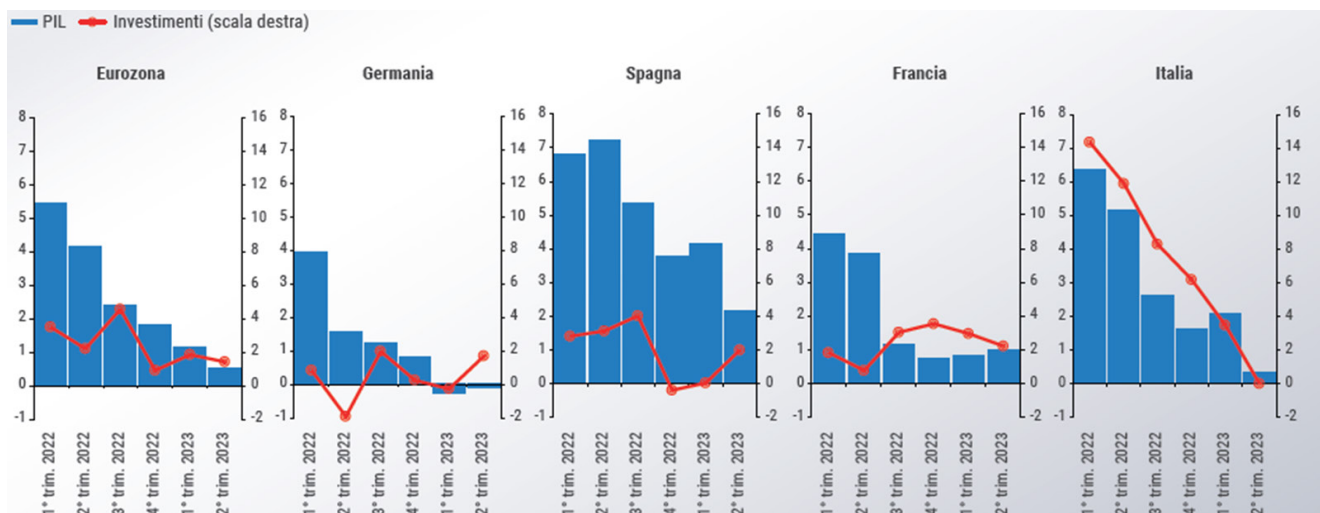
Sulle tendenze dell'economia serve allargare lo sguardo oltre i confini italiani. Siamo in una fase di stasi per la manifattura mondiale perché tutti i paesi occidentali, partendo dagli Usa, sono più o meno presi tra la stretta monetaria e l'inflazione che è stata a lungo alta. E poi c'è uno spostamento dei consumi dai beni verso i servizi, perché i consumi di beni sono stati i primi a recuperare e ora segnano il passo. Tutto ciò naturalmente si riflette negativamente sul commercio mondiale su cui pesano anche altri fattori: la maggiore chiusura del Cina, che negli ultimi 15 anni ha ridotto della metà sia l'import che l'export e che quindi partecipa sempre meno al commercio mondiale; il moltiplicarsi delle barriere commerciali che hanno portato un elemento di maggiore frammentazione (3.000 nuove nel 2022 rispetto alle 850 nuove del 2019); le tensioni geopolitiche; il rafforzamento del dollaro che è la valuta di riferimento per buona parte degli scambi commerciali. Se è vero che il rallentamento è a livello globale, ciò che continua a sorprenderci è la dinamica degli Stati Uniti che viaggiano ad un ritmo di crescita superiore al 2,4%, completamente diverso da quelli europei. I consumi continuano ad andare oltre le attese, anche perché hanno un aumento dei salari superiore al tasso di inflazione e livelli di investimento che tengono grazie a provvedimenti come l'IRA e il Chips Act. Ma torniamo all'Eurozona. L'economia è completamente ferma e sono due trimestri che segna un meno 0,1%: soltanto il primo è stato ancora un buon trimestre. Ovviamente tra i fattori principali c'è l'inflazione, almeno e soprattutto per la prima metà dell'anno, anche se adesso prevale la componente tassi di interesse che sono molto elevati e che quindi stanno via via comprimendo sia i consumi che gli investimenti. Le dinamiche sono però leggermente diverse da paese a paese: ad esempio, la Spagna tra i grandi continua ad andare meglio; noi



più o meno siamo lì, in linea con la Francia che va un pochino meno bene ma comunque va. Seguita invece ad andare male la Germania che per il 2023 le stime più recenti la danno addirittura in calo tra lo 0,3% e lo 0,4%. La recessione tedesca è in parte legata ai rapporti commerciali con i paesi vicini all'Ucraina e quindi stanno pagando più di altri le conseguenze dell'invasione russa e, in altra parte, al fatto che una buona fetta dell'export tedesco negli ultimi 15 anni si è diretto verso la Cina. Questa

crisi peserà sull'Italia? Non credo in maniera forte, perché la dinamica interna della crisi tedesca si vede più sulla parte consumi e servizi di quanto non sia invece sulla parte industriale, anche perché l'automotive (dopo una fase di ritardi) sta recuperando. E poi perché siamo un pochino meno legati all'economia tedesca. Per quale motivo? Per la maggiore diversificazione che abbiamo e per la velocità e flessibilità con cui sappiamo adattarci alle novità del mercato. È però chiaro che se la dinamica globale fosse di un generale rallentamento, questo non potrà che riflettersi anche sull'Italia. Inoltre, cominciamo ad avere qualche problema di competitività e di costi, soprattutto dal lato dell'energia e quindi anche a livello globale siamo meno competitivi in termini di prezzo. Negli ultimi due anni il costo del lavoro per unità di prodotto è aumentato più

**LA CRISI TEDESCA PESERÀ
SULL'ITALIA? NON CREDO
IN MANIERA FORTE,
PERCHÉ SIAMO MENO LEGATI
A QUELLA ECONOMIA**



Pil e investimenti nell'Eurozona. Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Eurostat

di altri paesi e siamo stati sopra la media dell'Eurozona e della Germania. Meglio va l'export dei servizi che, tra l'altro, include la componente turismo che quest'anno segnerà un record in termini di fatturato. Per il 2024, almeno per i primi mesi, le tendenze rimangono queste. La stima è di una crescita media intorno allo 0,5% e il fattore trainante saranno i consumi delle famiglie. Rispetto ad altri Paesi europei abbiamo avuto una riduzione decisa dell'inflazione che a novembre è scesa allo 0,8% grazie al calo dei prezzi del gas e del petrolio, che su base annua la porta all'1,7%. Ma, pur avendo un'inflazione così bassa, a livello europeo ancora siamo attorno al 2,4%, con dinamiche molto differenziate: andiamo dalla Slovacchia che sta quasi al 7%, al Belgio che è già in deflazione. Questo ovviamente è un problema per la Banca Centrale Europea (BCE) che deve naturalmente tenere conto delle condizioni di tutti i paesi. I consumi, per quanto in frenata, si sono dimostrati molto resilienti all'inflazione perché nel 2022 sono andati molto bene e hanno continuato ad andare bene anche nel 2023 (nel terzo trimestre sono cresciuti dello 0,7%). Tuttavia, sappiamo che stiamo finanziando i consumi con risparmio che abbiamo accumulato in precedenza ed è quindi una situazione temporanea che non può essere duratura, considerato che nel periodo pre-pandemia la propensione a risparmio era dell'8% mentre negli ultimi trimestri del 2023 è scesa al 6-6,2%. È quindi chiaro che ad un aumento dei redditi non corrisponderà un aumento delle famiglie, ma piuttosto del risparmio. Quello che più preoccupa in questa fase è la discesa degli investimenti. Abbiamo avuto due annate straordinarie, il 2021 e il 2022 che hanno visto un aumento degli investimenti rispettivamente del 20,7% e del 9,7%, sicuramente migliori di quelli di altri paesi europei. Nel 2023 abbiamo invece visto un forte ridimensionamento: meno 2% nel secondo trimestre, meno 0,1% nel terzo e meno 0,2% tendenziale soprattutto negli impianti e nei macchinari. Ciò è in larga parte dovuto ad un aumento del costo del credito, molto più elevato rispetto a quanto avviene negli altri paesi, in presenza di imprese che dipendono maggiormente dal credito banca-

rio: è quindi evidente che un aumento dei tassi comporti un impatto maggiore sull'economia italiana. Un contributo positivo agli investimenti potrebbe venire dall'utilizzo di risorse del PNRR, ma la recente rinegoziazione ha portato ad un rallentamento proprio quest'anno e il prossimo, che sono i due anni in cui fatichiamo di più. E quindi arrivo ai rischi. Quali? In parte riguardano proprio i prezzi del petrolio e del gas su cui pesa l'altra grossa preoccupazione che è la possibile evoluzione del conflitto israelo-palestinese. Vedo un possibile rischio anche sui tassi. In teoria, la BCE potrebbe cominciare a tagliare i tassi già da gennaio, anche se lentamente, perché ormai i numeri ci sono. La verità è che non lo fa, e probabilmente non lo farà, perché non si muoverà finché non si muoverà la Fed temendo un deprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro che si ripercuoterebbe sui prezzi delle commodity che, tranne il gas, compriamo in dollari. Dipendendo così tanto dalle scelte della Fed, il rischio maggiore che vedo al momento è che i tassi vengano addirittura aumentati invece che ridotti.

	2021	2022	2023	2024
€ Prodotto interno lordo	8,3	3,7	0,7	0,5
Consumi delle famiglie residenti	5,3	5,0	1,2	0,6
Consumi collettivi	1,5	0,7	0,5	-0,5
Investimenti fissi lordi	20,7	9,7	0,5	-0,1
Scorte (contributo)	1,0	-0,7	-0,1	0,1
Esportazioni di beni e servizi	13,9	9,9	0,8	2,3
Importazioni di beni e servizi	15,1	12,4	0,8	1,9
Occupazione totale (ULA)	9,6	3,5	1,1	0,3
Occupazione totale (persone)	0,8	2,4	1,5	0,8
Tasso di disoccupazione ¹	9,5	8,1	7,7	7,4
Prezzi al consumo	1,9	8,1	5,8	2,1
Retribuzioni pro-capite	-0,6	3,6	2,8	3,9
Indebitamento della PA ²	8,8	8,0	5,3	3,8
Debito della PA ²	147,1	141,7	140,0	140,4

Scenario di previsione CSC (ottobre 2023)

Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati ISTAT e Banca d'Italia

IL CLUB DEGLI EMERGENTI

Proponiamo una trascrizione dell'intervento di Sissi Bellomo, Capo servizio finanze e mercati del Sole 24 Ore, tenuto lo scorso 18 dicembre in occasione della presentazione alla stampa del "Preconsuntivo petrolifero 2023" di Unem.

di Sissi Bellomo, Capo servizio finanza e mercati del Sole 24 Ore



Voglio iniziare dalla COP28 che si è appena conclusa. Una COP partita sotto i peggiori auspici e con critiche a priori per essere stata ospitata da un paese grande produttore di petrolio, nonché membro Opec, gli Emirati Arabi che però stanno investendo moltissimo nella transizione, magari non nella transizione modello Commissione europea, ma nella produzione di carburanti a basse emissioni di carbonio e di idrogeno verde. In una COP così, in un contesto di polarizzazione, con il presidente dell'Opec che aveva fatto addirittura un appello a votare contro qualsiasi accordo mirasse a eliminare il petrolio, come negli auspici utopistici degli ambientalisti, essere arrivati a un accordo con quasi 200 paesi è davvero un fatto sorprendente e storico. Non è un phase-out, è vero, però quello che è stato definito un *transitioning away* da tutti le fonti fossili, petrolio, gas e carbone, è significativo. E d'altra parte la domanda di petrolio non è diminuita neanche in una fase di rallentamento dell'economia globale, anzi è aumentata. E anche l'Agenzia internazionale per l'energia dice che continuerà a crescere più o meno fino al 2028 e poi si fermerà su un plateau che durerà per decenni, intorno comunque ai 100 milioni barili/giorno. E questo è evidente guardando al contesto globale. Tuttora i consumi pro-capite di energia primaria dei cinesi – compreso quello che mettiamo nel serbatoio delle nostre auto – sono il 66% di quelli dei cittadini dell'Ocse, in India il 15% di energia. Ovvio che non si deve replicare lo stesso modello di sviluppo anche nei Paesi emergenti: noi abbiamo fatto la nostra rivoluzione industriale a car-



bone, ci auguriamo che non la facciano nello stesso modo, ma non si può chiedere al mondo non sviluppato di non svilupparsi perché arriva dopo di noi. E infatti il consumo di energia primaria in questi Paesi sta crescendo moltissimo, solo la Cina ormai ha un mercato dell'elettricità che è grande come quello degli Stati Uniti e dell'Unione europea messi insieme. Inoltre, mentre nei Paesi industrializzati i consumi di energia diminuiscono, e quindi ogni rinnovabile che installiamo va a scacciare una fossile, nella

gran parte del mondo dove i consumi crescono - e questo vuol dire anche accendere la luce la sera per poter studiare o mettere una pentola sul fuoco senza intossicarsi con i fumi - è quasi ovvio che le rinnovabili non vadano necessariamente a sostituire i fossili, anche riconoscendo i buoni tassi di crescita in paesi come la Cina (60% delle auto elettriche vendute al mondo, 45% delle nuove installazioni di energia solare l'anno scorso, 30% del nuovo nucleare - nucleare su cui COP28 riconosce la neces-

sità di accelerare). La Cina sta investendo tantissimo, e lo può fare anche meglio di noi perché controlla interamente la filiera di tante tecnologie. Ma le cose devono essere fatte un po' per volta. Il rischio, però, complice una tendenza europea alla deindustrializzazione, è che si arrivi a nuove

LA DOMANDA DI PETROLIO NON È DIMINUITA NEANCHE IN UNA FASE DI RALLENTAMENTO DELL'ECONOMIA GLOBALE, ANZI È AUMENTATA. E CONTINUERÀ A CRESCERE FINO AL 2028 E POI SI FERMERÀ SU UN PLATEAU INTORNO COMUNQUE AI 100 MILIONI BARILI/GIORNO



dipendenze energetiche agevolate dal fatto che la Cina ha fette di mercato ormai veramente importanti, costi di produzione bassissimi, materie prime di cui è quasi monopolista, altro che il petrolio. Le terre rare, per fare un esempio, tutta vengono estratte per il 70% in Cina e lavorate per oltre il 90% sempre in Cina. C'è poi un problema di capacità installata, che in Europa non va abbastanza veloce, ma anche di reti, che sono antiquate in gran parte del mondo e perciò sono da adeguare quando non da ridisegnare completamente. Ci sono ad esempio 600 GW di nuovi impianti solari ed eolici in Europa che sono in attesa di connessione: quindi ci sono, ma non producono energia perché manca il collegamento alla rete di distribuzione. E le attese per la connessione non sono un problema solo europeo, ma anche statunitense e di tutto il mondo industrializzato. A maggior ragione possono esserlo in Paesi dove le infrastrutture anche energetiche non sono altrettanto sviluppate. In termini di qualità delle reti c'è inoltre la questione all'abbattimento delle emissioni fuggitive di metano, di cui si parla poco ma che incidono molto sul surriscaldamento globale - c'è chi dice fino a un terzo - affrontato sia latere della COP28 che dalla normativa di moltissimi Paesi, tra cui gli Stati Uniti, ma anche dalle compagnie energetiche. È evidente, come è sempre stato, e se ne è parlato anche nel Preconsuntivo Unem, che l'energia si intreccia con la politica e la geopolitica. Si va definendo questo nuovo ordine mondiale frammentato e multipolare. Pensiamo ai BRICS, che si allargano a tre grandi produttori di petrolio come Arabia Saudita, Emirati Arabi e Iran, e ad altri paesi come Egitto e Argentina, che è produttore di gas. Sempre più il "club degli emergenti" unisce i più grossi consumatori, i maggiori produttori, economie che vogliono insidiare la dominanza del dollaro. Dall'altra parte, è molto interessante politicamente l'annuncio dell'ingresso del Brasile nell'Opec, anche se non è chiarissimo a che titolo, perché si tratta di un altro centro decisionale che scavalca il predominio di organizzazioni e istituzioni come il G7 o il Fondo Monetario, che sono dominate dagli Stati Uniti. Si tratta di nuovi centri di potere, centri decisionali, centri di scambio di informazione - pensate le opportunità di dialogo che ci sono all'interno di sedi come i BRICS o l'OPEC Plus dove c'è anche la Russia

– che acquistano una nuova rilevanza ed è quasi più importante esserci che controllare il mercato del petrolio o agire da cartello perché comunque in un mercato così profondo e liquido è difficile agire sul prezzo anche se manovri l'offerta. E in più nessuno sa cosa dicono, visto che i giornalisti non sono più accettati: un sistema che dovrebbe preoccupare, ma nel nuovo ordine mondiale c'è anche questo. Voglio concludere con un messaggio di ottimismo, perché chi è realista con la transizione non è detto che sia pessimista o negazionista: non è vero che non abbiamo fatto passi avanti, rispetto a quando io ero ragazzina viviamo in un mondo molto più pulito, con motori molto più efficienti, il circolante aumenta ma le emissioni non crescono. E sarà sempre meglio, sarà sempre di più.

I BRICS, CHE SI ALLARGANO A TRE GRANDI PRODUTTORI DI PETROLIO (ARABIA SAUDITA, EMIRATI ARABI E IRAN) E AD ALTRI PAESI COME EGITTO E ARGENTINA, CHE È PRODUTTORE DI GAS. SEMPRE PIÙ IL "CLUB DEGLI EMERGENTI" UNISCE I PIÙ GROSSI CONSUMATORI, I MAGGIORI PRODUTTORI, ECONOMIE CHE VOGLIONO INSIDIARE LA DOMINANZA DEL DOLLARO

L'ITALIA DEVE TORNARE AD ESSERE L'ITALIA

Intervista ad Adolfo Urso,
Ministro delle Imprese e del Made in Italy **di Marco D'Aloisi**

Con il 2024 l'Italia ha assunto la presidenza del G7. Come vi state preparando e quali, secondo lei, sono le priorità da affrontare?

La presidenza del G7 rappresenta un'occasione importante per il nostro Paese. Limitandoci ai settori di nostra competenza, inaugureremo la Ministeriale congiunta Industria-Digitale il 14 e 15 marzo prossimi a Verona e Trento, concentrando l'attenzione sull'utilizzo delle tecnologie di frontiera ai fini produttivi e sull'Intelligenza Artificiale. Gli effetti dirompenti della pandemia e dei conflitti in corso alle porte di casa hanno ribadito la necessità di assicurare la resilienza della catena del valore: nella Ministeriale di Verona discuteremo



le possibili soluzioni, soprattutto sul fronte dei chips e dei semiconduttori e sull'approvvigionamento di materie prime critiche necessarie alla produzione di alta tecnologia. Infine, ci concentreremo sullo spazio, nuova frontiera dello sviluppo

umano, che apre un fronte importante ai fini industriali e tecnologici.

Visti gli ultimi avvenimenti, il rischio di un allargamento del conflitto in Medio Oriente è sempre più reale. Quali rischi vede per l'Italia?

La situazione in Medio Oriente ci preoccupa molto e auspichiamo si torni subito al dialogo. Queste tensioni hanno ripercussioni importanti sulla già fragile ripresa dell'economia

mondiale. Mi riferisco, in particolare, ad un'eventuale impennata dei prezzi degli idrocarburi, ma anche al rallentamento o al blocco di vie di comunicazione essenziali come il canale di Suez e gli stretti del Mar Rosso. L'Italia, Paese strategico nel Mediterraneo, deve giocare un ruolo attivo favorendo il dialogo tra tutte le parti coinvolte e promuovendo modelli di sviluppo economico e sociale che possano far tornare il "Mare Nostrum" al ruolo "positivo" che ha sempre avuto nel corso della storia.

Il 2024 sarà anche l'anno in cui si eleggerà il nuovo Parlamento europeo. Può essere l'occasione di un nuovo ruolo per l'Italia?

Alla luce dei focolai di crisi in atto alle sue porte, crediamo che l'Unione europea debba tornare a svolgere un ruolo proattivo a tutto campo. Sul piano economico, dobbiamo in particolare riflettere su nuovi strumenti di tutela della catena del valore continentale e conciliare la doppia transizione verde e digitale con i tempi necessari al nostro apparato produttivo per rispondere appieno a tale transizione. L'Italia resta il secondo Paese manifatturiero della UE e grazie alla sua particolare struttura industriale, fatta soprattutto di PMI, è pronta a svolgere un ruolo trainante anche attraverso la presentazione di adeguate proposte legislative, che tengano conto degli interessi dei nostri



imprenditori e a beneficio di una crescente occupazione. **La domanda di veicoli elettrici rallenta in tutta Europa. La cinese Byd ha superato la Tesla nelle vendite e molti produttori europei sono in serie difficoltà economiche. Possiamo dire cronaca di un disastro annunciato?** Non direi. Ci siamo battuti nel Parlamento europeo per arrivare a una nuova versione del "Regolamento Euro 7" che facesse prevalere la ragione sull'ideologia, rispondendo a una visione concreta, realistica e pragmatica del mercato dei veicoli elettrici, consapevoli del ritardo dell'Europa rispetto ad altri paesi. Vogliamo trasformare la sfida della transizione energetica in un'opportunità per la nostra economia e una task force del Ministero è al lavoro proprio per attrarre investitori dall'estero. In Italia c'è spazio per un nuovo player automotive, a patto che aumenti la produzione, soprattutto nell'elettrico. Il nostro è infatti l'unico paese ad avere una sola casa automobilistica, disponendo invece di una straordinaria filiera che fabbrica componenti non soltanto per produttori italiani, ma anche per quelli stranieri.

**AL TAVOLO AUTOMOTIVE
ILLUSTREREMO I NUOVI INCENTIVI,
VOLTI A FAVORIRE L'ACQUISTO
DI AUTO ELETTRICHE E IBRIDE,
E MODULATI ANCHE IN BASE A
REDDITO E TIPOLOGIA DI VEICOLO
DA ROTTAMARE. PUNTIAMO A
SVECCHIARE IL PARCO AUTO,
SOSTENENDO I REDDITI PIÙ BASSI. E
A RADDOPPIARE GLI INCENTIVI PER
TAXI E NCC, VALUTANDO L'AVVIO
DEL LEASING SOCIALE**

Lei ha convocato per il 1° febbraio una nuova riunione del tavolo automotive dove si parlerà di nuovi incentivi e rilancio della produzione di veicoli in Italia, dove a tirare sono soprattutto le auto ibride. Cosa si aspetta?

Sarà un incontro con i principali rappresentanti delle imprese e le organizzazioni di filiera, dove illustreremo il nuovo piano incentivi, volto a favorire l'acquisto di auto elettriche e ibride. Incentivi che saranno modulati anche in base al reddito e alla tipologia di veicolo che si va a rottamare. Puntiamo a svecchiare il parco auto, sostenendo chi ha reddito più basso, e a raddoppiare gli incentivi per Taxi e Ncc, valutando l'avvio in forma sperimentale del leasing sociale. Da mesi il Ministero è al lavoro per rilanciare la produzione di veicoli in Italia e rendere il settore automotive più competitivo e innovativo. Per garantire un futuro all'indotto bisognerà produrre nel nostro paese almeno un milione di auto all'anno, tecnologicamente avanzate e sostenibili. Serve pertanto un grande piano, che parta dall'accordo di transizione con Stellantis. A quel punto, le condizioni di mercato saranno tali che ci sarà spazio per una seconda e anche una terza industria automotive, soprattutto sull'elettrico. **Modernizzazione e ristrutturazione della rete distributiva dei carburanti. Il 2024 può essere l'anno della svolta?**

Sicuramente sarà un anno importante perché, pur lasciando ampio spazio alle Regioni, verrà riorganizzato tutto il servizio di distribuzione dei carburanti, riducendo i punti vendita e rendendoli più equilibrati sul territorio. L'intera rete risulterà più efficiente, uniformandosi agli standard europei e i distributori di carburante potranno vendere anche prodotti del commercio al dettaglio, alimentare e non. Ma il risultato più importante è legato all'aumento della diffusione dei carburanti ecompatibili, a vantaggio di tutti gli automobilisti.

Lo scorso anno in questo periodo infuriavano le polemiche sul caro carburanti. Lei è stato il promotore dell'importante iniziativa del cartello del prezzo medio. Oggi i prezzi sono ai minimi ma in pochi sembrano notarli...

Non sono il Ministro delle polemiche, ma del fare. Il Mimit ha lavorato per ottenere questo risultato, raggiunto anche grazie al forte senso di responsabilità del settore, che ci ha seguito esponendo, come richiesto, il cartello con il prezzo medio del carburante presso le stazioni di servizio, dimostrando che non c'è stato alcun tentativo di speculazione da parte loro. Molti gufi sostenevano che il cartello avrebbe portato le stazioni di servizio a uniformarsi al prezzo più alto, invece è accaduto esattamente il contrario. Proprio per questo, abbiamo presentato ricorso dopo la sentenza del Tar del Lazio, che prevedeva l'annullamento del nostro decreto sull'obbligo di comunicazione. I fatti hanno dimostrato che il nostro è un provvedimento valido e intendiamo proseguire su questa strada.



BIOCARBURANTI: L'ITALIA PUÒ DIVENTARE LEADER IN EUROPA

di **Marco Mannocchi**, Public Affairs Manager; **Gianluca Sardella**, Market Development Manager

Neste, il principale produttore mondiale di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF), diesel rinnovabile e soluzioni rinnovabili per l'industria chimica e dei polimeri, ribadisce il suo impegno sul mercato italiano che sui biocarburanti può diventare un Paese leader.

Nel 2022, le soluzioni rinnovabili proposte da Neste hanno consentito ai nostri clienti di ridurre le proprie emissioni di gas serra di 11,1 milioni di tonnellate a livello globale. Abbiamo raffinerie a Porvoo (Finlandia), a Rotterdam e a Singapore. La nostra capacità produttiva nel 2024 arriverà a 5,5 milioni di tonnellate, una cifra che salirà a 6,8 milioni entro la fine del 2026 grazie all'espansione della nostra raffineria di Rotterdam. Inoltre, abbiamo avviato un processo di trasformazione graduale della nostra raffineria di Porvoo in un hub di soluzioni rinnovabili e circolari, con l'obiettivo di completare la transizione entro la metà della prossima decade e raggiungere una produzione a emissioni nulle entro il 2035. Il 2024 sarà un anno chiave per l'Europa. Anno in cui verranno poste le basi per l'implementazione del pacchetto "Fit for 55" nei vari Stati Membri, in particolare per quelle disposizioni che stimoleranno una maggiore domanda di soluzioni rinnovabili, come ad esempio la nuova direttiva sulle fonti di energia rinnovabile (RED III) ed il regolamento ReFuelEU. L'incremento della domanda di soluzioni rinnovabili necessarie per la decarbonizzazione del



settore dei trasporti e dell'industria chimica sarà di fondamentale importanza per l'accelerazione della transizione dell'industria europea verso un'economia neutrale dal punto di vista climatico. Ad esempio, la quota minima di energia rinnovabile

nei trasporti al 2030 - 29% a livello europeo - favorirà la domanda di prodotti a basse emissioni, come diesel rinnovabile e SAF, che stimiamo crescere fino a 30 milioni di tonnellate l'anno, di cui circa la metà in Europa. Allo stesso tempo, pur riconoscendo un crescente ruolo di diverse tecno-

IL 2024 SARÀ UN ANNO CHIAVE PER L'EUROPA, CON L'IMPLEMENTAZIONE DEL PACCHETTO "FIT FOR 55", IN PARTICOLARE PER LE DISPOSIZIONI CHE STIMOLERANNO UNA MAGGIORE DOMANDA DI SOLUZIONI RINNOVABILI



logie, come l'elettrico e l'idrogeno, nel decarbonizzare il settore dei trasporti su gomma, riteniamo che i carburanti liquidi a basse emissioni saranno di fondamentale importanza per garantire il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra, sia per il trasporto leggero che per quello pesante. Serve però una normativa europea con un approccio neutrale dal punto di vista tecnologico affinché tutte le soluzioni in grado di dare un contributo alla decarbonizzazione possano giocare un ruolo rispetto alla sfida che si pone di fronte a noi. Neste è un attore globale e siamo pienamente consapevoli delle dinamiche alla base della domanda e dell'offerta del mercato dei biocarburanti su scala mondiale. L'esperienza proveniente da mercati più maturi, come quelli del Nord Europa, dimostra come un quadro regolatorio favorevole e chiaro costituisca un volano fondamentale per stimolare la domanda e favorire una maggiore consapevolezza da parte dei consumatori. A tal proposito, rite-

niamo che l'Italia abbia tutte le carte in regola per emergere come uno dei paesi leader in Europa nella decarbonizzazione dei trasporti. Negli ultimi anni, il Governo italiano ha fortemente creduto nel settore dei biocarburanti, dimostrandolo in diverse occasioni. In primo luogo, aderendo alla "Global Biofuels Alliance" come Paese fondatore, unico tra gli Stati Membri dell'Unione europea ed offrendo pieno sostegno ai biocarburanti visti come una delle soluzioni più efficaci per decarbonizzare il settore del trasporto su strada e non solo. Inoltre, introducendo, a partire dal 2023, un obbligo di immissione in consumo di biocarburanti liquidi in purezza, unico nel suo genere. Nel 2024 l'Italia ospiterà il G7 e crediamo che questo evento possa rappresentare un'opportunità per ribadire la necessità di ricorrere a tutte le soluzioni sostenibili per combattere il cambiamento climatico. E, in questo contesto, l'Italia può rappresentare un modello in cui crediamo fortemente.

I CARBURANTI LIQUIDI A BASSE EMISSIONI SARANNO FONDAMENTALI PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA, SIA PER IL TRASPORTO LEGGERO CHE PESANTE. SERVE PERÒ UNA NORMATIVA EUROPEA CON UN APPROCCIO NEUTRALE DAL PUNTO DI VISTA TECNOLOGICO

L'AUTO DI DOMANI

di **Giuseppina Fusco**, Presidente Fondazione Caracciolo

Il mondo dell'automobile sta vivendo una fase evolutiva che molti considerano epocale, caratterizzata da innovazioni profonde e diversificate, favorite dal rapido avanzamento del progresso tecnologico e spinte dall'esigenza, sempre più pressante, di dare risposte concrete alle questioni di sostenibilità ambientale, di efficienza e di accessibilità dei veicoli e della mobilità. Innovazioni destinate, almeno nelle aspettative, a far compiere decisivi passi avanti nella direzione della "Vision zero", ossia Zero emissioni al 2050, come ribadito nei lavori della recente Cop 28 di Dubai. Ma le trasformazioni in atto ci aiuteranno a raggiungere realmente gli obiettivi in linea con le attese? Cosa è stato fatto? Quali i progressi realizzati? Quali gli sviluppi prefigurabili? Lo studio "L'Auto di domani: sicura, sostenibile, accessibile", realizzato dalla Fondazione Caracciolo, ha inteso rispondere a queste domande, attraverso il monitoraggio e l'analisi dei progressi via via realizzati, delle opportunità e dei benefici attesi, ma ha anche evidenziando i fattori di criticità legati a una sfida, quella della transizione ecologica, estremamente complessa, con profonde ripercussioni sul tessuto industriale energetico e

dell'automotive, nazionale ed europeo. Oggi le auto a motore termico costituiscono quasi il 96% del parco e, secondo gli scenari previsivi più ottimistici, dopo il 2035 continuerà a circolare sulle nostre strade almeno il 50% di veicoli alimentati da combustibili fossili. L'auto elettrica è oggi una realtà, tuttavia la presenza dei veicoli elettrici nel parco circolante nazionale fatica a consolidarsi e a crescere (0,4% del parco autovetture), nonostante gli incrementi a tassi sostenuti registrati nelle vendite degli ultimi anni, favoriti da una robusta dotazione di incentivi finanziari. La diffusione dei veicoli a batteria è stata per anni frenata da una serie di limiti tecnologici (tempi di ricarica, autonomia) e di costi di produzione. Nel tempo sono stati compiuti molti passi avanti, ma su alcuni aspetti, ad esempio quello legato alla spesa per la produzione delle batterie e dei veicoli in generale, persiste ancora un divario importante di costo di realizzazione fra le vetture endotermiche e quelle elettriche. Tra i 5 modelli di



veicoli più venduti, il prezzo medio di listino di un'auto elettrica è di quasi 35.000 euro contro i circa 23.000 di un'auto termica. La serie storica dell'ultimo decennio, caratterizzata

da un calo significativo e costante nei costi di produzione delle batterie, lasciava supporre che questo divario potesse ridursi rapidamente; i pronostici, quantomeno nell'ultimo anno, si sono tuttavia schiantati contro l'aumento generalizzato dei costi energetici e delle

materie prime, aspetti che sui veicoli elettrici molto più che su quelli termici giocano un ruolo cruciale sulla determinazione del prezzo finale. Da una recente indagine, sviluppata dalla Fondazione Caracciolo presso i soci e gli utenti web dell'ACI, è risultato che, su un robusto campione di intervistati (9.000 persone), soltanto il 14% sarebbe propenso all'acquisto di un'auto elettrica e la stragrande maggioranza del campione ritiene che per i prossimi 10 anni continuerà ad acquistare auto termiche o ibride. Tra i fattori addotti che portano ad escludere l'uso dell'auto elettrica, oltre il 59% dei rispondenti inserisce ancora i costi troppo elevati di acquisto. La lentezza del processo di rinnovo interessa tuttavia l'intero parco circolante: in Italia, le auto con oltre 20

	2019		2021		2022	
	Immatricolato	Parco circolante	Immatricolato	Parco circolante	Immatricolato	Parco circolante
BENZINA	45,66%	45,96%	31,72%	44,71%	28,19%	43,99%
BENZINA E GAS LIQUIDO	7,02%	6,51%	7,12%	6,99%	8,87%	7,21%
BENZINA E METANO	1,97%	2,44%	2,09%	2,47%	0,05%	2,56%
GASOLIO	40,03%	44,17%	22,66%	42,92%	19,58%	42,10%
ELETTRICITÀ	0,54%	0,06%	4,55%	0,30%	3,70%	0,39%
IBRIDO BENZINA	4,08%	0,80%	27,96%	2,33%	34,23%	3,44%
IBRIDO GASOLIO	0,69%	0,05%	3,90%	0,26%	4,67%	0,43%
NON DEFINITO	0,01%	0,01%	0,00%	0,02%	0,00%	0,01%
TOTALE (val %)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
TOTALE (val assoluti)	1.949.554	39.545.232	1.519.936	39.822.723	1.335.690	40.213.061

Tabella 1 Immatricolato e Parco veicolare autovetture per alimentazione. Anni 2019, 2021 e 2022 (val. %). Fonte: ACI



anni di età rappresentano il 25% del totale; quelle con oltre 15 anni quasi il 40%, quelle con oltre 10 anni, quasi il 60%. Stante la stretta correlazione tra età del parco e reddito pro-capite, laddove nelle regioni del centro-sud le auto Euro 6 sfiorano appena la quota del 22%, una strategia eco-razionale, tesa al raggiungimento dei target ambientali, deve considerare soluzioni che accompagnino il futuro passaggio all'elettrificazione dei veicoli e che consentano di ridurre le emissioni dei veicoli circolanti da qui al 2050. L'ACI ha da tempo proposto l'adozione di una politica di incentivi volti alla rottamazione e alla sostituzione dei veicoli più vecchi con vetture più recenti, anche non nuove, per cogliere, da subito, i benefici di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti

già oggi realizzati in attesa che le tecnologie elettriche maturino, che i costi dei nuovi veicoli diventino accessibili per una fascia più ampia di popolazione e, al contempo, che si realizzino i necessari investimenti nelle fonti rinnovabili, nella rete elettrica e nella rete di distribuzione e ricarica. In questa prospettiva, importanti sono i risultati ottenuti dalle analisi svolte dalla Fondazione, che dimostrano come i motori termici di ultima generazione, alimentati da biocarburanti avanzati, abbiano livelli emissivi analoghi e dispendio energetico (WTW) addirittura inferiori a quelli dei veicoli elettrici. Senza contare i benefici in termini di economia circolare. Dal confronto dei dati riportati in Tabella 2 si evince come sebbene l'auto elettrica risulti essere una tecnologia energeticamen-

te molto conveniente, l'HVO da UCOs appare altrettanto efficiente. Infatti, sommando la resa energetica legata all'uso dei carburanti con l'energia necessaria per i processi di lavorazione e estrazione della materia prima, il quadro evidenzia come a parità di chilometri un'auto alimentata al 100% da HVO da UCOs abbia un dispendio energetico (calcolato dal pozzo alla ruota) più basso di un veicolo elettrico di pari gamma. Drammaticamente energivori risultano, invece gli e-fuel, che presentano un consumo di 156,8 kWh ogni 100 km, un valore 15 volte più elevato rispetto al precedente. Ciò ci induce ad auspicare che l'Unione europea si riconduca al principio della neutralità tecnologica, includendo i biofuel tra le soluzioni idonee a ridurre le emissioni di CO₂,

ALIMENTAZIONE	CONSUMI VEICOLI	DISPENDIO ENERGETICO WTW* (kWh/100 km)
Elettrico	6,9 km/kWh	14,5
Idrogeno verde (per FCEV)	100 km/kg	70,19
HVO (da UCOs)	18,5 km/l	10,09
HVO (da colture)	18,5 km/l	101,46
e-diesel (con idrogeno verde)	18,5 km/l	156,86

Tabella 2 Dispendio energetico in kWh/100 km per veicoli con diverse alimentazioni, in cui l'elettricità è un vettore energetico fondamentale per la produzione del combustibile (*WTW: Well To Wheel)

come ribadito dal Governo italiano alla Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP 28) e come accolto dai Paesi partecipanti. È auspicabile che l'Europa raggiunga il primato mondiale – agognato da Ursula von der Leyen – nello sfidante obiettivo della neutralità carbonica al 2050, attraverso misure ferme ma tese, allo stesso tempo, anche a tutelare la competitività internazionale delle imprese europee e italiane e a contenere il costo sociale della transizione. Occorre inoltre aver cura che ai benefici per il nostro territorio non corrispondano altrettanti e forse più pesanti effetti negativi per l'altra parte del mondo, per altre popolazioni e per altri territori. In particolare, l'Indonesia, la Bolivia, il Cile, il Congo, ove i processi estrattivi di minerali e terre rare rischiano di far pagare prezzi altissimi all'uomo, con lo sfruttamento del lavoro, anche minorile, e all'ambiente, in termini di deforestazione, devastazione del suolo, siccità, acidificazione del mare, emissioni nocive. Fenomeni che si stanno già verificando. Mi auguro che il nuovo Piano Mattei per l'Africa,

**SPERO CHE IL NUOVO PIANO
MATTEI RICORDI CHE NON È
VERO PROGRESSO QUELLO CHE
DIMENTICA LO SVILUPPO DEI
PAESI DEL TERZO MONDO**

lanciato dal Governo italiano, si riconduca nel solco degli insegnamenti di quell'illuminato imprenditore, incentrati sull'idea che non fosse vero progresso quello che trascurasse lo sviluppo dei paesi del terzo mondo e che incentrò la politica energetica italiana, fin dagli anni '50, sulla collaborazione con i paesi produttori. D'altra parte, la sostenibilità ambientale si realizza solo se coinvolge l'intero pianeta, la casa comune di cui tutti noi dobbiamo avere cura.

¹ Su alcuni risultati dell'indagine si veda lo studio L'Auto di domani: sicura sostenibile, accessibile, Fondazione Caracciolo, 2023.

IL PASSATO, IL PRESENTE E IL FUTURO DELLA MOBILITÀ

COSA È EMERSO DAL 20° RAPPORTO SULLA MOBILITÀ DEGLI ITALIANI DI ISFORT

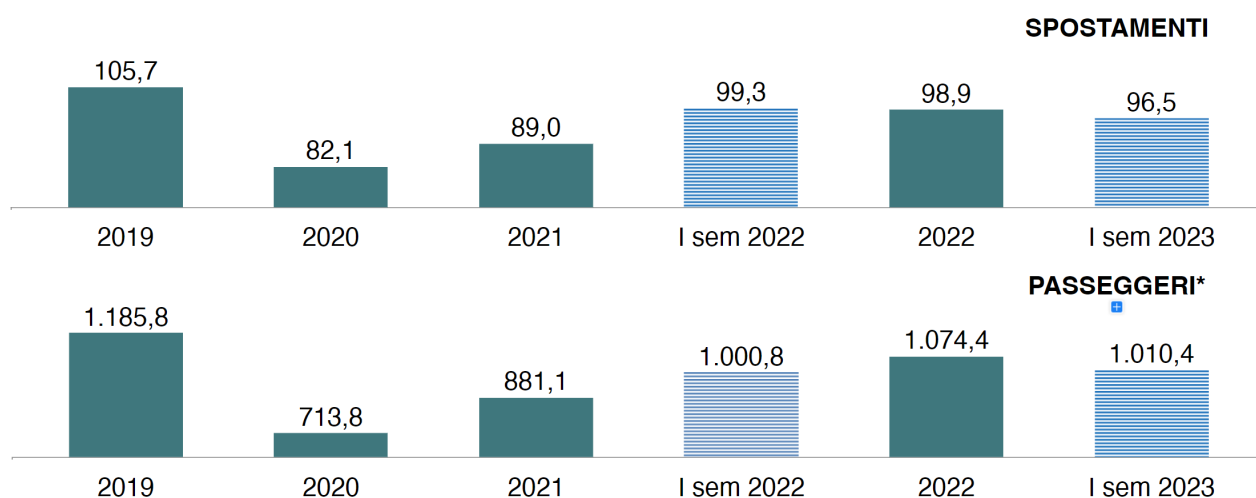
di Carlo Carminucci, Direttore della Ricerca Isfort

Passata la tempesta della crisi pandemica e riallineato il sismografo degli indicatori di monitoraggio, si può tracciare un bilancio sui comportamenti di mobilità degli italiani nel tornante a cavallo degli anni 20 del nuovo millennio, per quanto la congiuntura globale sia ancora contraddistinta da fattori esogeni che potranno avere un forte impatto su tali dinamiche (conflitti bellici in corso e conseguenti contraccolpi su costi energetici e consumi delle famiglie). I dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort, aggiornati al primo semestre



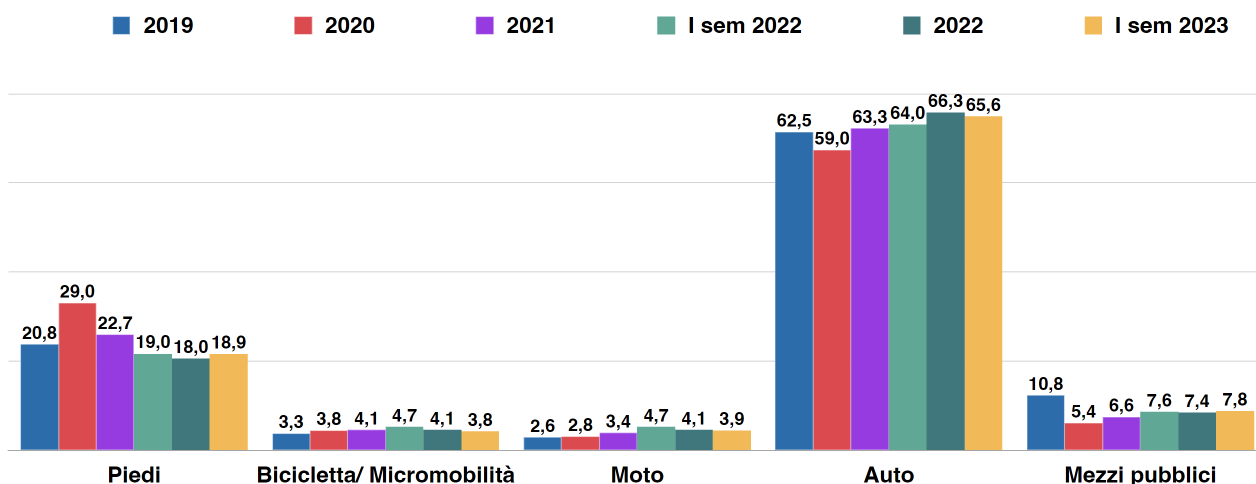
del 2023, offrono una prospettiva di analisi dettagliata per rispondere alla domanda su come si stia riposizionando il modello di mobilità dei cittadini nel nostro Paese. Un primo sguardo va rivolto alla componente quantitativa della domanda. La stima "Audimob" attesta per il primo semestre del 2023 un volume di spostamenti complessivi della popolazione 14-85 anni pari a 96,5 milioni (giorno medio feriale) (Graf. 1). Rispetto al primo semestre del 2022 si registra una riduzione del 2,8%. Si tratta evidentemente di una

riduzione contenuta, ma di specifico significato nel quadro della ripresa della curva della domanda post-Covid. Infatti, il dato consolidato del 2022 aveva segnato un aumento degli spostamenti pari all'11,1% rispetto al 2021 e al 20,5% rispetto al 2020. Si può dunque dire che nel 2023 si sta verificando un assestamento dei flussi di domanda ad un livello un po' più basso rispetto alla soglia pre-Covid (-8,7% tra il 2019 e il primo semestre 2023; -6,4% tra il 2019 e il 2022). Guardando ai passeggeri*km (percorrenze) le dinamiche osservate hanno un'intonazione differente, ma nell'insieme sulla medesima lunghezza d'onda. Passando ora ai mezzi di trasporto utilizzati, va sottolineato che il Covid ha rappresentato



Graf. 1 – Numero di spostamenti totali e di passeggeri*km nel giorno medio feriale, 2019-2023 (in milioni)

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani



Graf. 2 – Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato¹, 2019-2023

¹ Nei mezzi privati sono compresi l'auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l'auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpl in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza). Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

LA MOBILITÀ DOLCE E “LEGGERA” (PIEDI, BICI, MICROMOBILITÀ) NON È RIUSCITA A DECOLLARE DOPO GLI INNESCHI POSITIVI ATTIVATI DURANTE LA PANDEMIA. IL TRASPORTO PUBBLICO A SUA VOLTA NON È RIUSCITO A RECUPERARE, SE NON IN MISURA PARZIALE, LE PROPRIE QUOTE DI MERCATO

un tornante non indolore sotto il profilo della sostenibilità delle scelte modali degli italiani. Se ne aveva avuta una chiara traccia nel 2021; ora il monitoraggio sull'intero 2022 e sul primo semestre del 2023 consolidano la lettura di un preoccupante ritorno alla “vecchia normalità”, persino un po' peggiore (Graf. 2). Infatti, la mobilità dolce e “leggera” (piedi, bici, micromobilità) non è riuscita a decollare dopo gli inneschi positivi attivati durante la pandemia; in particolare, lo share degli spostamenti a piedi si assesta nel 2022 a 11 punti in meno dal picco del 2020 e il dato del primo semestre 2023 si allinea all'anno precedente senza mostrare quindi segnali di recupero. Ciò è accaduto anche per effetto della timidezza delle politiche pubbliche locali nel rafforzare gli strumenti di dissuasione della circolazione motorizzata e nell'incentivare le soluzioni di trasporto ecologiche attraverso infrastrutture e regole dedicate.

Il trasporto pubblico a sua volta non è riuscito a recuperare, se non in misura parziale, le proprie quote di mercato (7,6% di share nel primo semestre del 2023, ancora lontano dal 10,8% registrato nel 2019), a causa sia della profonda disaffezione prodotta dal Covid, effetto della paura del contagio molto amplificata dai media nelle fasi iniziali della pandemia, sia della strutturale debolezza della qualità dei servizi in alcuni territori, nella capillarità dell'offerta, nella rete delle infrastrutture dedicate per il trasporto rapido (binari urbani, corsie riservate, sistemi di BRT e così via), nello sviluppo di innovazioni digitali per una maggiore flessibilità dei servizi stessi. Il 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani per la prima volta dedica uno spazio alle previsioni della domanda di mobilità basate sui dati dell'Osservatorio “Audimob”. In collaborazione con FS Research Centre del Gruppo Ferrovie dello Stato, Isfort ha implementato un modello nazionale di trasporto multimodale per la stima degli spostamenti generati dai residenti italiani. Il modello è integrato con un modulo specifico per l'aggiornamento delle variabili esogene degli scenari previsivi derivanti da trend in atto di modifica della struttura demografica, occupazionale e territoriale. Una simulazione della domanda di mobilità al 2030 è stata condotta a partire dalla proiezione demografica dello scenario mediano stimato dall'Istat e mantenendo inalterate le altre variabili. Le proiezioni demografiche Istat di lungo periodo indicano un generale declino demografico che passa attraverso un progressivo invecchiamento della popolazione residente, con indici particolarmente accentuati nelle regioni meridionali e nelle isole, ricalcando gli andamenti di crescita economica nazionale con i relativi gradienti regionali. Le previsioni sulla domanda di mobilità al 2030 derivanti dal modello

	VAR. % SPOSTAMENTI TOTALI	VAR. % SPOST. PER STUDIO 14-19 ANNI		VAR. % SPOSTAMENTI TOTALI	VAR. % SPOST. PER STUDIO 14-19 ANNI
Trentino-AA	+2,5	-5,3	Valle d'Aosta	-4,0	-9,0
Emilia-Romagna	+0,8	-0,9	Liguria	-4,8	-8,7
Lombardia	=	-3,3	Abruzzo	-4,8	-7,9
Lazio	-1,1	-2,5	Puglia	-5,4	-16,9
Toscana	-1,2	-5,1	Campania	-5,5	-16,7
Veneto	-1,3	-8,4	Sicilia	-6,4	-14,1
Friuli Venezia Giulia	-3,0	-7,3	Calabria	-7,8	-12,6
Umbria	-3,6	-6,9	Sardegna	-7,8	-14,2
Marche	-3,9	-8,2	Basilicata	-8,6	-20,3
Piemonte	-3,9	-6,6	Molise	-9,0	-16,6
TOTALE ITALIA				-2,9	-8,5

Tab. 1 – Le variazioni % degli spostamenti giornalieri al 2030 per regione (spostamenti totali e per sole motivazioni di studio 14-19 anni). Fonte: Isfort

“Audimob” evidenziano un calo medio contenuto intorno al 3% dei volumi di spostamenti in confronto al dato pre-Covid, ma le differenze regionali sono molto marcate, con valori di decremento significativi in tutto il Sud e punte negative per il Molise (-9%), la Basilicata (-8,6%), la Sardegna e la Calabria (entrambe a -7,8%) (Tab. 1). In moderata crescita prospettica si posizionano solo il Trentino-Alto Adige (+2,5%) e l’Emilia-Romagna (+0,8%). Rispetto alle motivazioni di spostamento le contrazioni più importanti si registrano per gli spostamenti per studio che coinvolgono tutto il Mezzogiorno, con differenze rispetto alla media Italia di oltre 10 punti percentuali: punte di riduzione di nuovo in Basilicata (-18,6%) e Molise (-16,2%), a cui si aggiungono le performance molto negative di Campania (-14,8%) e Puglia (-14,5%). Un valore positivo si registra per la sola Emilia-Romagna. Questi gradienti aumentano considerevolmente se si considerano i soli studenti delle scuole superiori per i quali il decremento medio percentuale raggiunge l’8,5%, con punte del meno 20% toccate da alcune regioni, come la Basilicata. Le conseguenze delle contrazioni della domanda di mobilità per motivo studio si riflettono anche sul TPL urbano e soprattutto extraurbano, per il quale gli studenti - e particolarmente gli studenti appartenenti alla fascia di età compresa tra i 14 ed i 19 anni - rappresentano una importante quota di utenza. Il trasporto collettivo si troverà a dover far fronte soprattutto nelle regioni meridionali a talune contrazioni di domanda severe; mediamente gli studenti utenti del TPL si ridurranno del 4,8% nel Paese, con punte del 14% nelle regioni del Sud.

MENTRE ANDIAMO VERSO UN GENERALE DECLINO DEMOGRAFICO E UN PROGRESSIVO INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE SPECIE AL SUD, LE PREVISIONI SULLA DOMANDA DI MOBILITÀ AL 2030 EVIDENZIANO UN CALO DI CIRCA IL 3% DEI VOLUMI DI SPOSTAMENTI IN CONFRONTO AL DATO PRE-COVID

LA RIFORMA DEL PATTO DI STABILITÀ ALLA PROVA DEL VOTO

di Antonio Pollio Salimbeni, Corrispondente da Bruxelles del Sole 24 Ore



DAL PUNTO DI VISTA POLITICO C'È UN'ASSENZA ASSORDANTE DALLA RIFORMA: È RIMASTA FUORI DAL TAVOLO LA PROSPETTIVA DI CREARE UNO SPECIFICO **BILANCIO DELL'AREA EURO**

Il primo appuntamento per fare il punto sui bilanci pubblici degli Stati dell'area euro sarà subito dopo le elezioni europee del 6-9 giugno, quando la Commissione proporrà l'apertura di procedure per deficit eccessivo (superiore al 3% del Pil) a carico di almeno 8 paesi. Tra questi, spiccano per dimensione del disavanzo pubblico: Italia (5,3% del Pil secondo le ultime previsioni di Bruxelles), Belgio (4,9%), Francia (4,8%) nel 2023. Il principio mal comune mezzo gaudio mantiene pur sempre un certo valore e l'evento è ormai considerato una non notizia da tutti, mercati finanziari compresi. La riforma delle regole di bilancio concordata dai Ministri delle Finanze poco prima di Natale, ora sotto negoziato con il Parlamento europeo, dovrebbe applicarsi integralmente per i conti pubblici del 2025, cionondimeno sarà la base per valutare lo stato dei conti pubblici e calibrare le correzioni dei deficit di quest'anno. Le novità della riforma sono evidenti rispetto a quelle attuali. Ci sarà maggiore flessibilità, seppure indeterminata, per gli investimenti, finanziarie politiche e obiettivi Ue (doppia transizione ecologica e digitale, difesa, protezione sociale). In condizioni economiche non ottimali e con elevato indebitamento



non saranno sacrificati gli investimenti pubblici. C'è maggiore equilibrio tra stabilità dei conti pubblici nel tempo e spazio/incentivi per investimenti e riforme. Si potrà ridurre il deficit/Pil per portarlo al 3% in un periodo di 4 anni, estensibili a 7 se ci si impegna a varare riforme e investimenti per migliorare le condizioni di crescita economica (saranno inclusi quelli previsti nel Pnrr, cosa rilevante per l'Italia); il percorso di riduzione del debito sarà definito paese per paese con il riferimen-

to a un obiettivo di spesa pubblica netta, il solo parametro per valutare il rispetto degli impegni. Infine, al posto della vecchia regola del debito in base alla quale ogni anno deve ridursi di un ventesimo (per l'Italia sarebbe di 4 punti percentuali), si prevede per i paesi con debito/Pil superiore al 90% (in Italia è al 140%) che questo dovrà calare ogni anno dell'1%. Una operazione che scatterà dopo che il rapporto deficit/Pil rientrerà nei ranghi. Tuttavia, ci sono dei contrappesi al nuovo equilibrio voluti dal fronte dei "frugali" (Germania capofila) per compensare l'apertura più decisa alla flessibilità, l'attenzione per le condizioni specifiche delle varie economie, la durata delle correzioni dei deficit. Limitazioni e salvaguardie

che possono trovarsi in contraddizione con la necessità di non peggiorare condizioni economiche già difficili, irrigidendo il quadro indicando regole quantitative uguali per tutti e riproponendo vincoli opposti all'asserita volontà di semplificare la "governance" economica. Si ricade in parte nel vizio del passato. Da un lato tra il 2025 e il 2027 la correzione del rapporto deficit/Pil nei paesi in cui supera il 3% non sarà dello 0,5% in termini strutturali (al netto degli effetti del ciclo economico e delle misure una tantum o temporanee), bensì inferiore (ai valori 2023 rispettivamente da 10 a 6 miliardi di euro per l'Italia) perché non si terrà conto della spesa per interessi. Nel 2025-2026 ci sarà uno "sconto" sulla spesa per i prestiti del Pnrr e del co-finanziamento nazionale dei progetti finanziati dai fondi Ue. Dall'altro lato, appunto, le salvaguardie: taglio annuo del rapporto debito/Pil unico per tutti (1%) e una volta raggiunto il 3% di deficit/Pil nominale quest'ultimo dovrà continuare a calare per avere un margine di manovra pari all'1,5% del Pil in termini strutturali. Per l'Italia un taglio annuo di almeno 5 miliardi circa. Se è utile avere spazio per fronteggiare shock economici negativi senza superare la soglia del 3% (e quindi avere in futuro minori oneri per l'emissione di nuovo debito), in prospettiva sarà questo un nuovo riferimento per valutare la solidità delle finanze pubbliche. Per la sorveglianza Ue come dei mercati finanziari. Di fatto è stato specificato un nuovo parametro di finanza pubblica vincolante. Nel breve termine i margini di manovra per l'Italia saranno superiori a quelli

definiti dal vecchio Patto di stabilità (però mai applicato per la regola del debito), purché l'economia cresca ai ritmi previsti e non è scontato. Alla scadenza del Pnrr (2026) e oltre il 2027 i nodi potrebbero bloccare il pettine. Secondo i calcoli del centro economico Bruegel di Bruxelles, l'applicazione della regola dell'1,5% richiederà sulla carta un saldo primario strutturale del bilancio (al netto della componente ciclica, delle misure una tantum e della spesa per interessi sul debito) superiore al 4% all'anno (un punto percentuale vale 20 miliardi di euro). Dal punto di vista politico più generale c'è un'assenza assordante: dalla riforma delle regole di bilancio è rimasta fuori dal tavolo la prospettiva di creare uno specifico bilancio dell'area euro, una soluzione efficace e trasparente di finanziamento condiviso tra gli Stati per produrre quei beni pubblici comuni (transizioni verde e digitale, autonomia industriale strategica, protezione sociale) che costituiscono un investimento sul futuro europeo. Ecco perché la riforma del Patto di stabilità sembra essere partita male sin dall'inizio.



2024: OLTRE 4 MILIARDI DI PERSONE AL VOTO

Nel 2024 sono previste elezioni in molti importanti paesi e istituzioni del mondo, tra cui: Parlamento europeo, USA, Russia, India. Di seguito un elenco (che non comprende i paesi dove si svolgeranno elezioni locali).

GENNAIO

- Bangladesh
- Finlandia
- Taiwan

FEBBRAIO

- Bielorussia
- El Salvador
- Indonesia
- Pakistan
- Senegal

MARZO

- Iran
- Portogallo
- **Russia**

APRILE

- Corea del Sud
- **India**
- Slovacchia

MAGGIO

- Lituania
- Sudafrica

GIUGNO

- **Unione Europea**
- Belgio
- Messico

SETTEMBRE

- Croazia

OTTOBRE

- Georgia
- Mozambico
- Uruguay
- Venezuela

NOVEMBRE

- Gran Bretagna (data da confermare)
- Romania
- Tunisia
- **USA**

DICEMBRE

- Austria
- Moldavia



MEDITERRANEO, PERIFERIA DEI TRAFFICI GLOBALI?

di **Francesco Sassi**, *Research fellow geopolitica e mercati energetici, RIE*

Nel Mar Rosso appaiono oggi in superficie le tensioni più evidenti tra l'ordine liberale, fondato sul commercio internazionale, e un assaggio del mondo multipolare che potrebbe trasformare la nostra realtà nei prossimi decenni. Le forze in campo non potrebbero essere più diseguali. Da una parte, lo strapotere marittimo americano, affiancato dagli alleati tra cui spicca il Regno Unito. Dall'altra, gli Houthi non posseggono altro che piccole imbarcazioni, armamenti e tec-



nologie piuttosto rudimentali. Nonostante, le forze del gruppo yemenita, un alleato regionale dell'Iran, sono state in grado di mettere in scacco i colossi mondiali dello shipping e dell'energia. Quando lo scorso ottobre gli Houthi hanno dichiarato la propria ostilità nei confronti di Israele, minacciando per la prima volta i traffici marittimi di e per Israele, l'Europa ha dato pochissima attenzione alla notizia. Meno di tre mesi dopo, il Presidente degli Stati Uniti Joe Biden si è detto "molto preoccupato" per le implicazioni sui mercati

internazionali delle dozzine di attacchi a vascelli in transito nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden che per settimane si sono susseguiti. A Washington non è quindi rimasto altro che mobilitare le proprie forze. Dal Mar Cinese Meridionale al Mar Rosso, passando per Malacca e Panama, la libertà di navigazione in acque internazionali è condizione sine qua non per la stabilità dell'ordine sostenuto dall'asse Atlantico. Gli Houthi sono colpiti per assicurare la libertà di solcare tutti i mari nel nome dell'interdipendenza globale dei mercati. Washington e Londra hanno cercato nel Consiglio di Sicurezza dell'ONU un pieno mandato per l'intervento nello Yemen. Pechino e Mosca hanno acconsentito, sperando in una falli-

NEL MAR ROSSO APPAIONO OGGI IN SUPERFICIE LE TENSIONI PIÙ EVIDENTI TRA L'ORDINE LIBERALE, FONDATO SUL COMMERCIO INTERNAZIONALE, E UN ASSAGGIO DEL MONDO MULTIPOLARE CHE POTREBBE TRASFORMARE LA NOSTRA REALTÀ NEI PROSSIMI DECENNI

mentare prova di forza dell'Occidente. Né i diversi raid contro postazioni missilistiche e radar, né la minaccia di classificare la fazione yemenita come un gruppo terroristico, sono stati sufficienti a dissuadere gli Houthi da colpire ulteriori navi transittanti nel Mar Rosso. Nel mentre, il resto del Medio Oriente guarda preoccupato all'escalation di violenze generata da Teheran in seguito all'attentato di Kerman che ha colpito Siria, Iraq e Pakistan nel giro di poche ore. Mentre il Consiglio di Sicurezza dell'ONU è stato assai più reticente nell'interferire tra Israele e Hamas, con gli Stati Uniti a porre il veto su qualsivoglia risoluzione che chiedesse un cessate il fuoco, lo scenario di distruzione di Gaza e la sorte degli ostaggi israeliani rimangono sullo sfondo del ben più opaco conflitto nel Mar Rosso.

La mancata adesione di Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti alla missione americana evidenziano una diffusa mancanza di fiducia che gli Houthi possano essere bloccati con bombardamenti mirati. A Ryad, l'attenzione non è tanto sulla riapertura del Mar Rosso. I timori si concentrano più sul possibile riaccendersi della guerra civile nello Yemen e le nefaste conseguenze per la trasformazione del paese in un hub commerciale, diplomatico e tecnologico entro il 2030. La posizione sfumata di Italia, Spagna e Francia, restie all'idea di intervenire a fianco di Stati Uniti e Regno Unito e intimorite da possibili ritorsioni ai propri convogli navali, la dice lunga sull'assenza di una prospettiva e strategia condivisa. I mercati energetici europei paiono dar poco conto alla vicenda del Mar Rosso e del blocco semi-ufficia-

le del Canale di Suez. Complici un clima invernale piuttosto mite, ampie scorte petrolifere e gassifere, un rallentamento economico e la fiducia che presto questi scontri dissipino il proprio potenziale distruttivo. I prezzi di petrolio e gas naturale non hanno ricevuto scossoni e, anzi, mostrano segni di indebolimento. Eppure, con la chiusura del Mar Rosso e la diversione delle metaniere qatarine verso il Capo di Buona Speranza, i porti del Mediterraneo divengono la periferia dei commerci energetici globalizzati e il nostro paese un lontano approdo per gli idrocarburi che transitano via mare. Proprio quando l'Italia vorrebbe trasformarsi nell'hub energetico europeo, al centro dei liberi commerci di un nuovo ordine energetico mondiale che stenta a stabilizzarsi.

CON LA CHIUSURA DEL MAR ROSSO E LA DIVERSIONE DELLE METANIERE QATARINE VERSO IL CAPO DI BUONA SPERANZA, I PORTI DEL MEDITERRANEO DIVENGONO LA PERIFERIA DEI COMMERCII ENERGETICI GLOBALI E IL NOSTRO PAESE UN LONTANO APPRODO PER GLI IDROCARBURI CHE TRANSITANO VIA MARE, PROPRIO QUANDO L'ITALIA VORREBBE TRASFORMARSI NELL'HUB ENERGETICO EUROPEO

“CARTA DEDICATA A TE” PRESSO GLI IMPIANTI DI CARBURANTI

Il 24 gennaio 2024, alla presenza del Sottosegretario Massimo Bitonci, Unem ha sottoscritto, insieme ad altre Associazioni del settore, una Convenzione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy volta a disciplinare le condizioni e le modalità operative con cui i titolari di autorizzazioni e/o concessioni per l'installazione e l'esercizio degli impianti di distribuzione carburanti per autotrazione possono aderire ai piani di contenimento dei costi del prezzo alla pompa attraverso l'applicazione di apposita scontistica a favore dei possessori della Carta “Dedicata a te” (social card). L'iniziativa rientra nel programma statale di sostegno ai nuclei familiari meno abbienti, a cui è consentito l'utilizzo della social card per l'acqui-

sto di generi alimentari di prima necessità, ma anche di carburanti per autotrazione o di abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale. Gli utenti interessati, oltre a godere del sostegno statale (per il 2023 sono stati stanziati 600 milioni di euro, di cui 100 milioni per i carburanti o TPL), possono usufruire di uno sconto presso gli impianti di carburanti aderenti fino al 15 marzo 2024. Lo sconto può essere erogato mediante riduzione immediata dell'importo del rifornimento di carburanti presso il punto vendita aderente (“sconto”) o riconoscendo un titolo (“buono”) utilizzabile, successivamente, comunque entro la data di validità della Convenzione, per un ulteriore acquisto di carburante.

RASSEGNA STAMPA

Presentiamo una rassegna stampa sull'attualità delle ultime settimane.

LA STAMPA 2 gennaio 2024, Paolo Baroni

Intervista a Murano - "Fattura energetica diminuita del 42% Dal Medio Oriente pericoli per il greggio"

È sostanzialmente positivo il bilancio dell'anno che traccia il presidente dell'Unem, quella che una volta era l'Unione petrolifera, Gianni Murano. Sul 2024 però pesano le incognite geopolitiche a partire dalla guerra in Medio Oriente, che ha già fatto salire i prezzi del greggio e può creare problemi sulle forniture del Gnl.

Presidente come si chiude il 2023 sul fronte dei consumi e dei prezzi dell'energia?

«Abbiamo avuto la conferma di una riduzione della domanda energetica in Europa e, seppure più contenuta, nel nostro Paese. È un dato che va letto da due diverse angolazioni. Se è positivo per la migliorata efficienza energetica, dall'altro evidenzia preoccupanti processi di deindustrializzazione. Negli ultimi 10-15 anni i consumi sono diminuiti circa del 20%, che possiamo considerare legato per una buona parte alla crisi di interi comparti industriali, soprattutto quelli cosiddetti "energy intensive". In questo contesto emerge la resilienza del petrolio che ha mostrato una domanda in linea con quella dello scorso anno, superando il gas e tornando ad essere la prima fonte di energia del Paese. L'ultima volta era stata nel 2015. I prezzi quest'anno, per fortuna, sono scesi molto. La cosiddetta fattura energetica è diminuita di oltre 48 miliardi di euro (-42%) rispetto al 2022, anno che aveva fatto segnare un record storico, mentre quella petrolifera di quasi 7 miliardi (-20%). Un bel risparmio per il nostro Paese».

Il petrolio che torna a superare il gas non è però una buona notizia sul fronte della decarbonizzazione...

«Il gas ha perso il suo primato non solo per i motivi strutturali, ma anche per la maggiore penetrazione delle rinnovabili che sono il loro vero competitore, in particolare nella produzione elettrica che per circa un terzo è coperta dall'idroelettrico (+33% rispetto al 2022) e all'incirca per un'altra metà da solare (+8%) e fotovoltaico (+10%), che hanno ampi spazi di evoluzione. Quindi dal punto di vista della decarbonizzazione è sicuramente una buona notizia. Non va inoltre dimenticato che la fonte petrolifera si usa quasi esclusivamente nel settore della mobilità dove si sta assistendo ad una sempre maggiore penetrazione di biocarburanti sostenibili e a basse emissioni di CO2».

Cosa si prospetta per i prossimi mesi?

«Le incognite maggiori derivano ancora una volta dal fronte geopolitico. Mi riferisco in particolare a quanto sta accadendo in Medio Oriente, dove agli attacchi di Hamas ad Israele si sono aggiunti nei giorni scorsi quelli degli Houthi alle navi in transito nel Mar Rosso, che porta al Canale di Suez da cui passa il 12% del commercio internazionale, il 10% del petrolio e l'8% di Gnl. La via alternativa per raggiungere i mercati europei è quella di circumnavigare l'Africa, ma ciò significa allungare i tempi di trasporto e far lievitare i costi. E qualche effetto sui prezzi si è già visto».

Benzina e gasolio sono ai minimi: quanto potranno durare questi prezzi?

«Oggi siamo ai minimi dell'anno. Ciò è la conferma che siamo in un mercato che garantisce dinamicità e competitività sui prezzi. Quanto potrà durare questa fase è difficile dirlo viste le tensioni internazionali cui accennavo prima».

CORRIERE DELLA SERA 15 gennaio 24, Fausta Chiesa

Prezzi triplicati per le navi e viaggi più lunghi di 15 giorni: gli effetti dello stop a Suez

Per vedere gli effetti che la crisi nel Mar Rosso sta avendo sui prezzi delle merci che viaggiano su nave basta analizzare un grafico, quello del Wci (World Container Index) elaborato da Drewry che traccia il costo del trasporto per i container da 40 piedi, l'unità di misura principale. Ebbene da inizio dicembre, quando si sono intensificati gli attacchi Houthi, l'andamento dei noli marittimi dall'Asia verso l'Europa e il Mediterraneo si impenna: i prezzi sono quasi triplicati (da 1.373 a 5.213 dollari) da Shanghai a Genova e hanno fatto quasi altrettanto (da 1.171 a 4.406 dollari) per Rotterdam. La crisi nel Mar Rosso sta avendo effetti sul commercio internazionale. Quasi tutte le principali compagnie di spedizione hanno deciso di aggirare il pericolo.

Che cosa succederà al petrolio? Ci potrebbe essere un problema di sicurezza degli approvvigionamenti? Vedremo un'altra crisi energetica dopo quella che abbiamo vissuto con il gas nel 2022 a causa della crisi con la Russia, da cui dipendeva il 40% delle forniture all'Europa? «La dipendenza italiana dal greggio esportato dal Medio Oriente è scesa moltissimo rispetto agli Anni '70 - spiega Gianni Murano, presidente Unem - e oggi vale il 21 per cento del totale, con provenienza soprattutto da Arabia Saudita e Iraq. Il resto arriva da America, Africa (Nigeria, Algeria, Libia) e Paesi ex Urss come l'Azerbaijan». Quindi le petroliere non passano dal Canale di Suez. Ma le ripercussioni sulle quotazioni del greggio scambiato a Londra cominciano a farsi vedere. «Il Brent - aggiunge Murano - nell'ultima settimana è risalito fino a toccare 80 dollari al barile, quando prima stava scendendo, quindi un impatto c'è stato. Al momento non c'è grande preoccupazione, anche perché i dati sulle scorte Usa mostrano che nell'ultima settimana sono salite. Ma se ci fosse un'escalation la situazione cambierebbe». Se salisse il petrolio si rimetterebbero ad aumentare anche benzina e gasolio e, con l'85% circa delle merci che nel nostro Paese viaggia su gomma, potremmo dire addio al calo dell'inflazione avuto negli ultimi mesi.

CORRIERE DELLA SERA 15 gennaio 2024, Ferruccio De Bortoli

Perché il Mar Rosso ci riguarda

Nella crisi del Mar Rosso, mentre si susseguono le azioni militari angloamericane contro i ribelli yemeniti Houthi, alleati di Hamas ed Hezbollah, ci sono molti più interessi italiani di quanto un governo per sua vocazione sovranista, lascerebbe intendere. Il ministro degli Esteri, Antonio Tajani, nell'intervista sul Corriere di ieri, precisa che l'appoggio agli alleati è solo politico e non militare, anche perché sarebbe necessario un voto del Parlamento che il governo Meloni non vuol chiedere. Tajani parla di un'ipotetica risposta europea — che coinvolga anche la Francia verso la quale proviamo una improvvisa e comoda empatia — i cui tempi non sono però compatibili con la gravità della minaccia alla libertà dei commerci. Il realismo di Tajani è condivisibile.

Il rarefarsi del traffico commerciale che passa per il canale di Suez svuota e danneggia i porti mediterranei, in particolare italiani, salvo poi alla ripresa, speriamo prossima, della regolarità dei collegamenti, congestionarli. Ed è curioso che alla coalizione, a guida angloamericana, partecipino Paesi come l'Olanda o la Germania, che potrebbero persino essere favoriti dalla quantità di navi costrette ad allungare di due settimane il loro viaggio, circumnavigando l'Africa. Oltre il 90 per cento del commercio internazionale viaggia su nave. La flotta mercantile mondiale è cresciuta addirittura del 20 per cento in tre anni. La tanto decantata deglobalizzazione è ancora uno slogan. L'incertezza e la pericolosità nel Mar Rosso, che si aggiungono alla modesta funzionalità di Panama, incidono fortemente sul funzionamento delle catene del valore (Tesla, Ikea e Volvo hanno già annunciato ritardi sulle consegne) e sui costi delle materie prime e dei prodotti finiti. Inevitabili le ripercussioni sui prezzi.

Il caso ha voluto che proprio da quest'anno, le compagnie marittime, se scelgono scali europei per le loro rotte, siano tenute a pagare non poco (fino a mezzo milione di euro a convoglio) per le quote di emissioni secondo il regime Ets (Emissions trading scheme). E devono ottemperare anche se scelgono per esempio di fare scalo a Gioia Tauro, provenienti dall'Oriente e dirette in Gran Bretagna che è fuori dall'Ue. A tutto vantaggio dei porti del Nord Africa.

I NUMERI DI SHELL PER VINCERE IN PISTA E SULLA STRADA

Che la Formula 1 non sia fatta solo di vetture e piloti lo sanno tutti. Ogni volta che esce un nuovo modello, in ogni momento della stagione, gli aggiornamenti tecnologici sono continui. Riguardano certamente i motori, l'aerodinamica, ma anche carburanti e lubrificanti. La Shell, che non è solo il partner ufficiale della Ferrari in Formula 1 ma anche della Ducati campione del mondo in MotoGP, ha al lavoro un gran numero di specialisti nei laboratori europei dell'azienda. Shell ora dà numeri di questo impegno: 50 tecnici impiegati a tempo pieno e la bellezza di 21.000 ore di lavoro l'anno. In Germania (presso lo Shell Technology Centre di Amburgo) si lavora per preparare e aggiornare costantemente carburanti e lubrificanti, partendo innanzi tutto dalla performance che questi ottengono sulle piste di Formula 1 (oltre che nei banchi prova di Maranello dove i motori e le parti meccaniche vengono "fatte correre" e testate continuamente). Shell, illustrando i risultati di questo lavoro, fa notare che grazie a tecnologie digitali avanzate sono state realizzate oltre 1.000.000 di simulazioni di formulazione di carburanti e lubrificanti per ottimizzare le prestazioni e l'efficienza dei motori di Scuderia Ferrari. Al primo posto, le simulazioni (per la precisione 250.000) dedicate allo sviluppo di un carburante rivoluzionario per Formula 1 lanciato nel 2022 con l'introduzione dell'etanolo a livello E10 (che tradotto dal linguaggio tecnico vuol dire che il rapporto dell'etanolo, ottenuto da scarti delle lavorazioni biologiche è almeno pari al 10% in ogni litro di carburante). È interessante notare come questo



carburante studiato per la Formula 1 sia in realtà destinato anche alle auto non "da corsa", con una immediata ricaduta degli studi condotti per le piste di racing verso invece l'uso stradale. Ma la ricerca non si ferma ai carburanti e un enorme numero di test è dedicato ai lubrificanti: Shell fornisce a Scuderia Ferrari anche un olio a bassa viscosità, Shell Helix Ultra. Si tratta di un prodotto racing sviluppato in collaborazione con Scuderia Ferrari ed è fondamentale per la pulizia, la protezione, la lubrificazione e il raffreddamento del motore e in più ne migliora le prestazioni e l'efficienza. Ma, come dicevamo, il passo tra "la pista e la strada" non è così lungo. Infatti, gli investimenti nella ricerca e nello sviluppo per la Formula 1 sono anche destinati a sviluppare carburanti e lubrificanti di qualità per i clienti di tutto il mondo, trasferendo il know-how acquisito in pista nei prodotti per le auto da strada.



GLI INVESTIMENTI IN RICERCA E SVILUPPO RIDUCONO I COSTI DELLE TECNOLOGIE ENERGETICHE

Sebbene le attuali valutazioni sulla neutralità climatica non includano l'innovazione *research driven*, strategie ottimali di ricerca e sviluppo migliorano la fattibilità delle politiche climatiche, abbassando i costi tecnologici e riducendo quelli di mitigazione globale associati. È questa una delle evidenze che emerge dallo studio di Lara Aleluia Reis, Zoi Vrontisi, Elena Verdolini, Kostas Fragkiadakis e Massimo Tavoni, *A research and development investment strategy to achieve the Paris climate agreement*, pubblicato su *Nature Communications*, che individua negli investimenti pubblici in ricerca e sviluppo (R&S) la chiave per la promozione del progresso tecnologico in tutti i settori, compresa l'energia. La motivazione risiede innanzitutto nella capacità di tali investimenti di fornire "capitale paziente" e permettere il superamento dell'incertezza intrinseca a qualsiasi processo di innovazione. I benefici associati alle dinamiche di apprendimento attraverso la ricerca sono particolarmente importanti per le tecnologie meno mature: laddove gli investimenti statali per l'innovazione sono stati sostenuti da politiche coerenti tanto dal lato dell'offerta, quanto da quello della domanda, si è assistito allo sviluppo di tecnologie a basse emissioni di carbonio competitive in termini di costi, come l'energia eolica, i LED solari e le batterie per i veicoli elettrici. La riduzione dei costi delle tecnologie a basso impatto a sua volta riduce il costo della mitigazione, migliorando l'attività economica globale complessiva nonché la competitività di alcune regioni. Affinché le scelte nei finanziamenti pubblici per la ricerca e lo sviluppo siano utili alla causa della transizione, specifica lo studio, è necessario tenere conto delle complesse interazioni tra diverse opzioni a basse emissioni di carbonio, dati i diversi portafogli tecnologici legati alle specificità geografiche e alle dotazioni di risorse naturali di una determinata regione o paese. Considerando il lungo orizzonte temporale che caratterizza il sistema energetico e gli impatti legati al clima, le decisioni sugli investimenti in ricerca e sviluppo devono essere ottimizzate a livello intertemporale: le tempistiche di tali investimenti sono fondamentali per aumentare la probabilità di limitare il riscaldamento globale nei prossimi decenni. La ricerca propone due diversi modelli di

valutazione integrata per studiare percorsi di investimento in R&S coerenti con la stabilizzazione del clima: a seconda che si miri a rimanere entro 2°C di aumento della temperatura o entro 1,5°C, è necessario un incremento degli investimenti che va dal 19% al 64%. Questi due scenari vengono poi messi a confronto con uno di riferimento (REF) che considera la situazione nella quale non vi sia una variazione di investimento nelle tecnologie a basso impatto. Grazie all'aumento delle risorse impiegate, quindi al maggiore sviluppo della tecnologia, alla sua più capillare diffusione e al suo più intenso utilizzo, lo studio conclude che in questo modo si determinerà una riduzione del costo della stessa. La scelta ottimale è perciò la diversificazione degli investimenti, in particolare per l'efficientamento energetico. Conseguire l'obiettivo dell'Accordo di Parigi di limitare il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C, conclude lo studio, implica allontanarsi il prima possibile dal picco di emissioni di origine antropica, ma perché la transizione avvenga in modo così rapido, è necessario aumentare in modo significativo il ritmo dell'innovazione energetica e della diffusione della tecnologia. Resta vero, tuttavia, che gran parte delle riduzioni delle emissioni di gas serra (GHG) coerenti con gli scenari di 2°C e 1,5°C si basano su tecnologie che oggi non sono completamente pronte per il mercato.



NEWS DALLE ASSOCIATE

- **Ambiente s.p.a. al 50° posto nel “Report Guamari 2023”** - Ambiente s.p.a. figura al 50° posto nella classifica stilata dal “Report 2023 on the Italian Architecture Engineering and Construction Industry”, il rapporto annuale con cui la società Guamari decreta ogni anno le 200 migliori società italiane dell’architettura, dell’ingegneria e delle costruzioni italiane, con un progresso di ben sette posizioni rispetto all’anno precedente.
- **Accordo BP e BWT Alpine F1 Team** - BP ha firmato un accordo con BWT Alpine F1 Team per ridurre le emissioni climalteranti presso la sua sede di Enstone (Oxfordshire), dove progetta, sviluppa, produce e costruisce parti e sistemi per le sue auto di Formula 1. L'accordo, informa una nota, prevede l'utilizzo da parte di BP di strumenti all'avanguardia per la misurazione e l'analisi dei dati per valutare in modo completo i dati sul consumo energetico e identificare dove l'utilizzo dell'energia potrebbe essere ottimizzato nella struttura. BP, che è partner di BWT Alpine F1 Team dal 2017, sta già lavorando per sviluppare i carburanti sostenibili al 100% richiesti dal regolamento tecnico FIA affinché il team Alpine F1 possa competere negli eventi di Formula 1 nel 2026, ben prima della data di entrata in vigore dei requisiti.
- **Greenthesi S.p.A. e la Join Venture con GKSD S.r.l.** - Greenthesi S.p.A. ha comunicato di aver perfezionato l'ingresso, nella misura del 40%, in una newco denominata GKSD Green Solutions S.r.l. con il partner GKSD S.r.l. (società appartenente al Gruppo San Donato). Scopo della Joint Venture è mettere a fattor comune le eccellenze tecniche e il know how che contraddistinguono le rispettive realtà industriali nell’ambito della sostenibilità e della tutela ambientale, al fine di sviluppare, soprattutto in Paesi emergenti, attività che riguarderanno la progettazione, costruzione, gestione e manutenzione di impianti di trattamento rifiuti, solidi e liquidi, pericolosi e non pericolosi.
- **Enilive fornisce SAF a Ryanair** - Ambiente s.p.a. figura al 50° posto nella classifica stilata dal “Report 2023 on the Italian Architecture Engineering and Construction Industry”, il rapporto annuale con cui la società Guamari decreta ogni anno le 200 migliori società italiane dell’architettura, dell’ingegneria e delle costruzioni italiane, con un progresso di ben sette posizioni rispetto all’anno precedente.
- **Eni: accordo con Federmanager per formazione sostenibilità** - Eni e Federmanager hanno sottoscritto un protocollo d'intesa con lo scopo di definire e promuovere percorsi formativi e di certificazione per il rafforzamento delle competenze ESG dei manager di ogni tipologia d'impresa. Questa collaborazione, spiega una nota, si inserisce negli obiettivi di Open-es, l'alleanza di sistema che supporta le aziende volta a monitorare e migliorare le performance di sostenibilità, con l'obiettivo di definire e implementare soluzioni formative efficaci e mirate alle competenze necessarie nei diversi settori.
- **L’iniziativa Enilive Station di Eni e Elis** - Joule, la Scuola di Eni per l'Impresa, Eni Corporate University ed Eni International Resources – in partnership con Elis Innovation Hub, hanno avviato il progetto "Enilive Station Manager" con l'obiettivo di individuare e formare i professionisti a cui affidare la gestione dei punti vendita Enilive. Il programma dal quale poi verranno selezionati i profili, punterà a sviluppare nei candidati competenze manageriali e imprenditoriali, fondamentali per un approccio rinnovato alla professione del gestore focalizzata sul cliente. Le Enilive station rappresentano l'impegno continuo di Enilive verso la decarbonizzazione.
- **MyRemono (NextChem) in contratto di sovvenzione per fondo Ue** - MyRemono, la controllata di NextChem dedicata alla depolimerizzazione della plastica, è stata preselezionata per la fase preparatoria del grant agreement (un contratto di sovvenzione) "Innovation Fund 3rd call for Small Scale projects", uno dei maggiori programmi di finanziamento al mondo per la realizzazione di progetti innovativi nel campo delle tecnologie pulite. Il progetto selezionato, spiega una nota, riguarda lo scale-up industriale della tecnologia modulare NXRe PMMA di MyRemono, attraverso l'implementazione di un impianto unico nel suo genere con una capacità di lavorazione fino a circa 5.000 tonnellate all'anno. Il progetto intende aumentare il tasso di riciclo dei rifiuti e scarti di PMMA nell'UE e ridurre la dipendenza dalle materie prime fossili per la produzione di questi intermedi, abbracciando un modello completamente circolare.
- **NextChem lancia “e-Factory per la chimica carbon-neutral”** - NextChem, attraverso la sua controllata NextChem Tech, ha lanciato un nuovo modello di "e-Factory per la chimica carbon neutral" volta allo sviluppo di prodotti chimici ed e-fuel carbon neutral. L'iniziativa è supportata dalla firma di un accordo di cooperazione con Newcleo con l'obiettivo di sviluppare uno studio per la produzione di idrogeno carbon-neutral e per consentire la produzione di idrogeno da elettrolisi e prodotti chimici sostenibili.

- **Neste riconosciuta come una delle 100 aziende più sostenibili al mondo** - Neste è stata inclusa per la 18esima volta consecutiva nel Corporate Knights 2024 Global 100 Index delle aziende più sostenibili. Sono state analizzate oltre 6.700 aziende confrontandole con concorrenti del settore globale, sottolineando l'impatto dei prodotti e servizi principali di un'azienda. Tra tutte le società incluse nell'elenco Global 100, Neste si è classificata al 19° posto nell'indice e nel settore Energia anche come la migliore.
- **Accordo Plenitude ed EDP Renovaveis per il fotovoltaico** - Plenitude, attraverso la sua controllata Eni New Energy US Inc., ha firmato un accordo con EDP Renováveis, S.A. ("EDPR") per l'acquisizione dell'80% di tre impianti fotovoltaici già operativi situati negli Stati Uniti. Si tratta in particolare dei parchi Cattlemen, (Texas), Timber Road (Ohio) e Blue Harvest (Ohio), che hanno una capacità complessiva installata di circa 478 MW, di cui 382 MW in quota Plenitude e una capacità di generazione di oltre 800 GWh annuali di energia da fonte rinnovabile.
- **Da San Marco Petroli REHVO, nuovo gasolio ecosostenibile** - La famiglia dei gasoli prodotti da San Marco Petroli si amplia con l'introduzione di REHVO – Good Diesel, un combustibile HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, olio vegetale idrotrattato), ottenuto da materie prime rinnovabili al 100%. REHVO, precisa una nota, è un prodotto conforme alla direttiva europea RED II che pone come focus la decarbonizzazione del sistema trasporti attraverso il crescente impiego di energia da fonti rinnovabili.
- **Idrogeno, Alpiq con San Marco Petroli e Sinloc in Veneto** - Alpiq, San Marco Petroli e Sinloc hanno annunciato l'avvio del progetto "H2 Laguna" che prevede la realizzazione di un impianto di produzione di idrogeno verde nell'area marittima di Porto Marghera, in un sito di San Marco Petroli, alimentato da energia elettrica da fonti rinnovabili, con una capacità fino a 10 MW. Una nota informa che a tal fine è stato avviato uno studio di fattibilità per definire le basi di progetto e la miglior configurazione tecnica volta a soddisfare la domanda di idrogeno verde per le applicazioni di mobilità nella regione. Oltre alla produzione di idrogeno verde, il progetto punta a realizzare un sistema regionale per il trasporto terrestre e per la navigazione marittima con la distribuzione di idrogeno verde attraverso la rete di stazioni di rifornimento di San Marco Petroli, nonché l'offerta di una flotta di camion elettrici a celle a combustibile (modalità pay-per-use).
- **Mimit: autorizza accordo sviluppo con Sonatrach per Augusta** - Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha autorizzato l'Accordo di sviluppo proposto da Sonatrach Raffineria Italiana per un programma di investimenti del valore di oltre 70 milioni di euro, volto alla tutela ambientale, da realizzare presso lo stabilimento industriale di Augusta. L'accordo, si legge in una nota, si articola in due progetti, uno destinato all'elettrificazione di alcune utenze alimentate a gas e vapore con la riduzione delle emissioni in atmosfera e, l'altro, volto al riciclo delle acque. I progetti consentiranno di risparmiare dai 2,5 ai 3 milioni di metri cubi di acqua all'anno e di ridurre le emissioni di CO2 di almeno 25.000 tonnellate in un anno.
- **Sonatrach Raffineria Italiana migliora il "Sustainability Impact Rating 2023"** - Dal 2019 SRI ha adottato il SI Rating™ di ARB come strumento, validato dall'ente di certificazione RINA ed in partnership ufficiale con ASB, per misurare la sostenibilità della propria attività industriale sulla base dei criteri ESG (Environmental, Social and Governance) e sui diciassette obiettivi delle Nazioni Unite dello sviluppo sostenibile (SDGs - Sustainable Development Goals). Dopo gli importanti risultati ottenuti nel 2020, con una valutazione di 77/100, e nel 2021 con una valutazione di 86/100, quest'anno SRI ha ulteriormente migliorato la propria performance, ottenendo una valutazione complessiva di 89/100.



ECOMONDO - 26° EDIZIONE

Rimini, 10 novembre 2023

“Bonifiche e riqualificazione dei siti contaminati in Italia: quali prospettive”, a cura di Comitato Tecnico Scientifico Ecomondo & Università di Roma “La Sapienza”, Unem, Legambiente, dove sono state previste alcune relazioni introduttive su invito, in particolare a cura dell’Amm.ne o di Istituzioni Pubbliche anche alla luce degli orientamenti comunitari per la transizione verso l’economia circolare applicata al settore delle bonifiche. È seguita quindi una tavola rotonda con possibilità di interazione con il pubblico.



“Strategie sostenibili per la bonifica dei siti inquinati: evoluzioni della ricerca applicata nazionale e internazionale” a cura di Comitato Tecnico Scientifico Ecomondo & Università di Roma “La Sapienza”, Unem, più specificamente dedicato alle tecnologie e alle strategie di bonifica, con casi studio che hanno messo in luce l’effettiva portata e i loro limiti. Gli interventi sono stati selezionati dalle oltre 20 call for paper ricevute.

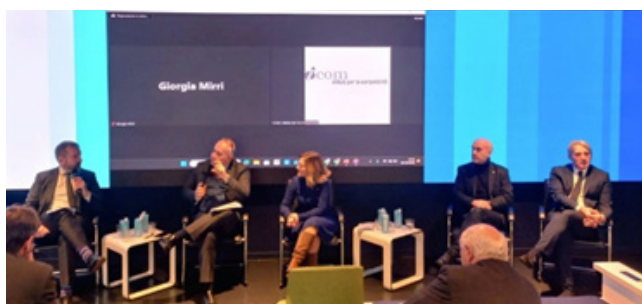
OIL&NONOIL

Verona, 29 novembre 2023

Una interessante giornata di confronto sul possibile contributo che la filiera del downstream petrolifero può dare alla decarbonizzazione dei trasporti, che rischia di essere inibito dall’attuale normativa che estromette il nostro settore dal mercato, indipendentemente dalla sua capacità di contribuire a questo processo. Questo il messaggio lanciato da Marina Barbanti, DG di Unem, in occasione del workshop “La via alternativa per la decarbonizzazione dei trasporti”, organizzato in collaborazione con Assopetroli-Assoenergia nell’ambito della manifestazione Oil&nonOil che si è tenuto lo scorso 30 novembre presso la Fiera di Verona. Nel corso dell’evento è stato ribadito l’importante contributo economico e sociale che possono dare i low carbon fuels nel decarbonizzare il settore dei trasporti, attraverso una loro maggiore valorizzazione, e quindi delle filiere ad essi connesse, e una più realistica penetrazione del vettore elettrico.



CONVEGNO I-COM SULLA NUOVA POLITICA INDUSTRIALE



Roma, 5 dicembre 2023

Il settore petrolifero non è fermo, ma in continua evoluzione per dare risposte concrete alla decarbonizzazione dei trasporti che richiederà il contributo di tutti. Il downstream petrolifero ricopre un ruolo centrale e strategico nella decarbonizzazione dei trasporti, grazie al concreto contributo che i low carbon fuels possono dare. Sarà però necessario cambiare approccio: da illusione della transizione, quindi escludente, a una transizione effettiva, quindi inclusiva. Al fine di riuscirci, non serve chiedere contributi, ma serve collaborare. È quanto ha affermato Massimiliano Giannocco, Responsabile Rapporti con Istituzioni ed enti locali di Unem, in occasione del convegno “Verso un’Italia sempre più sostenibile. Dal PNRR al nuovo PNIEC” organizzato dall’Istituto per la competitività (I-com) lo scorso 5 dicembre a Roma.

PROTOCOLLO D'INTESA PER LA PROMOZIONE DELL'HVO

18 dicembre 2023

Il 18 dicembre scorso Unem e Conou hanno siglato un Protocollo d'intesa per la promozione dell'HVO, un biocarburante a basso impatto ambientale che permette di ridurre le emissioni di CO₂ fino al 90%, nelle attività di raccolta e recupero degli oli usati. L'obiettivo comune del Protocollo è quello di sostenere nuove soluzioni in grado di fornire risposte concrete alle esigenze di mobilità sia di merci che di persone, promuovendo al contempo processi di economia circolare anche nella transizione verso una mobilità decarbonizzata. A tal fine, Unem si impegna a promuovere tra i propri Associati una diffusione sempre più capillare dell'HVO sul territorio nazionale, sia sulla rete di distribuzione stradale che su quella extra-rete, e a fornire tutte le informazioni utili a garantire facilità di reperimento alle imprese di raccolta che riterranno opportuno aderire all'iniziativa. Dal canto suo, CONOU, che già dal 2021 si è attivato per incentivare l'utilizzo di mezzi tecnologicamente più avanzati (Euro6) e che si avvale di una rete di raccolta di olio usato di 60 imprese, si impegna a promuovere favorire l'utilizzo dell'HVO presso i propri raccoglitori anche attraverso misure di incentivo all'acquisto.



ANALISI E GESTIONE DEI RISCHI EMERGENTI IN CONTESTI INDUSTRIALI E PORTUALI

Genova, 15 gennaio 2024

L'evento, organizzato dal DICCA Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale dell'università di Genova, si inserisce nel contesto del progetto "DRIVERS- Approccio combinato data-driven ed experience-driven all'analisi del rischio sistemico", finanziato da INAIL tramite il Bando Ricerche in Collaborazione (BRiC-2021), finalizzato a fornire nuovi strumenti per il rafforzamento delle capacità di risposta ai cambiamenti che stanno caratterizzando il Paese, attraverso un approccio dinamico e integrato al risk management. Durante l'evento è stata approfondita la necessità di innovazione di strumenti, fattori e criteri dell'Analisi di Rischio per affrontare le sfide

e cogliere le opportunità originate dai cambiamenti, con un focus sulla transizione energetica e le relative implicazioni e scelte strategiche nel territorio ligure. Sono state discusse le tematiche relative all'integrazione dei nuovi vettori energetici con impianti, infrastrutture e processi esistenti, nonché la contemporanea necessità di adattamento ai cambiamenti imposti dal crescente sviluppo della digitalizzazione e dagli effetti dei cambiamenti climatici. Unem ha rappresentato come la valutazione dei rischi emergenti per la sicurezza è centrale per il settore, impegnato nella transizione energetica, prevedendo un'iniziale azione di confronto tra i rischi "tradizionali" e i rischi "emergenti".





**CON SCANIA SUPER
PUOI RISPARMIARE
MOLTO DI PIÙ.
ABBIAMO LE PROVE.**



I 2.500 camion circolanti in Italia, dotati della nuova catena cinematica Scania, hanno superato le aspettative. Inquadra il QR code, scopri come puoi risparmiare e quanto puoi ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ utilizzando biocarburanti come l'HVO.

La catena cinematica Scania Super, basata sul nuovo motore endotermico, permette un risparmio di carburante di almeno l'8% rispetto alla precedente gamma Scania 13 litri. Confronto effettuato per trasporti a lungo raggio.

SCANIA