

muoversi

UNEM

ENERGIE E TECNOLOGIE PER IL FUTURO

SICUREZZA ENERGETICA E COMPETITIVITÀ ITALIANA SPECIALE ASSEMBLEA 2024



NELLA SOSTENIBILITÀ, C'È TUTTA LA BELLEZZA DEL FUTURO.



Come possiamo progettare il nostro futuro, tutelando anche quello del pianeta? La soluzione c'è, e si chiama **Circular Economy**.

Un modo di pensare, e di agire, che deve guidarci nelle scelte di ogni giorno. **CONOU**, il **Consorzio Nazionale Oli Usati**, è un'eccellenza italiana in questo settore, che da **40 anni** raccoglie e **rigenera milioni di tonnellate di olio minerale esausto**, proteggendo l'ambiente e la nostra salute.

Una filiera di **60 aziende** e più di **1200 persone** che insieme contribuiscono ad alimentare il **circolo virtuoso della sostenibilità**.

FACCIAMO CIRCOLARE LA CIRCULAR ECONOMY.



**CONSORZIO
NAZIONALE
OLI USATI**
CONOU

INDICE

5 EDITORIALE

APERTURA

6 UNEM, LA CASA COMUNE DELLE ENERGIE PER LA MOBILITÀ

di Gianni Murano, *Presidente Unem*

COVER STORY

8 BIOCARBURANTI, PRINCIPALI PILASTRI PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

di Gilberto Pichetto Fratin,
Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica

10 IL RUOLO DELL'INDUSTRIA PER UNA DECARBONIZZAZIONE RESPONSABILE

di Adolfo Urso,
Ministro delle Imprese e del Made in Italy

12 UNA TRANSIZIONE CHE NON COMPROMETTA LA COMPETITIVITÀ

di Nicola Zaccheo, *Presidente ART*

14 L'INDUSTRIA, BENE COMUNE DA DIFENDERE

di Antonio Gozzi, *Special Advisor Autonomia strategica europea, Piano Mattei e Competitività, Confindustria*

16 IL GRANDE POTENZIALE "NASCOSTO" DELLE BIOMASSE

di Franco Cotana, *Amministratore Delegato RSE*

18 DECARBONIZZARE OLTRE GLI SLOGAN E LE SEMPLIFICAZIONI

di Stefano Ciafani, *Presidente Legambiente*

20 BIORAFFINAZIONE E GESTIONE INTEGRATA DELLE MATERIE PRIME

di Isabella De Bari, *Head of Laboratory, process and technologies for Biorefinerys and Green Chemistry, ENEA*

22 I PUNTI DI VISTA DELLA POLITICA

Massimo Bitonci, *Sottosegretario MIMIT* / Silvia Fregolent, *IV* / Luca Squeri, *FI* / Vinicio Peluffo, *PD* / Ettore Rosato, *Azione* / Massimiliano De Toma, *FdI*

STUDI E RICERCHE

25 ENERGIA E CARBURANTI: IL QUADRO NAZIONALE

ATTUALITÀ

28 PIÙ CHE UN MANIFESTO... UNA PROPOSTA ALL'EUROPA

29 METTERE AL CENTRO LE PERSONE PER RENDERE SOSTENIBILE IL PROGRESSO

RUBRICHE

30 RASSEGNA STAMPA TECNOLOGIE PER IL FUTURO TOYOTA SCOMMETTE ANCORA SULL'IBRIDO E PRESENTA MOTORI PENSATI PER BIO ED E-FUEL

32 DALLA PISTA ALLA STRADA OGGI LE AUTO VINCENTI NASCONO DENTRO UN MEGA SIMULATORE

33 EVENTI UNEM

36 NEWS DALLE ASSOCIATE



RELAZIONE ANNUALE 2024



**SCARICA LA RELAZIONE
SU WWW.UNEM.IT**

EDITORIALE



MUOVERSI
TRIMESTRALE DI UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ
ANNO 2024 N. 3 LUGLIO / SETTEMBRE
Direttore Responsabile
Marco D'Aloisi
Collaboratori
Armando Durazzo, Paolo Guarino, Roberto Roscani
Ideazione e Progettazione Grafica
Atlas Consulting

Il nuovo Parlamento europeo uscito dalle elezioni dello scorso 9 giugno non ha modificato più di tanto gli equilibri politici che continuano a poggiarsi su una maggioranza molto simile a quella precedente. La prova è nella rielezione di Ursula von der Leyen alla guida della Commissione arrivata grazie ai voti dei Popolari, Socialisti e Liberali, ma anche con il sostegno decisivo del gruppo dei Verdi che, per quanto molto indeboliti, di fatto hanno evitato che i franchi tiratori – una cinquantina – affossassero l'ex ministra tedesca che, infatti, è stata rieletta con 401 voti (41 in più del quorum necessario rispetto ai 19 del 2019, quando però l'eurocamera era composta da 751 membri) e senza i 53 voti dei Verdi la conferma probabilmente non ci sarebbe stata. Ora Ursula von der Leyen deve superare lo scoglio della formazione della nuova Commissione che tuttavia non potrà prescindere da quanto avvenuto a livello di singoli Stati dove le forze che la sostengono in Europa non hanno certo brillato. Al di là di ciò, una correzione di rotta sarà comunque necessaria, come del resto è emerso dall'assemblea Unem dello scorso luglio, di cui diamo ampio conto nelle pagine che seguono, perché è evidente che il “modello Timmermans” non ha funzionato. Anzi, ha reso più debole l'industria europea, in particolare quella dell'automotive che si trova di fronte ad un bivio esiziale.

Serve un *“approccio realistico e concreto fondato sulla neutralità tecnologica e il Governo porterà questa posizione anche in Europa”* ha detto il Ministro Pichetto Fratin nel suo intervento di apertura, aggiungendo che *“la politica deve tornare ad assumersi l'onere e la responsabilità di guidare i processi. E deve farlo con responsabilità, con realismo, con consapevolezza. Quello che mi pare non sia accaduto, ad esempio, quando in Europa si è deciso il divieto dei motori endotermici al 2035”*. Gli ha fatto eco il Ministro Urso che, chiudendo i lavori, ha tenuto a ricordare l'impegno del Governo *“affinché ci fosse maggiore consapevolezza in Europa su una transizione che deve essere assolutamente equilibrata e giusta, tale da tutelare la competitività delle nostre imprese e offrire loro strumenti utili per decarbonizzare le proprie attività”*.

Bisognerà capire fino a che punto la neo Presidente potrà cedere sul tema del phase-out dei motori a combustione interna o sul ruolo dei biocarburanti senza perdere il sostegno dei Verdi che da parte loro non sono certo disposti a mollare su questi temi. Sul primo punto ha già detto che *“l'obiettivo della neutralità carbonica per le automobili nel 2035 è un obiettivo che resta. Dobbiamo creare prevedibilità per gli investitori, per i produttori e per i clienti. Questo richiede un approccio tecnologicamente neutro, in cui i carburanti sintetici devono giocare un ruolo”*. Sul secondo punto, ha precisato che i biocarburanti *“possono svolgere un ruolo attraverso un emendamento mirato al regolamento come parte della previsione. È importante attenersi agli obiettivi ed essere tecnologicamente neutri”*. Dichiarazioni che si prestano a molte interpretazioni.

Tra le novità dell'assemblea di quest'anno c'è stata però la presenza di Stefano Ciafani, la prima volta per un presidente di Legambiente. Ciafani ha ricordato la necessità e l'importanza di un *“confronto aperto e largo, anche partendo da punti di vista distanti, non tanto per ricercare una coincidenza di idee, ma per capire come venire a capo di una sfida complessa che riguarda tutti, rispetto alla quale le semplificazioni, di cui è pieno il dibattito, non aiutano mai. Come non aiutano scelte politiche e normative - europee come nazionali - che vanno in direzioni contrapposte”*. E in questo contesto ha aggiunto *“dobbiamo fare in modo che tutto il know-how, anche industriale, che la filiera della raffinazione ha fino ad oggi acquisito non solo non sia disperso, ma contribuisca allo scenario di domani e dopodomani, evitando di ripetere errori compiuti negli scorsi decenni”*.

Buona lettura



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

UNEM, LA CASA COMUNE DELLE ENERGIE PER LA MOBILITÀ

di Gianni Murano, *Presidente Unem*

L'assemblea di quest'anno, cui è dedicato questo numero speciale, ha visto un'ampia partecipazione sia a livello associativo che di rappresentanti delle Istituzioni e del Governo. Proponiamo uno stralcio della conferenza stampa del Presidente Gianni Murano che ha colto l'occasione per fare anche il punto di un anno alla guida di UNEM.

Negli ultimi 12 mesi molto è cambiato nel mondo dell'energia e nel settore che UNEM rappresenta: le energie per la mobilità. È emersa una visione diversa, più concreta e pragmatica, della transizione energetica e soprattutto



di una maggiore consapevolezza su come alcune scelte, che in molti ora definiscono ideologiche, abbiano avuto impatti significativi sul tessuto sociale e industriale europeo e del nostro Paese. In tale quadro, la decarbonizzazione, anche dei trasporti, si inserisce in una fase storica molto delicata e diversa da quanto si osservava all'inizio di questa decade.

Negli ultimi anni è cresciuta la frammentazione geoeconomica che ha invertito il processo di integrazione e globalizzazione dei mercati delle materie prime. Processo che in passato ha invece sostenuto la crescita globale e aiutato ad aumentare gli standard di vita, soprattutto nei Paesi emergenti. Seppure con costi più alti del passato, ma comunque lontani dai picchi del 2022, gli approvvigionamenti di petrolio e prodotti finiti hanno trovato rapidamente nuove rotte, fronteggiando sia le sanzioni alla Russia che le problematiche relative al canale di Suez oggetto degli attacchi Houthi.

Questa resilienza del petrolio è emblematica di quanto fatto negli ultimi

decenni dal settore della raffinazione per la flessibilità dei propri impianti produttivi, che ha consentito di trovare soluzioni nuove e diverse minimizzando l'impatto sui costi.

Nel complesso, i prezzi del Brent hanno chiuso il 2023 con una media annua di 82 dollari/barile, circa 17 dollari in meno rispetto al 2022, mostrando tuttavia una qualche volatilità che nel 2024 dovrebbe essere minore considerato che la forchetta tra le quotazioni massime e minime nei primi sei mesi dell'anno è stata di 15 dollari/barile rispetto ai 25 del 2023 e i 52 del 2022.

È indubbio che avremo bisogno di più energia per soddisfare i bisogni crescenti di una popolazione destinata a raggiungere circa i 10 miliardi nel 2050. Serviranno quindi investimenti crescenti per lo sviluppo delle fonti rinnovabili senza dimenticare quelle tradizionali che oggi, come vent'anni fa, coprono l'80% della domanda totale.

Mentre la domanda globale cresce, la domanda di energia europea e italiana si riduce. Nel nostro Paese negli ultimi 5 anni la domanda di energia è diminuita di 13 Mtep e oggi con circa 145 Mtep non è molto distante dai livelli del 2020. Il petrolio, nonostante sia diminuito di 3,4 Mtonn, è ritornato ad essere la prima fonte di

energia del Paese e, tutto sommato, si mantiene da 10 anni intorno ai 55 Mtonn, ma con emissioni di CO₂ che nello stesso periodo in fase produttiva (raffinazione) secondo ISPRA si sono ridotte del 26%. Dal canto loro, le rinnovabili nel 2019 erano pari a 29,5 Mtep, nel 2023 a 30,7.

Il processo di elettrificazione sembra lento nella penetrazione sulla mobilità, mentre la cosiddetta ibridizzazione delle auto appare decisamente più marcato e si riflette in una crescita della domanda di benzina. Cresce anche la componente bio dei nostri carburanti che dagli attuali 1,7 Mtonn arriveranno a 6 nel 2030 e circa 9 nel 2040.

L'elettrificazione, quindi, non sembra essere la bacchetta magica che era nelle assunzioni qualche anno fa. Confidiamo che la normativa europea possa essere basata su un nuovo corso di pragmatismo. Non dobbiamo mettere assolutamente in discussione gli ambiziosi obiettivi della decarbonizzazione, tutt'altro, ma dobbiamo raggiungerli davvero puntando su tecnologie capaci di farlo, sulle competenze e sulle peculiarità industriali di ogni singolo Paese. Da questo punto di vista, in effetti, sembra arrivare un processo di ridiscussione di alcune delle traiettorie individuate dalle normative europee. I Low Carbon Fuels, prodotti di origine vegetale, di scarti di lavorazione, ma anche da virtuosi processi di waste-to-oil e plastic-to-oil, sono sempre più considerati e saranno centrali, insieme ai bio-gas, per



una efficace decarbonizzazione della mobilità non solo stradale ma anche della parte marina e aviazione.

UNEM ha portato avanti molte iniziative negli ultimi dodici mesi per guidare un realistico processo di transizione. Tra le più recenti, la firma in occasione del G7 di Torino di una “Dichiarazione congiunta” di azioni a sostegno del ruolo dei biocarburanti nel processo di decarbonizzazione della mobilità, presentata ai Ministri del G7 e firmata da oltre 70 stakeholder pubblici e privati attivi nel settore dei biocarburanti in vista del G20 di ottobre in Brasile.

Anche il documento riepilogativo del B7, ossia l'Engagement Group in ambito G7 riservato al mondo delle imprese, ribadisce il contributo determinante dei Low Carbon Fuels (LCF) ed evidenzia la strategicità della raffinazione per la transizione.

Abbiamo dunque contribuito concretamente a far crescere la consapevolezza che esistono alternative reali al solo elettrico in grado di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nei trasporti. Significativo il fatto che UNEM sia riuscita a coinvolgere su queste posizioni diverse realtà, dalle Università alle Associazioni, sviluppando quindi posizioni sempre più allargate e intersettoriali fatte proprie ormai anche da altre componenti della filiera. È infatti ormai patrimonio comune la necessità di una visione più ampia per valutare le reali emissioni di CO2 quando considerate più correttamente sull'intero ciclo di vita, nonché di un'analisi dei costi evitati delle varie soluzioni tecnologiche.

Siamo poi entrati a far parte della Federazione del Mare considerato l'interesse ai temi della blu economy, sia come utilizzatori dei servizi marittimi che come fornitori di prodotti per il trasporto.

UNEM ha sottoscritto il documento “Più che un Manifesto...una proposta all'Europa”, realizzato insieme a FueslEurope, per arrivare ad una strategia europea per la transizione energetica verso carburanti rinnovabili per la mobilità e prodotti per l'industria sostenibili, convenienti e affidabili.

Un altro tema che ha molto impegnato UNEM in questo anno è stato quello della ristrutturazione della rete carburanti. UNEM è stata tra i promotori di un tavolo di confronto tra operatori e sindacati dei gestori nel tentativo di arrivare ad un testo condiviso da presentare al Governo. L'accordo non c'è stato su tutto, ma sicuramente ci sono state

ampie convergenze su larga parte dei temi affrontati.

Il tavolo si è rivelato uno strumento di lavoro straordinario che ha generato idee e proposte che potranno eventualmente migliorare nel suo percorso parlamentare l'imminente DDL di riforma

Concludendo, l'Associazione si è confermata centrale in questo processo di supporto e stimolo al settore della mobilità e collante di iniziative intersettoriali per rappresentare in maniera allargata tutta la filiera.

UNEM vuole unire chi ha interessi comuni per il processo di decarbonizzazione, di sostenibilità delle competenze e delle strutture strategiche del nostro Paese. Vuole unire chi vede nella Associazione la casa comune delle energie per la mobilità e vuole lavorare insieme per un obiettivo comune: essere competitivi per decarbonizzare davvero!

**UNEM VUOLE UNIRE CHI
HA INTERESSI COMUNI
PER IL PROCESSO DI
DECARBONIZZAZIONE,
DI SOSTENIBILITÀ DELLE
COMPETENZE E DELLE
STRUTTURE STRATEGICHE DEL
NOSTRO PAESE. VUOLE UNIRE
CHI VEDE NELLA ASSOCIAZIONE
LA CASA COMUNE DELLE
ENERGIE PER LA MOBILITÀ E
VUOLE LAVORARE INSIEME
PER UN OBIETTIVO COMUNE:
ESSERE COMPETITIVI PER
DECARBONIZZARE DAVVERO!**

BIOCARBURANTI, PRINCIPALI PILASTRI PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

di **Gilberto Pichetto Fratin**, *Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica*

L'intervento di apertura di Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, all'assemblea annuale di UNEM conferma l'impegno del Governo per favorire lo sviluppo dei biocarburanti, da affiancare all'elettrificazione e in prospettiva all'idrogeno. Ne proponiamo una sintesi.

Oggi è un momento di confronto importante che giunge in un periodo storico di grande cambiamento. Il climate change è una sfida globale a cui l'Italia deve contribuire. Il nostro compito di decisori politici è quello di creare un sistema in cui la lotta al cambiamento climatico e la decarbonizzazione dell'economia diventino motori di sviluppo ed elementi capaci di valorizzare la competitività del Paese e creare benefici sociali, con un obiettivo che non è quindi solo legato alle percentuali di emissione carbonica, ma è foriero di nuova visione politica e culturale. Dobbiamo cogliere l'occasione di questa nuova rivoluzione, vivendola come un'opportunità, nel modo più equilibrato e realistico possibile, meno ideologico possibile, superando quegli schematismi e quella eco-demagogia che abbiamo contrastato in questi anni. Serve che la politica torni ad assumersi l'onere e la responsabilità di guidare i processi, senza lasciare che la direzione sia solo data da dati scientifici o tecnologici. E deve farlo con responsabilità, con realismo, con consapevolezza. Quello che mi pare non sia accaduto, ad esempio, quando in Europa si è deciso il divieto dei motori endotermici al 2035. Il Governo sta usando questo approccio che si sta concretizzando attraverso i provvedimenti adottati e che è indicato nel PNIEC che il 1° luglio abbiamo inviato alla Commissione europea. Il PNIEC è lo strumento programmatico che traccia con grande pragmatismo la nostra strada energetica e climatica, superando gli approcci velleitari del passato. È un Piano che abbiamo condiviso con i protagonisti della transizione, che non nasconde i passi ancora necessari per colmare alcuni gap, ma si concentra sulle grandi op-



portunità derivanti dallo sviluppo di tutte le fonti, senza preclusioni. È un percorso che vede un disegno energetico del nostro paese al 2033 che certamente deve puntare sulle rinnovabili, in senso largo: geotermico, eolico, fotovoltaico, idrogeno, che ha le potenzialità per diventare il carburante del futuro. Nell'aggiornamento del PNIEC è stato adottato un approccio realistico e tecnologicamente neutrale, che prevede una forte accelerazione su diversi settori. Oltre

alle fonti rinnovabili elettriche, si punta con convinzione su produzione di combustibili rinnovabili come il biometano e l'idrogeno che sarà una delle gambe importanti della transizione. Tutto ciò insieme all'utilizzo di biocarburanti, che già nel breve termine possono contribuire alla decarbonizzazione del parco auto esistente, alla diffusione di auto elettriche e a una riduzione della mobilità privata.

Le fratture nel mondo dell'energia

In tempi rapidissimi, dopo anni di relativa stabilità, alcuni eventi globali hanno provocato scossoni fortissimi nel mondo dell'energia: la crisi dei prezzi, conflitti in Ucraina e Medio Oriente, fratture nelle catene di approvvigionamento, impennata dei prezzi delle materie prime. In tale contesto, la decarbonizzazione, anche dei trasporti, si inserisce in una fase nuova. Un contesto ricco di incognite ma anche di opportunità. Opportunità che si realizzeranno se saremo in grado di costruire un approccio sistemico e a favore dello sviluppo. Bisogna agevolare la diffusione di nuove tecnologie e avere la capacità di favorire gli investimenti. E occorre costruire una alleanza europea sempre più larga, come già stiamo facendo, coinvolgendo anche il Nord Africa tra i



partner strategici per un nuovo mix energetico sostenibile.

Mobilità sostenibile: innovazione e neutralità tecnologica

Lo stop ai motori endotermici previsto dal regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO₂ per le nuove auto-vetture e furgoni, come sapete, non ci convince. Rischiavamo di penalizzare il settore automotive che è essenziale per l'industria italiana ed europea. La decarbonizzazione dei trasporti è tra le sfide di maggior rilievo per gli obiettivi emissivi e di transizione energetica. La parola chiave per la transizione è "innovazione". La corsa e le prospettive di crescita di altre tecnologie, come biocarburanti e idrogeno, ci spingono a dire che sono soluzioni da affiancare alle auto elettriche per centrare il target di abbattimento delle emissioni. Da questo punto di vista, non possiamo dimenticare che un passo importante, in Italia, è il rinnovo del parco auto, visto che ci sono ancora 2,5 milioni di auto "euro 1" o "euro 2" che hanno livelli di emissioni pari a 60 milioni di vetture "euro 6".

Come evidenziato nel PNIEC, l'elettrificazione diretta dei trasporti e l'utilizzo dei biocarburanti avranno un ruolo complementare nella decarbonizzazione del settore dei trasporti. Se da una parte l'elettrificazione dei trasporti è una soluzione rivolta alle nuove immatricolazioni, in particolare di veicoli leggeri, i biocombustibili avranno un ruolo chiave già nel breve termine in quanto contribuiscono alla decarbonizzazione del parco esistente e non solo a quello delle nuove immatricolazioni. Inoltre, nel lungo termine, i biocarburanti ricopriranno un ruolo rilevante nella decarbonizzazione dei settori difficilmente elettrificabili. I biocarburanti sostenibili possono e devono fornire un contributo fondamentale alla decarbonizzazione del settore trasporti a livello globale.

Questo principio è stato affermato, pochi mesi fa, nel corso del Forum Internazionale di Torino sui Biocarburanti Sostenibili organizzato dal MASE in occasione del G7 Clima, Energia e Ambiente a Venaria Reale. Occorre mettere in campo e attuare tutte le soluzioni, in ottica di neutralità tecnologica, per decarbonizzare tutti i settori dei trasporti: aereo, marittimo e stradale. In tale contesto, i biocarburanti sono tra i principali pilastri della decarbonizzazione del settore trasporti, insieme all'elettrificazione, all'efficienza energetica e agli altri carburanti sostenibili. Per quanto

riguarda l'Italia, la riconversione delle bioraffinerie assicura una produzione attuale di biocarburanti pari ad oltre 750.000 tonnellate che, in prospettiva futura, raggiungeranno 1,1 milioni di tonnellate, soprattutto di biocarburanti avanzati. In questo settore l'Italia vanta una leadership tecnologica importante a livello internazionale e su queste basi si fonderanno le future trasformazioni delle raffinerie italiane.

Per i trasporti soluzioni concrete, sostenibili economicamente

Le soluzioni da mettere in campo per la transizione nel settore dei trasporti sono diverse. Per decarbonizzare i trasporti c'è la strada dell'elettrico a cui vanno affiancate altre soluzioni come biocarburanti, in cui il nostro Paese rappresenta un'eccellenza, e idrogeno soprattutto per il trasporto pesante. Il Governo porterà questa posizione anche in Europa per una transizione sostenibile attraverso una politica industriale che faccia della transizione energetica uno strumento efficace per creare ricchezza e sviluppo. In caso contrario, il rischio è quello della deindustrializzazione e della conseguente perdita di posti di lavoro: uno scenario che non ci appartiene e che non vogliamo e non possiamo permetterci.

LE SOLUZIONI DA METTERE IN CAMPO PER LA TRANSIZIONE SONO DIVERSE. SIAMO PER UN APPROCCIO REALISTICO E CONCRETO FONDATA SULLA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA. ACCANTO ALLA STRADA DELL'ELETTRICO VI SONO I BIOCARBURANTI, IN CUI IL NOSTRO PAESE RAPPRESENTA UN'ECCellenza, E L'IDROGENO

IL RUOLO DELL'INDUSTRIA PER UNA DECARBONIZZAZIONE RESPONSABILE

di **Adolfo Urso**, *Ministro delle Imprese e del Made in Italy*

Pubblichiamo una trascrizione dell'intervento di Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, all'assemblea UNEM, nel corso del quale ha ribadito l'impegno del Governo italiano per cercare di riportare l'Italia al posto che si merita nel panorama industriale europeo e internazionale.

Concentrerò l'intervento nel descrivere quello che il Governo, il mio dicastero in particolare, ha fatto e intende fare per la sicurezza energetica e la competitività del nostro Paese e contribuire in maniera significativa a una effettiva decarbonizzazione, ben consapevoli che è un obiettivo particolarmente sfidante per il settore dei trasporti e per il nostro Paese.

Ovviamente condividiamo l'ambizione dell'Unione europea di diventare comunque e al più presto il primo Continente a emissioni zero nette e di farlo affermandosi come leader nella produzione delle tecnologie green e innovative. Non ci basta essere i primi consumatori di queste tecnologie, ma vogliamo essere – noi come Italia – anche dei produttori e siamo consapevoli che questo richiederà un lavoro importante e significativo, direi corale, di sistema su numerosi piani. Le imprese dovranno rivedere i processi produttivi e investire in nuove tecnologie con l'aiuto delle Istituzioni che dovranno offrire policy e strumenti adeguati al loro supporto. Anche per questo abbiamo utilizzato al meglio le risorse, sia nazionali che europee, dovute anche alla riprogrammazione dei fondi del PNRR, per investirle in misura preva-



lente, sempre di più, sull'innovazione tecnologica delle nostre imprese anche ai fini di un loro efficientamento energetico. Ne sono esempi le risorse della riprogrammazione europea attraverso il capitolo del RePowerEU, quasi 10 miliardi di euro che il

nostro dicastero ha avuto in più grazie a una sapiente regia nel confronto con la Commissione europea. Di questi, 6,3 miliardi di euro sono stati destinati a incrementare il "Piano Transizione 5.0" che con queste risorse aggiuntive, insieme ai 6,4 miliardi di euro dei fondi nazionali pluriennali, diventano quasi 13 miliardi di euro decisivi per sostenere in questi mesi gli investimenti delle imprese sull'innovazione. Tengo a ribadire che entro il mese di luglio il "Piano Transizione 5.0", che peraltro ha effetto retroattivo al 1° gennaio, sarà pienamente operativo.

Abbiamo inoltre incrementato, sempre attraverso la stessa riprogrammazione, le risorse per chi invece vuole realizzare impianti produttivi green, come ad esempio batterie, impianti eolici, impianti fotovoltaici, destinando 2,5 miliardi di euro all'industria net zero con il primo bando per quasi 1,8 miliardi che è già attivo. Poi vi sono altre risorse, 320 milioni di euro, per

l'efficientamento energetico delle piccole e medie imprese a fondo perduto e credo questo completi un panorama particolarmente importante. Si tratta di 9,7 miliardi di euro aggiuntivi rispetto a quelli che ci erano stati destinati, che derivano appunto dalla riprogrammazione europea. Tutti diretti sulla transizione ecologica delle nostre imprese.

Sin dal primo giorno della legislatura ci siamo impegnati affinché ci fosse maggiore consapevolezza in Europa su una transizione che deve essere assolutamente equilibrata e giusta, tale da tutelare la competitività delle nostre imprese, offrire loro strumenti utili per decarbonizzare le proprie attività. Continueremo perciò a portare in Europa, soprattutto nella nuova legislatura - laddove gli equilibri nel Parlamento europeo, ma anche nella nuova Commissione europea e certamente nel Consiglio d'Europa, sono più favorevoli a una visione pragmatica, responsabile della decarbonizzazione - più forti di ieri la nostra visione basata su un approccio pragmatico alla transizione ecologica che si fonda sul principio di neutralità tecnologica.

Principio assolutamente necessario per consentire di coniugare la sostenibilità ambientale con quella economica del nostro Continente e con la sostenibilità sociale del nostro sistema produttivo. E proporremo la creazione di nuovi strumenti comuni, il rafforzamento degli esistenti, a partire dalla

tassonomia, che oggi esclude interi comparti come la raffinazione, per evitare il rischio di una progressiva deindustrializzazione di intere filiere strategiche che noi invece vogliamo assolutamente sostenere. Nel settore dei trasporti, che sarà chiamato a sostituire i carburanti fossili tradizionali, oltre che sulla mobilità elettrica occorre puntare necessariamente anche sulla ricerca e lo sviluppo degli altri carburanti – sintetici, biologici, l'idrogeno e quant'altro ancora – e investire, come noi sappiamo fare meglio di altri, sull'economia circolare per utilizzare materie prime di origine biologica soprattutto per quei settori che non hanno alternative concrete per la decarbonizzazione. Questa nostra visione, quella della neutralità tecnologica, siamo riusciti comunque a inserirla nel dibattito europeo nello scorcio dell'ultima legislatura, con risultati anche significativi. Basti pensare a quello che abbiamo ottenuto nel regolamento Euro 7, a quello che abbiamo fatto sui veicoli leggeri aprendo la strada ai combustibili sintetici e certamente anche, a breve, ai combustibili biologici, o a quello che abbiamo ottenuto più recentemente nel regolamento sul packaging, salvaguardando l'intera filiera produttiva italiana. Io credo che questa capacità di indirizzare il nostro Continente sarà ancora più produttiva in questa nuova legislatura in cui il ruolo dell'Italia sarà certamente maggiore.

In questo contesto particolarmente sfidante, in cui siamo impegnati con voi e con tutti coloro che credono la possibilità di salvaguardare un sistema produttivo nella strada di una decarbonizzazione responsabile, presenteremo a breve in Consiglio dei Ministri, prima della pausa ferragostana, il disegno di legge del riordino del settore dei carburanti su cui abbiamo lavorato insieme al Ministero dell'Ambiente e, in un confronto produttivo, con tutte le associazioni che rappresentano l'intera filiera. Si tratta di un disegno di legge su cui il Parlamento potrà dire la sua nell'ambito del confronto parlamentare, così come è giusto che sia con una legge di ri-

**PROPORREMO LA CREAZIONE
DI NUOVI STRUMENTI COMUNI,
IL RAFFORZAMENTO DEGLI
ESISTENTI, A PARTIRE DALLA
TASSONOMIA, CHE OGGI ESCLUDE
INTERI COMPARTI COME LA
RAFFINAZIONE, PER EVITARE IL
RISCHIO DI UNA PROGRESSIVA
DEINDUSTRIALIZZAZIONE DI INTERE
FILIERE STRATEGICHE CHE NOI
INVECE VOGLIAMO ASSOLUTAMENTE
SOSTENERE**

ordine del settore così importante e lungamente attesa dagli operatori. Il nostro obiettivo è quello di arrivare finalmente a una legge organica intervenendo su alcuni aspetti che noi riteniamo fondamentali. Tra questi, la tematica della regolamentazione del regime delle autorizzazioni per l'attività di distribuzione dei carburanti, la riduzione del numero dei punti vendita per renderli sostenibili per gli operatori del settore, aumentare la presenza per tutte le forme alternative ai combustibili fossili. Non soltanto quelli del sistema elettrico, ma anche tutti gli altri tipi di carburanti a cui noi crediamo possano essere destinate risorse perché altrettanto sostenibili sul piano ecologico. Affronteremo la disciplina dei rapporti contrattuali in tema di gestione degli impianti di distribuzione.

Affronteremo le tematiche della razionalizzazione, della riconversione della rete distributiva urbana ed extraurbana con incentivi significativi per la dismissione degli impianti e l'introduzione di stazioni di ricarica elettrica e biocarburanti con il finanziamento di una parte delle spese sostenute. Sono inoltre previsti incentivi amministrativi e premialità se si costruisce o si ristrutturano edifici in un'area dove è presente un impianto dismesso. E questo ai fini anche del mantenimento dei siti produttivi del nostro Paese.

Il nostro obiettivo è sempre quello, nel percorso di riconversione, di mantenere i siti produttivi – tanto più i siti industriali del nostro Paese – nella consapevolezza che dobbiamo rafforzare la duplice transizione digitale e green e il nostro ruolo di Paese industriale, di Paese che produce quello che poi consuma e spesso esporta. Di conseguenza, tutta la nostra azione strategica, compresa la mia recente missione in Cina, è volta a fare del nostro Paese un Paese accogliente e tecnologicamente avanzato. Un Paese produttore sia nel campo dell'economia digitale microelettronica – 9 miliardi di investimenti che abbiamo potuto annunciare nei primi sei mesi di quest'anno, primi in Europa – sia nel settore della tecnologia green in cui abbiamo intenzione di sviluppare, anche in partnership con investitori stranieri, una competitività che credo possa essere pienamente realizzata nel nostro Paese. Anche a tal fine, avendo una visione strategica e mantenendo gli impegni presi, abbiamo già presentato in Parlamento un decreto legge sulle materie prime critiche che sono fondamentali per la tecnologia green e digitale, in modo che anche in Italia si possa realizzare un'intera filiera, dall'estrazione alla lavorazione per i nostri settori industriali così da avere tutto il ciclo produttivo, compreso quello su cui siamo particolarmente performanti ossia quello del riciclo. E per questo, e non a caso, ben conscio della forza del nostro Paese, abbiamo chiesto alla Commissione europea che nel percorso di realizzazione del regolamento sulle materie prime critiche fosse innalzata l'asticella dell'obiettivo nel 2030 dall'iniziale 15% al 25%, nella piena consapevolezza che poi la vera sfida del nostro Paese nei prossimi decenni sarà proprio nel riciclo dei prodotti e delle materie che serviranno per le tecnologie green e digitali. Questo è il ruolo che l'Italia può conquistarsi nel mondo.

UNA TRANSIZIONE CHE NON COMPROMETTA LA COMPETITIVITÀ

di Nicola Zaccheo, Presidente ART

L'intervento del presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Nicola Zaccheo, all'assemblea annuale di UNEM si sofferma sul ruolo del regolatore e sugli interventi avviati per migliorare l'efficienza, l'innovazione e la qualità dei servizi di trasporto e di mobilità locale, urbana ed extra urbana.

Decarbonizzazione e competitività o, meglio, decarbonizzare mantenendo elevata la competitività: un tema cruciale, non solo nel mondo dei trasporti, ma nel più generale assetto strategico dell'Unione e di tutti i suoi Stati membri. Come sapete, il 30 maggio scorso il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato le conclusioni "Promuovere infrastrutture delle reti elettriche sostenibili", documento nel quale vengono proposte una serie di misure per una rete elettrica interconnessa e resiliente in Europa, al fine di garantire la sicurezza energetica e conseguire la decarbonizzazione nell'Unione europea. Il documento finale sottolinea l'esigenza di completare e migliorare l'interconnessione delle reti elettriche europee, con l'obiettivo di incorporare più fonti energetiche rinnovabili e di stabilizzare i prezzi e mantenere alti livelli di competitività.

Per quanto concerne il mercato dei trasporti, sul fronte della transizione energetica, che si è imposto con forza all'attenzione dell'agenda politica nel periodo post pandemia e con il sopraggiungere della crisi energetica determinata dalla guerra in Ucraina, l'Italia ha intrapreso un percorso importante: transizione ecologica, insieme a quella digitale, all'innovazione e all'inclusione sociale, rappresentano infatti gli assi portanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Come tutti i grandi cambiamenti, la transizione ecologica implica nuove potenziali problematiche ma anche nuove importanti sfide. Abbiamo, infatti, necessità di sistemi innovativi e nuove tecnologie il cui sviluppo costituirà, indubbiamente, una grande opportunità di crescita. UNEM è molto attiva in questo, fornisce un prezioso contributo alla promozione e alla diffusione di tematiche ambientali, in particolare nei low carbon fuels (biocarburanti e e-fuels in primis), promuovendo,



COME TUTTI I GRANDI CAMBIAMENTI, LA TRANSIZIONE ECOLOGICA IMPLICA NUOVE POTENZIALI PROBLEMATICHE MA ANCHE NUOVE IMPORTANTI SFIDE. ABBIAMO NECESSITÀ DI SISTEMI INNOVATIVI E NUOVE TECNOLOGIE IL CUI SVILUPPO COSTITUIRÀ INDUBBIAMENTE UNA GRANDE OPPORTUNITÀ DI CRESCITA

nello specifico, azioni legate all'innovazione di processo, elemento cardine, a mio parere, per una reale e concreta evoluzione green. Ma occorre, e lo sottolineo ad ogni occasione, tenere sempre presente, a monte di qualsiasi iniziativa, che la sostenibilità ambientale deve necessariamente essere accompagnata dalla sostenibilità economica degli impegni previsti.

Risulta evidente come, dal punto di vista del regolatore, la questione della sostenibilità economica degli investimenti si configuri come conditio sine qua non affinché possa realizzarsi una effettiva sostenibilità ambientale. Per promuovere tale visione strategica, l'Autorità ha introdotto specifiche misure regolatorie, volte ad incentivare le imprese con più propensione ad investire in innovazione ed efficientamento energetico.

Infatti, nelle misure messe in campo sul fronte della sostenibilità ambientale dei servizi di trasporto e mobilità, uno degli obiettivi più rilevanti che l'Autorità cerca di perseguire è quello di indirizzare l'azione regolatoria verso specifici target di transizione ecologica, finalizzati non solo al contenimento delle emissioni climalteranti ma anche alla riduzione degli impatti sull'ambiente dei sistemi di trasporto nel loro complesso (ad esempio, gli impatti sul consumo di suolo e sull'utilizzo di strade e spazi pubblici). A quest'ultimo proposito, considerato anche che i mezzi di trasporto collettivo sono di per sé più efficienti in quanto trasportano più persone o merci con minore impiego di risorse, l'innalzamento delle quote modali del trasporto collettivo passeggeri e del trasporto merci per ferrovia, è di per sé funzionale al raggiungimento dei target ambientali.

Inoltre, l'Autorità ha adottato alcuni atti regolatori finalizzati a migliorare l'efficienza, l'innovazione e la qualità dei servizi di trasporto e di mobilità locale, urbana ed extra urbana. In tali interventi, sono previste condizioni molto stringenti per gli indicatori di qualità anche in materia di sostenibilità ambientale: nei Contratti di Servizio, ad esempio, dovranno essere individuati, monitorati e rendicontati determinati obiettivi green fissando adeguati key perfor-

mance indicator (KPI) e i relativi livelli da raggiungere rispetto ad efficienza energetica, inquinamento atmosferico e acustico, e altri aspetti come soluzioni di waste management. Vengono anche introdotti meccanismi di incentivazione (prezialità e penalità) per migliorare la qualità e la sostenibilità dei servizi offerti. Avviandomi alle conclusioni di questo mio intervento di saluto, vorrei sottolineare come su questi temi sia fondamentale che le istituzioni europee e italiane continuino a collaborare per garantire una transizione energetica efficace ed efficiente nel settore dei trasporti, promuovendo la mobilità sostenibile attraverso infrastrutture moderne e innovative garantendo, al contempo, la sostenibilità economica degli investimenti necessari. Solo attraverso un impegno congiunto, che coinvolga anche gli stakeholders privati, potremo affrontare con successo le sfide legate alla decarbonizzazione e riuscire a mantenere alta la competitività del Paese.



L'INDUSTRIA, BENE COMUNE DA DIFENDERE

di Antonio Gozzi,

Special Advisor Autonomia strategica europea, Piano Mattei e Competitività, Confindustria

Pubblichiamo una trascrizione dell'intervento di Antonio Gozzi, Special Advisor di Confindustria, in occasione dell'assemblea annuale di UNEM nell'ambito della tavola rotonda "Decarbonizzazione. Quali scenari"?



Il Green Deal europeo, applicato secondo il modello Timmermans, cioè estremista e ideologico, non tiene conto di un'analisi costi e benefici e tanto meno dell'efficienza e delle conseguenze sui sistemi industriali. Capiremo dalla formazione della nuova Commissione e dalla riflessione che emerge un po' dappertutto cosa sarà possibile fare. Confindustria ha una sua agenda che vi descriverò – sulla quale naturalmente bisogna stringere alleanze, perché in Europa le decisioni sono maggioranza qualificata, anche se l'Italia ha una posizione unitaria, secca, senza l'accordo con i grandi paesi industriali, come tedeschi, francesi o spagnoli, nessuna misura può essere assunta – ma prima voglio esprimere una preoccupazione più generale e cioè che non avendo accompagnato il Green Deal con politiche industriali europee, gli Stati nazionali corrono da soli. C'è una evidente asimmetria. Se gli Stati ricchi – Germania in primis, Francia un po' meno con i suoi problemi di bilancio oggi, ma attiva nelle politiche industriali nazionali – continuano a fare politiche industriali per le loro imprese, il mercato unico finisce. E anche il sistema industriale italiano resiliente, forte, capace di esportare in maniera significativa, va naturalmente in crisi perché le risorse del bilancio italiano non sono assimilabili a quelle della Germania, certamente, ma anche della Francia che fino adesso ha spinto su un deficit sempre più

elevato per sostenere il welfare, da una parte, e per finanziare le imprese in difficoltà, dall'altro. Quindi il primo punto per l'Italia, secondo me, è discutere di più Europa. Più Europa significa contrastare misure prese sulle politiche industriali del singolo Paese, che sono la conferma del fatto che l'Europa non riesce a fare politica industriale. E siccome i sistemi industriali vanno in crisi, gli Stati intervengono. La Germania lo sta facendo in maniera clamorosa.

La nostra agenda può essere implementata e può avere effetto soltanto se siamo capaci di fare alleanze a livello europeo, con i colleghi industriali francesi e tedeschi, con i quali sarà sempre più difficile fare accordi per misure europee se beneficiano di misure nazionali. Poi una riflessione sul sistema ETS. Sono vent'anni che questo sistema funziona. Era nato per spingere le aziende a decar-

NON AVENDO ACCOMPAGNATO IL GREEN DEAL CON POLITICHE INDUSTRIALI EUROPEE, GLI STATI NAZIONALI CORRONO DA SOLI. C'È UNA EVIDENTE ASIMMETRIA. SE GLI STATI RICCHI – GERMANIA IN PRIMIS, FRANCIA ORA UN PO' MENO – CONTINUANO A FARE POLITICHE INDUSTRIALI PER LE IMPRESE, IL MERCATO UNICO FINISCE



bonizzare col meccanismo dell'acquisto delle quote di CO₂. È diventata una vera e propria tassa ambientale di cui conosciamo la dimensione.

Non abbiamo dall'altra parte alcuna analisi, alcuna valutazione sull'efficacia del sistema ETS per i percorsi di decarbonizzazione delle imprese – nessuno l'ha fatta – ma soprattutto abbiamo un'altra contraddizione europea e cioè che la tassa è a livello europeo, mentre i proventi derivanti dalle aste che dovrebbero ritornare alle imprese per processi di decarbonizzazione, sono lasciati alla gestione dei singoli Stati. Col risultato, di nuovo, che la Germania si è fatta approvare sei mesi fa dalla Vestager 3 miliardi di euro all'anno per i prossimi tre anni per compensare i costi dell'ETS per le imprese tedesche, mentre l'Italia su 3,5 miliardi destina alle imprese 150 milioni quest'anno e 350 l'anno prossimo. Ricordo che Tremonti nel 2010 aveva fatto una norma, che andrebbe corretta, che prevede che la metà dei proventi d'asta finisca a ridurre il debito pubblico. Fermarsi e analizzare dopo vent'anni come ha funzionato, se ha funzionato questo meccanismo, mi pare una cosa razionale. Altro punto è la revisione della tassonomia. Ci sono alcune cose nella tassonomia che urlano, gridano vendetta. Si è arrivati a far entrare nella tassonomia la tecnologia della carbon capture ma solo dopo una battaglia campale che Eni ha condotto insieme ad altri grandi player a livello europeo. Ma il gas, che è la materia prima della transizione e per l'Italia sarebbe importante visto che il nostro parco centrali a turbogas è ancora efficiente, la tassonomia praticamente non consente di utilizzarlo.

C'è quindi il tema delle biomasse, di cui ha parlato il Prof. Cotana, che per fare idrogeno non sono consentite dalla tassonomia ed un'altra cosa cui bisognerà intervenire. Poi c'è il phase-out del motore endotermico al 2035 e anche qui bisognerebbe intervenire. Il nuovo presidente di Confindustria Orsini in una delle sue prime dichiarazioni ha detto due cose: no al phase-out del motore endotermico al 2035; riaprire in Italia il tema del nucleare. Confindustria lavorerà su questo. Ripeto, occorre che ci mettiamo d'accordo con gli altri industriali europei. Ci proviamo, ci stiamo provando. Siamo stati a Parigi, siamo stati a Berlino e continueremo a farlo.

Infine, la revisione della CBAM. Anche qui è un po' come per il ETS. L'idea poteva anche essere comprensibile, anche se ammetteva una perdita clamorosa di competitività dell'industria europea. Ci sono però due aspetti da considerare. Il primo è che si chiede una cervellotica, quasi paranoica, richiesta di tracciamen-

to carbonico dei fornitori, inagibile per le piccole e medie imprese, che faciliterà un sistema di falsificazioni. Provate voi ad immaginare il fornitore indonesiano o cinese che deve certificare il suo imprinting carbonico. Faccio un esempio. L'industria del legno arredo, settore di punta dell'export italiano, per fare una seggiola di design in legno – di quelle che vengono vendute a livello internazionale – si rivolge ad una catena di 8-10 fornitori dove la “cima” deve certificare il footprint carbonico di questi dieci e nessuno può controllare la veridicità di ogni passaggio, nemmeno le dogane che non intendono certo fare i “poliziotti ambientali”. Il sistema oggi è in fase sperimentale e non c'è ancora la sanzione, ma nel 2026 se non sei in regola con questo regolamento non potrai esportare. Anche in questo caso si sono fatte norme senza calarle nella realtà e senza provare a capirne l'impatto.

È un quadro fosco, duro ma ciò non vuol dire che si è contro i processi di decarbonizzazione. Personalmente rappresento la siderurgia italiana che è il settore più decarbonizzato al mondo perché in Italia si produce l'85% dell'acciaio a forno elettrico. Siamo a posto con lo “Scope 1” e stiamo lavorando intensamente con lo “Scope 2” perché il nostro sogno è arrivare all'orizzonte del 2030 – e forse ce la facciamo prima – per avere una produzione di acciaio in Italia (lasciamo perdere Taranto, parlo dei 20 milioni di tonnellate di acciaio prodotto dai forni elettrici) per essere molto presto i primi del mondo a produrre un acciaio totalmente decarbonizzato. Noi non siamo contro la decarbonizzazione, ma chiediamo solo che questo processo venga attuato attraverso tempi e modi razionali, pragmatici, non ideologici, non estremisti che tengano conto del fatto che il sistema industriale europeo è un bene comune. E se non si difende questo bene comune, il nostro declino, che è già demografico ed economico, perché abbiamo perso nei confronti degli Stati Uniti nel giro di vent'anni un terzo di PIL, rischia di diventare anche declino sociale molto grave.

IL GRANDE POTENZIALE “NASCOSTO” DELLE BIOMASSE

di Franco Cotana, Amministratore Delegato RSE

Pubblichiamo una sintesi dell'intervento di Franco Cotana, Presidente RSE, in occasione dell'assemblea annuale di UNEM nell'ambito della tavola rotonda “Decarbonizzazione. Quali scenari”?

Voglio orientare le mie riflessioni intorno al Pniec, per il quale RSE supporta il Ministero dell'Ambiente nelle diverse fasi di elaborazione, sottolineando alcuni elementi di andamento e alcune questioni di prospettiva. La



prima versione del Piano italiano, del 2023, in un contesto di difficoltà da parte di molti Paesi nel raggiungere gli obiettivi prefissati, ci ha visto centrare alcuni target, come sulle rinnovabili, e non riuscire a raggiungerne altri, come la riduzione di CO₂. Nell'elaborazione del nuovo Pniec, nel ribadire gli obiettivi di fondo, è stata indicata la necessità di bilanciare gradualmente l'inserimento all'interno del sistema produttivo delle nuove tecnologie che sono state e saranno sviluppate, per evitare di distruggere quella che è la competitività delle aziende.

In questo senso, il mantenimento competitivo del settore della raffinazione nazionale è fondamentale per continuare ad assicurare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico. Perché la transizione energetica e ambientale non può essere considerata una corsa di “cento metri”, come ha detto il Commissario europeo uscente Timmermans: la transizione è una maratona in cui il passo deve essere calibrato per evitare di distruggere l'economia dell'Europa. L'evoluzione

descritta nel Pniec vede quindi una progressiva riduzione dei combustibili fossili, accompagnata da un aumento dei biocarburanti, che si prevede consistente (come emerso anche dalle conclusioni del G20 di Nuova Delhi e dal G7 di Torino).

In questo senso l'Italia ha una tecnologia all'avanguardia con ben tre bioraffinerie, quelle di Porto Marghera e di Gela, che producono biocarburanti idrogenati HVO (destinati a biodiesel, biojet), e quella di Crescentino, che produce bioetanolo dal legno (sulla base di una tecnologia sviluppata dal centro ricerche biomasse dell'Università di Perugia).

Quindi, non è vero che “le biomasse non ci sono”, come si dice in Eu-

ropa, così come non corrisponde al vero che le biomasse emettono CO₂: è esattamente il contrario, perché le biomasse, attraverso la fotosintesi clorofilliana, sottraggono anidride carbonica dall'aria e la stoccano all'interno delle molecole. La molecola, poi, può essere utilizzata in tanti modi. Il 50% della filiera ligno-cellulosica, per esempio, è un surplus che può essere utilizzato per usi energetici. Ci sono poi le biomasse zuccherine amidacee, come le erbacce, necessarie per produrre il biometano, che, come indicato dal Pniec, dovrà arrivare a 6 miliardi di metri cubi al 2030, sostituendo una parte significativa di quello importato. Un esempio di vera energia rinnovabile, programmabile e disponibile sempre. Dal punto di vista della proiezione al 2030, siamo quindi abbastanza allineati con gli obiettivi, anche se ovviamente dobbiamo puntare sull'efficienza energetica, anche



rispetto ai nuovi scenari: i sistemi e i processori legati all'Intelligenza Artificiale, ad esempio, stanno portando a un incremento esponenziale della domanda di energia, di cui nessuno parla, e che non è escluso ci porterà a dover puntare su nuove centrali nucleari come opzione energetica senza emissioni di CO₂. C'è poi una questione legata alla enorme disponibilità di biomasse ligno-cellulosiche, dovuta al fatto che ormai da oltre 20-30 anni l'Italia non coltiva i boschi e la silvicoltura è allo sbando (ancor più con la trasformazione delle Province), con un impatto negativo sui territori. Si tratta di una aberrazione perché, se vogliamo ottimizzare l'assorbimento della CO₂, i boschi vanno coltivati. In Italia abbiamo 12 milioni di ettari di boschi: quasi la metà del territorio in molte regioni, il 60% in Umbria, il 70% in Trentino. Si tratta di una grande risorsa, ma secondo l'inventario forestale 2021 utilizziamo solo il 30% del legno che cresce ogni anno, contro una media del 75% in Europa (dove non solo si coltivano i boschi, ma le superfici boschive aumentano dello 0,8% l'anno).

Abbiamo stimato che, se andassimo verso la media europea, il surplus di legno disponibile potrebbe oscillare tra i 15 e i 20 milioni di tonnellate all'anno, con cui poter generare, tra le altre cose, l'idrogeno. Ad esempio, 12 chili di legno cippato possono produrre, mediante trasformazioni termochimiche, un chilo di idrogeno verde. Secondo Timmermans, l'idrogeno così prodotto non è verde. L'alternativa sarebbe trasformare i 12 chilogrammi di legno in elettricità, ottenendo così solo 11 kWh, che grazie a un elettrolizzatore ci permetterebbero di ottenere 0,2 kg di idrogeno, con uno spreco dell'80% dell'energia accumulata nelle molecole grazie al sole. Un altro aspetto per cui è importante la coltivazione dei boschi riguarda poi gli incendi, che sono più frequenti e più vasti a causa di cambiamenti climatici, aridità e soprattutto venti, con un impatto consistente nella re-immissione di CO₂ in atmosfera (secondo una statistica elaborata grazie al satellite Copernicus, l'incendio che ha colpito il Canada lo scorso anno ha rimesso in atmosfera in 20 giorni il doppio della CO₂ che l'Italia emette in un anno: 590 milioni di tonnellate di CO₂). La prospettiva, quindi, è quella di continuare a investire su un insieme complementare di tecnologie e di politiche strategiche serie e progressive, le sole che ci permetteranno di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione.



NON È VERO CHE “LE BIOMASSE NON CI SONO”, COME SI DICE IN EUROPA. COME NON CORRISPONDE AL VERO CHE LE BIOMASSE EMETTONO CO₂: È ESATTAMENTE IL CONTRARIO, PERCHÉ LE BIOMASSE ATTRAVERSO LA FOTOSINTESI SOTTRAGGONO ANIDRIDE CARBONICA DALL'ARIA E LA STOCCANO ALL'INTERNO DELLE MOLECOLE. LA MOLECOLA, POI, PUÒ ESSERE UTILIZZATA IN TANTI MODI. IL 50% DELLA FILIERA LIGNO-CELLULOSICA, PER ESEMPIO, È UN SURPLUS CHE PUÒ ESSERE UTILIZZATO PER SCOPI ENERGETICI



DECARBONIZZARE OLTRE GLI SLOGAN E LE SEMPLIFICAZIONI

di **Stefano Ciafani**, *Presidente Legambiente*

Pubblichiamo una trascrizione dell'intervento di Stefano Ciafani, Presidente Legambiente, in occasione dell'assemblea annuale di UNEM nell'ambito della tavola rotonda "Decarbonizzazione. Quali scenari"?

Sui temi della decarbonizzazione è molto importante attivare un confronto aperto e largo, anche partendo da punti di vista distanti, non tanto per ricercare una coincidenza di idee, ma per capire come venire a capo di una sfida complessa che ci riguarda tutti, rispetto alla quale le semplificazioni, di cui è pieno il dibattito, non aiutano mai. Come non aiutano scelte politiche e normative - europee come nazionali - che vanno in direzioni contrapposte.

Essendo Legambiente un'Associazione presente sul territorio in tutta Italia, in tante occasioni ci siamo trovati ad occuparci di questioni che hanno a che fare con il mondo della raffinazione, con confronti e, in alcuni casi, inevitabilmente anche scontri.

L'anello di congiunzione dei nostri mondi possiamo dire sia stata l'economia circolare, a partire, più di vent'anni fa, dal lavoro fatto con il Consorzio oli usati (oggi Conou), che è poi proseguito in altre moda-

lità con il confronto con la filiera della raffinazione, toccando i temi della decarbonizzazione, dei biocarburanti, dei biocombustibili, per diversificare le fonti di approvvigionamento per la filiera dei trasporti. Nel 2008 ero responsabile scientifico dell'Associazione e presentammo il manifesto per la digestione anaerobica: erano passati



L'ANELLO DI CONGIUNZIONE DEI NOSTRI MONDI POSSIAMO DIRE SIA STATA L'ECONOMIA CIRCOLARE, A PARTIRE, PIÙ DI VENT'ANNI FA, DAL LAVORO FATTO CON IL CONSORZIO OLI USATI (OGGI CONOU), CHE È POI PROSEGUITO IN ALTRE MODALITÀ CON LA FILIERA DELLA RAFFINAZIONE, TOCCANDO I TEMI DELLA DECARBONIZZAZIONE, DEI BIOCARBURANTI, DEI BIOCOMBUSTIBILI, PER DIVERSIFICARE LE FONTI PER LA FILIERA DEI TRASPORTI

dieci anni dall'approvazione del decreto Ronchi e fummo la prima (e forse unica) Associazione che sosteneva la tecnologia della digestione anaerobica per produrre allora biogas (che si poteva utilizzare solo per produrre elettricità, non c'era anco-

ra la possibilità di utilizzare il biometano per metterlo in rete).

Poi abbiamo spinto, insieme alla filiera industriale del settore, affinché il decisore politico approvasse quelle norme che sono arrivate con grandissimo ritardo per mettere in rete anche il biometano di origine rinnovabile, da miscelare a quello fossile.



Come Legambiente abbiamo inoltre sostenuto l'innovazione che c'era dietro la bioraffineria di Crescentino che permetteva di saltare il passaggio della competizione alimentare per la produzione di etanolo, che era ed è un problema. Pochi anni fa, poi, la nostra Associazione ha sostenuto la soluzione tecnologica del waste-to-chemical: quando è partita la discussione nella città di Roma per risolvere l'annosa questione dell'assenza di impianti sui rifiuti urbani, abbiamo contestato la soluzione adottata dal sindaco Gualtieri in qualità di Commissario per l'emergenza rifiuti in vista del Giubileo (che è quasi arrivato e gli impianti non ci sono ancora), sottoponendo invece la soluzione della gassificazione, del waste-to-chemical, del plastic-to-chemical o to-oils, perché è una soluzione che può andare oltre le tecnologie consolidate e trovare nuove strade, dando sfogo anche a innovazioni tecnologiche che magari oggi non sono consolidate, ma fra qualche anno lo saranno.

Insomma, ci sono ragionamenti comuni che si possono fare sapendo che nessuno ha la sfera di cristallo, per capire quanto e quando l'elettrificazione dei trasporti - e soprattutto del trasporto leggero - sarà completa, e sapendo anche che alcune filiere di tra-

sporto non si potranno elettrificare. Occorrerà quindi ragionare fuori da ogni slogan, osservando la reale penetrazione dell'elettrico (che noi vediamo in modo più ottimistico di quanto qui presentato), il peso dei biocarburanti, l'accompagnamento della transizione imposta dal regolamento europeo per la fine della produzione e la commercializzazione al 2035 dei motori non a emissioni zero.

Il tema è capire come guidare e non subire la transizione ecologica, che mi pare sia ormai considerata inevitabile da tutti, compresa la Cina. E che riguarda in modo centrale tutte le filiere della produzione e raffinazione di carburanti come dell'automotive. Lasciando dunque da parte slogan e condividendo l'impegno per far sì che la transizione ecologica non comporti ricadute sociali troppo forti, dobbiamo fare in modo che tutto il know-how, anche industriale, che la filiera della raffinazione ha fino ad oggi acquisito non solo non sia disperso, ma contribuisca allo scenario di domani e dopodomani - fondato su innovazione, rinnovabili, accumuli, biometano, idrogeno verde, etc. -, evitando di ripetere errori compiuti negli scorsi decenni, come avvenuto ad esempio nella filiera della chimica.

ACCOMPAGNARE LA TRANSIZIONE LASCIANDO DUNQUE DA PARTE SLOGAN E CONDIVIDENDO L'IMPEGNO PER FAR SÌ CHE LA TRANSIZIONE ECOLOGICA NON COMPORTI RICADUTE SOCIALI TROPPO FORTI, DOBBIAMO FARE IN MODO CHE TUTTO IL KNOW-HOW, ANCHE INDUSTRIALE, CHE LA FILIERA DELLA RAFFINAZIONE HA FINO AD OGGI ACQUISITO NON SOLO NON SIA DISPERSO, MA CONTRIBUISCA ALLO SCENARIO DI DOMANI E DOPODOMANI, EVITANDO DI RIPETERE ERRORI COMPIUTI NEGLI SCORSI DECENNI

BIORAFFINAZIONE E GESTIONE INTEGRATA DELLE MATERIE PRIME

di **Isabella De Bari**,

Head of Laboratory, process and technologies for Biorefineries and Green Chemistry, ENEA

Isabella De Bari, Head of Processes and Technologies for Biorefineries and Green Chemistry di ENEA, intervenendo all'assemblea annuale di UNEM ci ha spiegato quale può essere il contributo delle biomasse alla strategia di decarbonizzazione con la creazione di filiere con una forte connotazione territoriale e impatti sociali positivi per il territorio.

Al pari di altre fonti rinnovabili, le biomasse sono utilizzate per produrre energia termica, elettrica ed in prospettiva possono essere usate per integrare la produzione di idrogeno. A differenza di altre fonti rinnovabili rap-



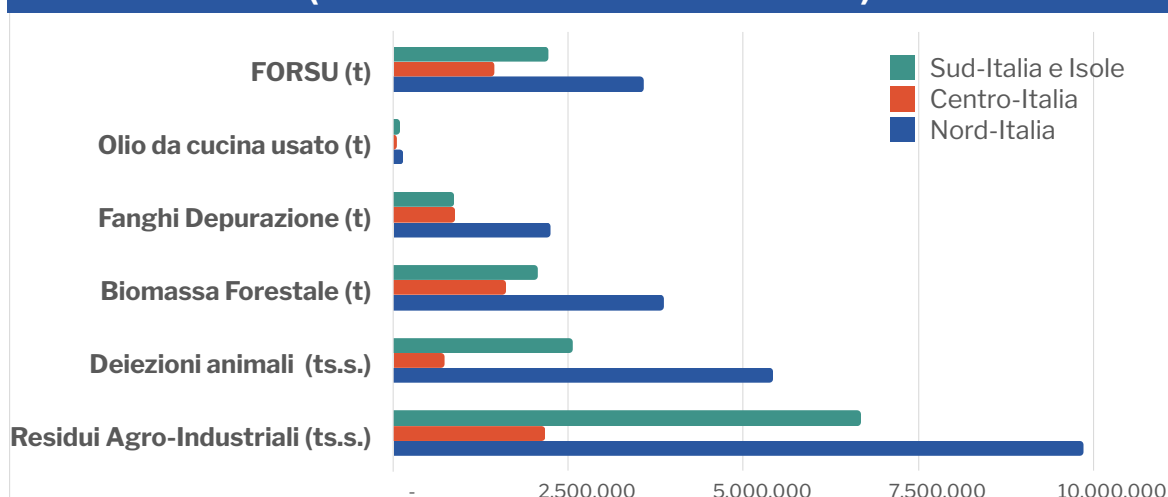
presentano l'unica fonte di energia rinnovabile che attraverso il proprio ciclo di vita consente di fissare il carbonio atmosferico per la produzione di biocarburanti e prodotti chimici

Nel breve e medio termine decarbonizzare il trasporto su strada potrà passare attraverso l'impiego di biocarburanti. Nel lungo termine i carburanti sostenibili potranno avere un'oppor-

traverso le bioraffinerie. In tal senso, le biomasse consentono di intraprendere da subito un percorso verso una progressiva de-fossilizzazione del sistema produttivo e possono fornire un contributo alla strategia di decarbonizzazione.

tunità nei settori "hard to abate" che difficilmente potranno essere alimentati da batterie per via degli eccessivi ingombri e delle ridotte autonomie. In Italia, le bio-risorse (biomasse, scarti, liquami, rifiuti organici, ecc.) ammontano a diverse decine di milioni di tonnellate l'anno potenziali. Nonostante ciò, la natura distribuita sul territorio e l'intrinseca variabilità ed eterogeneità pongono alcuni limiti alla creazione di filiere industriali che da sole soddisfino la domanda nazionale. D'altra parte, l'Italia dispone di terreni degradati, stimati tra i 3 e i 5 milioni di ettari, che possono offrire un'opportunità per lo sviluppo di filiere di industrial

STIMA DISPONIBILITÀ SOTTOPRODOTTI/RIFIUTI (tonnellate di sostanza secca)



Technology park for biomass conversion through gasification and biorefineries-ENEA C.R. Trisaia



1995 Integrated platform for the production of **biofuels and green chemicals**



2005 Up- Draft gasification -150 kWth



2008- Internal recirculation Bubbling Fluidized Bed reactor-500 kWth (ICBFB)



Ansando Energia 2016
Three-stage wet biomass- 500 kWth



Integrated pretreatment and fractionation station (300 kg/h wet biomass)
Mossi & Ghisolfi 2012 – now ENI-Versalis



2022 (Ascot)
Recirculating fluidized bed reactor 1 MWth



crops dedicate, ad esempio, alla produzione di oli vegetali. Inoltre, l'Italia possiede un patrimonio forestale per il quale si propone di aumentare il prelievo dell'incremento annuo dal 33% al 45%. Del resto, il nuovo regolamento UE relativo all'assorbimento di carbonio associato all'utilizzo delle foreste e del suolo pone come obiettivo un meno 36 Mtonn CO₂ eq/anno al 2030 attraverso l'ottimizzazione di strumenti di implementazione che comportino un assorbimento di carbonio nei suoli. Tra queste il rimboscimento, l'agroforestazione, l'uso di colture intercalari e di copertura, pratiche colturali sostenibili. Un esempio di pratiche colturali è l'utilizzo di "biochar" derivante dalla trasformazione di biomasse o cascami di processo come parte delle possibili soluzioni per riportare carbonio organico nel terreno e aumentare la ritenzione idrica nei suoli. La soluzione, quindi, è nella creazione di filiere che abbiano una forte connotazione territoriale e si traducano anche in impatti sociali positivi per il territorio attraverso una gestione integrata delle diverse materie prime. Questo è possibile anche sviluppando tecnologie e processi in grado di gestire la variabilità delle materie prime.

Le risorse di carbonio rinnovabile derivanti dagli scarti e dalle colture dedicate possono essere convertite attraverso un'ampia gamma di tecnologie che includono processi termochimici (gassificazione e pirolisi) per ottenere gas e bio-crude, fisico-chimici (pretrattamenti), biochimici (enzimatici e fermentativi), catalitici (idrogenazioni, sintesi). La biomassa può consentire di ottenere prodotti cosiddetti drop-in ovvero compatibili per l'utilizzo in infrastrutture esistenti e può anche essere pensata come fonte di idrogeno che possiamo chiamare "idrogeno bio", accoppiando naturalmente processi di cattura e stoccaggio di CO₂.

D'altra parte, tutti i processi di bioraffineria generano anche CO₂ biogenica, con emissioni nette per i biocombustibili che vanno dai 5 ai 30 gCO₂/MJ. Anche la fonte carboniosa CO₂ biogenica può essere valorizzata attraverso processi di utilizzazione ad esempio con idrogeno verde. In particolare, produrre e-fuels in abbinamento ai bio-fuels può rappresentare un'opportunità, valorizzando al contempo l'idrogeno verde ottenuto da eccessi di produzione di energia rinnovabile (es. fotovoltaico) e le risorse di carbonio rinnovabile quali biomasse e CO₂ biogenica. ENEA dispone di un parco tecnologico in continuo aggiornamento che fa parte di infrastrutture di eccellenza a livello nazionale ed europeo, che offre un ambiente di sviluppo fino alla scala pilota, un elemento fondamentale per ridurre i rischi di nuovi investimenti. Un'opportunità per il futuro può derivare dall'integrazione territoriale di processi che sfruttino più fonti in maniera sempre più flessibile ed efficiente sia in termini di alimentazione che rispetto alla molteplicità di prodotti in uscita e che sia in grado di valorizzare il 100% del carbonio rinnovabile iniziale.

**LE BIOMASSE
CONSENTONO DI
INTRAPRENDERE
DA SUBITO UN
PERCORSO VERSO UNA
PROGRESSIVA DE-
FOSSILIZZAZIONE DEL
SISTEMA PRODUTTIVO
E POSSONO FORNIRE
UN CONTRIBUTO
ALLA STRATEGIA DI
DECARBONIZZAZIONE.
RAPPRESENTANO
L'UNICA FONTE DI
ENERGIA RINNOVABILE
CHE ATTRAVERSO IL
PROPRIO CICLO DI
VITA CONSENTE DI
FISSARE IL CARBONIO
ATMOSFERICO PER
LA PRODUZIONE DI
BIOCARBURANTI**

I PUNTI DI VISTA DELLA POLITICA

DI SEGUITO UNA SINTESI DEGLI INTERVENTI DEGLI ESPONENTI POLITICI NEL PANEL DEDICATO DURANTE L'ASSEMBLEA ANNUALE UNEM DELLO SCORSO 10 LUGLIO



LA RIFORMA DELLA RETE CARBURANTI GUARDA AL FUTURO

di Massimo Bitonci,
Sottosegretario MIMIT

Veniamo da un anno e mezzo di intenso lavoro, al Ministero delle imprese, di confronto con le parti sociali e tutte le associazioni di riferimento, a partire da UNEM, per condividere il progetto di riforma della rete carburanti, un riordino atteso da molti anni per superare le evidenti criticità e restituire efficienza a un settore strategico, che riguarda le attività di impresa ma anche la vita di persone e lavoratori. Il riordino riguarda il numero di punti di distribuzione (che oggi sono in Italia circa il doppio rispetto alla media europea) e le tipologie di carburanti, in corrispondenza con l'evoluzione in corso delle fonti energetiche, che sono sempre da osservare con neutralità tecnologica e senza dimenticare la grande esperienza italiana. In Italia siamo già tra i primi in Europa sui biocarburanti, che sono già presenti nei carburanti distribuiti in una percentuale importante. Ci sono poi i carburanti sintetici, oltre chiaramente all'elettrico. Ma nessuno ha la verità in tasca, nessuno può sapere per certo quale sarà l'energia alternativa per il futuro.

Serve quindi essere più laici, anche da parte dell'Europa. Tornando sulla riforma della rete carburanti, abbiamo di recente superato il nodo della contrattualistica, anche grazie al contributo di UNEM e delle altre Associazioni, con una soluzione che contempera i diritti dei gestori e le garanzie per i lavoratori (senza l'individuazione di una tipologia contrattuale specifica, ma facendo riferimento al Codice Civile) e lascia alle compagnie la possibilità di gestione diretta e, chiaramente, la libera iniziativa. Dovendo ridurre i punti vendita si pongono di conseguenza alcune questioni fondamentali: la bonifica, rispetto alla cui complessità insieme al MASE abbiamo individuato modalità e risorse. C'è poi il tema della riconversione, del modello di impianto di distruzione del futuro, immaginando che possa gestire - e questo è il punto di vista della riforma - l'oil come il non oil, offrendo insieme altri servizi e altri prodotti, con la necessità quindi di adeguamento tecnologico e con la possibilità anche di ampliare la superficie commerciale e di vendita. Il disegno di legge guarda al futuro, a quello che deve essere la nuova stazione di rifornimento di carburanti che effettua un servizio importante contemperando i criteri di economicità a quelli di servizio ai territori, trovando il modo di garantire - con l'impegno delle compagnie e del Governo - la distribuzione anche in quelle aree rurali o montane o interne dove l'economicità non sempre è presente. Perché la distribuzione di carburanti è anche un servizio pubblico e su questo penso che tutti siamo d'accordo.



NON TORNARE INDIETRO SULLE RINNOVABILI E RILANCIARE IL NUCLEARE

di Silvia Fregolent, IV

Il percorso italiano per la transizione ecologica non può e non deve rinunciare a valorizzare il nostro tessuto industriale. Serve dunque che l'Italia adotti politiche serie a livello nazionale e poi che sappia incidere nelle scelte europee, che non è questione di volume delle dichiarazioni e nemmeno solo di peso dei parlamentari, ma di capacità di inserirsi nei meccanismi tecnici, di incrementare i funzionari italiani di rilievo (le direttive non è un caso che le scrivano soprattutto funzionari tedeschi e francesi). Per quanto riguarda l'azione del Governo, credo che ci siano stati degli indirizzi importanti, con però brusche fermate sulle rinnovabili, con norme

come quelle nel decreto agricoltura o come quello delle aree idonee che, di fatto, le hanno bloccate. Non possiamo permetterci di fermarci o tornare indietro sulle rinnovabili. Serve più coraggio, a partire proprio dal Governo nazionale perché, se non ha coraggio il Governo nazionale, figuriamoci i presidenti delle Regioni che hanno "l'ansia" di essere riconfermati. Lo stesso vale per gli Enti locali che devono fare i conti con i "comitati del no" che hanno sotto casa. In questa prospettiva credo debba giocare un ruolo anche il nucleare, che inserisco tra le rinnovabili. Per farlo occorre investire sulla ricerca. E il bello è che ci sono già ricercatori italiani, ingegneri italiani, società italiane che lo fanno, però all'estero, perché da noi non si può. Se non si riuscirà a trovare nucleare pulito continueremo a rimanere sulla posizione del no, ma almeno facciamo che la ricerca sia in Italia, non fatta da italiani all'estero. Serve un dibattito serio e pacato, anche tra soggetti diversi come i governi, le imprese e le associazioni ambientaliste. È complesso ma possibile, come ha dimostrato anche il dibattito di questa assemblea, perché credo che il nostro paese abbia tutto il know-how politico, ingegneristico ed economico per farcela.



SUPERARE DUALISMI E IDEOLOGIE PER RAGGIUNGERE UNA VERA INDIPENDENZA ENERGETICA

di Luca Squeri, FI

Parto dal nucleare. Intanto sottolineo come a livello europeo si sia risvegliato l'interesse e siano stati stanziati fondi, con sinergie e alleanze che dovranno mettere in campo progetti per realizzare la cosiddetta quarta generazione, che però non ha nulla a che fare con la maggior sicurezza. Il nucleare ha già risolto i problemi di sicurezza con la terza generazione, diventati urgenti dopo l'incidente di Fukushima. La quarta generazione apre altri orizzonti in termini di maggiore funzionalità, del non utilizzo dell'acqua per raffreddare. La maggiore funzionalità in particolare apre sfide importanti per l'industria: progetti per la propulsione delle navi con energia nucleare, impianti SMR che sono realizzabili non sul sito ma in fabbrica, fino a microreattori che possano alimentare un ospedale o un'università. Tutto questo di fronte a uno scetticismo storico che in Italia è presente dagli anni '80, con un dua-

lismo rinnovabili-nucleare che non capisco assolutamente. Credo anzi alla complementarità e al fatto che potremo decarbonizzare il sistema energetico quando riusciremo a far crescere tutte le fonti rinnovabili e anche il nucleare e arrivare ad una sorta di indipendenza energetica. Un percorso non facile, anche a causa di posizioni ideologiche, che causano contrapposizioni addirittura all'interno delle energie rinnovabili. Ad esempio, le bioenergie, che sono attualmente la fonte rinnovabile più utilizzata, sono viste da una parte dell'ambientalismo come fonte inquinante cui opporsi senza ragionare su tutte le possibili soluzioni tecnologiche. Credo sia invece utile l'approccio di chi conferma la volontà di voler partecipare convintamente al percorso di transizione energetica, però in maniera sostenibile, da un punto di vista ambientale ma anche economico e sociale. Serve per questo ragionare in termini di neutralità tecnologica. Perché, ad esempio, in Italia oggi non si può fare rifornimento di biocarburanti che emettono molto meno di qualsiasi auto elettrica, visto che l'elettricità è al momento prodotta al 60-70% grazie all'energia fossile? C'è chiaramente ancora tanto da fare. Ma l'aria è cambiata rispetto a qualche anno fa, non solo in Italia ma anche in Europa. Condivido pienamente l'approccio di chi conferma di volere partecipare convintamente alla transizione energetica senza però che i pregiudizi danneggino il percorso. Speriamo che in questo clima diverso le cose si affrontino in maniera più pragmatica, più sostenibile.



AVANTI SULLA DECARBONIZZAZIONE DENTRO LA DIMENSIONE EUROPEA

di Vinicio Peluffo, PD

Sul tema della transizione e dell'azione del Governo italiano mi pare si possa distinguere - stando anche a quanto abbiamo ascoltato durante la campagna elettorale per le europee da parte di tanti esponenti di centrodestra - un approccio che in buona sostanza dice "fermate il mondo, vogliamo scendere e concentrarci sulle deroghe". Credo invece che occorra non distanziarsi dagli obiettivi concreti di decarbonizzazione, che sono definiti dalla COP21 di Parigi, da COP28, dal Green Deal, dal Fit for 55. In questo senso la precedente legislatura a livello europeo è stata quella che è intervenuta in maniera molto diffusa dal punto di vista regolatorio, indicando obiettivi e strumenti. Sono però mancati interventi sulla dimensione delle politiche di accompagnamento e di attuazione per il raggiungimento di quegli obiettivi. E questa è a mio parere la dimensione su cui intervenire. Una dimensione non solo dal punto di vista industriale, come tutela del sistema industriale, ma di

accompagnamento nella trasformazione, che ci consenta di continuare ad essere competitivi a livello europeo e a livello globale. Allora questa è la grande occasione, per l'Europa, per intervenire con strumenti di finanziamento che accompagnino la riorganizzazione delle filiere. Anche perché veniamo da una scelta fatta a livello europeo, che è quella di aver rotto un tabù: il debito comune a sostegno dello sviluppo con NextGenerationEU. E ci sono anche altri strumenti come quelli indicati nei paper predisposti dal presidente Draghi o da Enrico Letta. Il punto è che dobbiamo recuperare una dimensione di politiche industriali a livello nazionale, seria ed effettivamente orientata alla transizione, che ci permetta poi di dialogare a livello europeo, di incidere sulle scelte e difendere anche gli interessi nazionali italiani non sbattendo i pugni sul tavolo, ma lavorando concretamente e costruendo il consenso intorno alle posizioni (porto su questo l'esempio del regolamento imballaggi, tema su cui l'Italia era talmente avanti in termini di riciclo che è servito un impegno cospicuo e trasversale per affermare la nostra posizione). Penso, in conclusione, che sia questa la dimensione per pensare alla legislatura europea: una legislatura in cui si lavora sugli strumenti di accompagnamento, in un percorso in cui l'Italia deve partecipare con forti politiche industriali provando ad affermare un nuovo protagonismo del nostro Paese, perché è la dimensione che ci appartiene ed è quella nella quale difendiamo al meglio i nostri interessi nazionali.



LE SFIDE PER NON PASSARE DA UNA DIPENDENZA ENERGETICA A UN'ALTRA

di Ettore Rosato, Azione

La guerra in Ucraina ha cambiato moltissimo quello che è il nostro mondo, a partire proprio dal settore energetico data la dipendenza dell'Europa e dell'Italia dalla Russia. A questo si è aggiunto il conflitto nato in Medio Oriente con ripercussioni sul traffico del Mar Rosso che hanno aggravato una situazione già molto complicata. L'Italia, con grande fatica ma anche con grande rapidità grazie all'azione straordinaria che in quei mesi fu compiuta dal governo Draghi, è uscita da quella dipendenza che condiziona ancora altri paesi europei. E questo influisce sulla politica, è evidente. Credo allora che la dipendenza energetica continuerà a essere un tassello che definirà gli assetti politici in Europa e nel mondo, con la Russia che ha saputo diversificare le vendite stringendo così anche nuove alleanze, come con la Cina, che oggi si approvvigiona a prezzi molto più competitivi di prima, così come l'India. Perché il gas e il petrolio russo non è

che non vengano più venduti, vengono venduti ad altri. Di questo dobbiamo essere molto consapevoli, perché anche tutto quello che possiamo fare per rilanciare la diversificazione energetica e le rinnovabili non è che passa solo dal sole, dal potenziamento dell'idroelettrico o dal vento, passa anche per materie prime, come ad esempio le terre rare, che oggi non sono nella disponibilità del nostro Continente. Non dobbiamo correre il rischio di passare da una dipendenza energetica ad un'altra. E per fortuna mi sembra che questo sia un dibattito presente sia in Europa che in Italia, in Parlamento come nel Governo, ma mi pare con una consapevolezza ancora non piena. Bisogna allora dotarsi di strumenti, essere pronti per attivare alleanze e collaborazioni. Invece, anche nei settori dove la nostra industria è forte, sull'attività estrattiva di idrocarburi o sulle attività minerarie, l'Italia (a parte l'Eni) risulta debole a livello globale. E invece sono opportunità da sviluppare in contesti a noi prossimi, come la Serbia (che ha cercato partnership europee proprio partendo da noi), e lontani come l'Argentina e l'Africa, dove siamo il paese europeo con la migliore reputazione, anche per la presenza molto qualificata di Eni, considerato partner affidabile da tutti i governi africani. Questo è un ambito dove dovremmo riflettere e agire come sistema Paese e come Europa, per essere più coraggiosi e più presenti.



LE SCELTE NECESSARIE PER SUPERARE L'IMMAGINE DI "CATTIVI" DEL SETTORE

di Massimiliano De Toma, Fdi

Voglio ricordare l'indagine conoscitiva attivata dalla Commissione Finanze della Camera, collegata al sistema dei carburanti. C'era bisogno di una fotografia e sarà utile a tarare le scelte. Questo settore deve decidere da che parte stare. Ovviamente la parte sana vuole dimostrare che è pronta a dialogare e ha necessità di scrollarsi di dosso questa attenzione negativa che è dovuta più che altro a un tema: noi importiamo petrolio, la nostra produzione è molto limitata. L'approvvigionamento porta di conseguenza a dover verificare e queste verifiche nell'indagine conoscitiva sono emerse. La stessa UNEM ha segnalato le attività più pertinenti, una su tutte è quella della digitalizzazione. È un tema che seguo: quando si parla di dati – ritornando anche al discorso della razionalizzazione

della rete – i dati bisogna saperli leggere, non solo averli. Quindi cercare di portare a casa il risultato migliore, legandolo ovviamente a tutti i fattori coinvolti. Sicuramente è emersa anche la necessità di una collaborazione più stretta fra le Procure distrettuali. Le Procure dovranno fare il loro mestiere, ricordando però che stiamo parlando della Procura, della parte finale, quindi della verifica. Noi dobbiamo cercare di intervenire prima della parte conclusiva, essere preventivi, cercare di dare degli indirizzi ben precisi. E immagino che anche il disegno di legge che uscirà nei prossimi giorni avrà ovviamente all'interno delle attenzioni riguardanti le frodi e l'illegalità dei carburanti. Questo perché dobbiamo dare una risposta. Il presidente Osnato lo ha già anticipato in conferenza stampa, adesso verrà attuata una risoluzione di Commissione in tal senso. Ci dovranno essere degli accorgimenti che permetteranno all'intera filiera di poter ridistribuire e cercare di essere più meritevoli di quello che poi alla fine leggiamo sui giornali. Sembriamo sempre i cattivi, ma non è così. I cattivi sono altri e l'opera del Governo sarà quella di incentivare il controllo, di monitorarlo e di rendere la filiera dei carburanti una filiera sana, come già lo è, ma soprattutto legata anche a quelli che saranno i nuovi carburanti e i nuovi vettori che necessariamente, in un'infrastruttura legata al nostro Paese, dovrà dare determinate risposte.

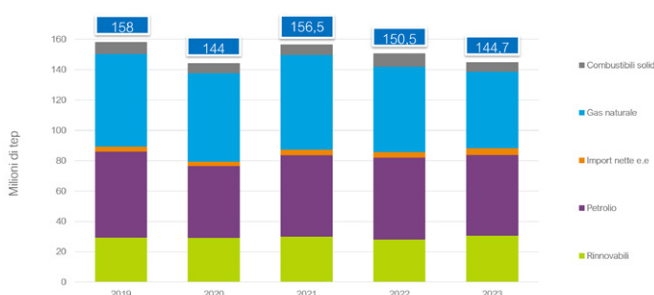
ENERGIA E CARBURANTI: IL QUADRO NAZIONALE

DI SEGUITO ALCUNI DATI PRESENTATI IN OCCASIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE UNEM LO SCORSO 10 LUGLIO

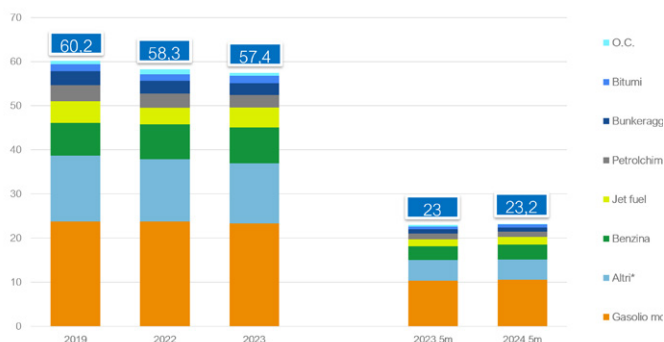
LA DOMANDA DI ENERGIA IN ITALIA

**37%,
il peso del
petrolio che
torna ad essere
la prima fonte
di energia**

La domanda di energia nel 2023 fa segnare un altro calo dopo la ripresa del 2021. Rispetto al 2019 mancano all'appello 13 Mtep. Il petrolio torna ad essere la prima fonte, superando il gas. Rinnovabili leggermente superiori ai valori del 2019.



ITALIA: I CONSUMI PETROLIFERI TOTALI



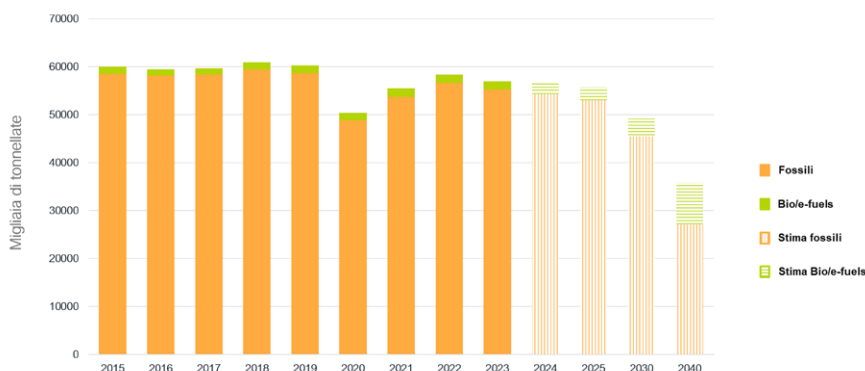
**+11% il progresso
della benzina
tra il 2019 e 2023**

Flessione per i consumi petroliferi che si mantengono sui valori non molto distanti da quelli del 2022. Prosegue la ripresa dei prodotti per la mobilità, in particolare della benzina grazie alla progressiva ibridizzazione del parco auto e del jet fuel praticamente tornato sui livelli pre-Covid.

EVOLUZIONE CONSUMI PRODOTTI FOSSILI E BIO/E-FUELS

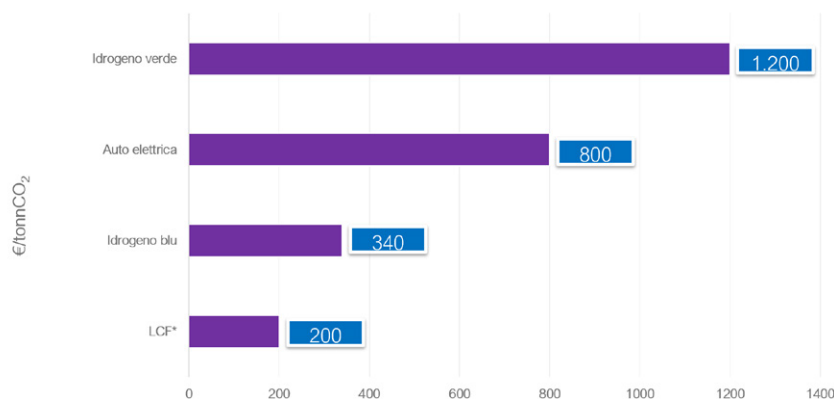
+128%, l'incremento atteso per i LCF al 2030

I consumi di carburante, che negli ultimi 10 anni hanno visto un calo abbastanza lento, nei prossimi due decenni subiranno un'ulteriore diminuzione stimata in circa 8 Mtonn, cui corrisponderà un deciso aumento dei biocarburanti e degli altri low carbon fuels fino a circa 9 Mtonn.



COSTO EMISSIONI EVITATE DI CO₂ PER ALIMENTAZIONE solo 200 €/tonnCO₂ per i LCF

Ridurre le emissioni ha dei costi, che non sono uguali per ogni tipologia di alimentazione: i Low Carbon Fuels hanno in questo senso il costo nettamente più basso rispetto a tutte le altre alimentazioni, pari a un sesto dell'idrogeno verde e un quarto dell'elettrico.

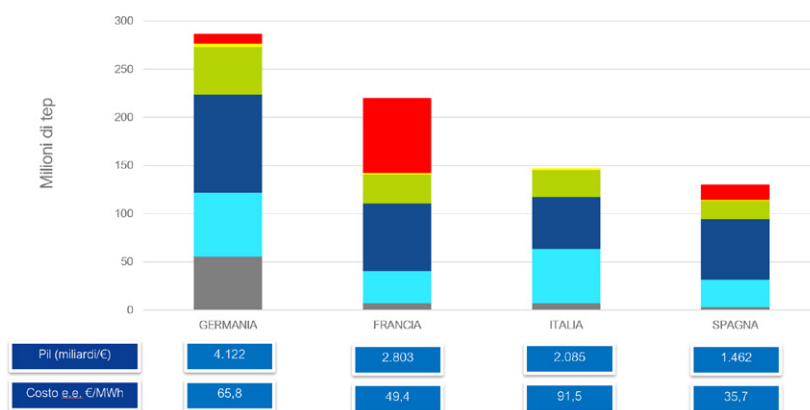


*Includono biocarburanti, waste-to-oil, plastic-to-oil

CONFRONTO EUROPEO: CONSUMI ENERGIA, PIL, COSTO €/MWH

In Italia meno consumi, meno Pil, più costi

Rispetto a Germania e Francia il nostro paese risulta indietro quanto a Pil e consumi, ma con costi dell'energia elettrica più alti. Evidente rispetto a tutti gli altri 3 paesi considerati la mancanza nel mix del nucleare, che in particolar modo in Francia ha quote di consumi molto significative.

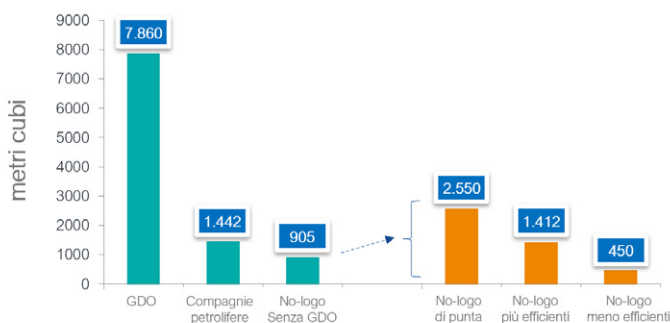


PECULIARITÀ DELLA RETE CARBURANTI ITALIANA

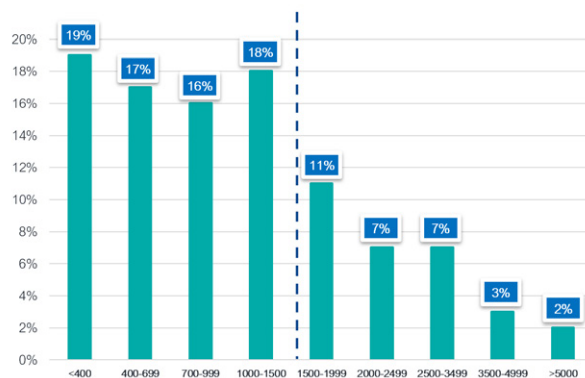
Solo il 5% degli impianti ha erogati in linea con i principali paesi europei

La rete carburanti italiana risulta quella con più punti vendita in Europa, e con la maggiore frammentazione dei soggetti economici presenti, con un erogato per marchio e per impianto che risulta in media piuttosto basso.

Erogato medio pp.vv. per marchio



Ripartizione stimata degli impianti per fasce di erogato



PIÙ CHE UN MANIFESTO... UNA PROPOSTA ALL'EUROPA

“Più che un Manifesto... una proposta all'Europa” è l'iniziativa lanciata da FuelsEurope alla luce del rinnovo delle cariche istituzionali europee al *“per chiedere al prossimo Parlamento europeo una strategia globale per la transizione energetica verso carburanti rinnovabili per la mobilità e prodotti per l'industria sostenibili, convenienti e affidabili”*.

All'iniziativa ha aderito anche UNEM che ne ha realizzato una versione in italiano mandata ai vari stakeholder istituzionali sia a livello europeo che nazionale. Il Manifesto individua 3 punti-obiettivo, su cui le Istituzioni europee e l'industria già sono impegnate:

- neutralità climatica nella UE entro il 2050 – per il pianeta;
- un approvvigionamento energetico sicuro e una UE resiliente – per l'economia della UE;
- un'industria innovativa, con sede nella UE, competitiva a livello globale a tutela del benessere di tutti – per i cittadini.

Dietro la condivisione di questo scenario e di questi obiettivi, UNEM e FuelsEurope chiedono che il processo di decarbonizzazione sia mantenuto come priorità per mitigare i rischi di emergenza climatica, ma garantendo l'autonomia strategica del continente europeo, nonché gli standard ambientali e sociali che governano la UE.

È infatti cruciale che il percorso di decarbonizzazione si possa accompagnare con una transizione del nostro tessuto industriale senza i rischi di una profonda de-industrializzazione. Nell'ambito di questo appello all'Europa, l'industria europea richiama

una delle questioni affrontate dal legislatore comunitario, ovvero le norme sulla riduzione della CO₂ nel trasporto stradale, per chiedere espressamente che i combustibili rinnovabili integrino l'elettromobilità in modo da ottenere una più rapida decarbonizzazione dell'attuale parco veicoli.

UNEM e FuelsEurope sottolineano l'importanza di instaurare una collaborazione e un dialogo stretto e costruttivo con le Istituzioni europee per affrontare le importanti sfide quali la riduzione delle emissioni, l'indipendenza energetica e il mantenimento di un'industria solida e competitiva nel territorio della UE. I combustibili liquidi, prodotti principalmente dalle nostre attività industriali, in tutta Europa attualmente forniscono il 97% dell'energia necessaria per spostare merci e persone, grazie anche ad una vasta infrastruttura di stoccaggio e distribuzione dislocata in ogni angolo del continente.

Per più di un secolo ciò ha significato un approvvigionamento sicuro e competitivo per i trasporti e l'industria. Anche durante le recenti crisi globali

i prodotti delle raffinerie hanno continuato ad essere disponibili: i cittadini e le industrie della UE che fanno affidamento sui nostri prodotti sono stati riforniti senza interruzioni. Nella transizione in corso, le materie prime fossili verranno sostituite da biomassa, compresi i residui agricoli e forestali, da rifiuti urbani, da plastica non riciclabile e da idrogeno, per alimentare una nuova catena di prodotti a basso o nullo contenuto carbonico: i Low Carbon Fuels. Queste materie prime dovrebbero essere per lo più di origine nazionale e contribuire così a migliorare la sicurezza energetica dei Paesi, creando una nuova catena di valore nazionale e sostenendo relazioni commerciali con i principali partners strategici.

Si potrà in questo modo sviluppare un nuovo modello di produzione energetica decentralizzato in tutta Europa e supportare processi virtuosi di economia circolare che consentiranno integrazioni e sinergie tra i settori della raffinazione, della chimica, dell'agricoltura e della gestione e riutilizzo dei rifiuti.



UNEM
unione energie per la mobilità

FuelsEurope
FUELLING EUROPE'S FUTURE

PIÙ CHE UN MANIFESTO

**UNA
PROPOSTA
ALL'EUROPA**

LEGGI LA PROPOSTA

METTERE AL CENTRO LE PERSONE PER RENDERE SOSTENIBILE IL PROGRESSO

Le tecnologie e l'innovazione hanno un impatto rilevante sulla vita delle persone e contribuiscono a favorire l'empowerment delle comunità. Il loro utilizzo deve essere governato con consapevolezza ed equilibrio per consentire una gestione etica degli impatti economici, sociali, culturali e occupazionali. Questi i temi al centro del tavolo di lavoro "Innovation & Community. Come le tecnologie possono migliorare la vita delle persone e delle comunità", organizzato da Fortune Italia con il contributo di Q8 e il supporto scientifico di SDA Bocconi, da cui è emerso un "Manifesto" presentato lo scorso 5 luglio.

Di seguito i principi del "Manifesto"

Etica "tempestiva"

Tra imprese, istituzioni e cittadini è necessaria la condivisione di principi etici definiti secondo un procedimento tanto dinamico quanto l'evoluzione della tecnologia stessa. È necessario un tavolo delle regole condivise tra gli attori coinvolti nella loro implementazione in grado, con tempestività, di effettuare un'eventuale revisione dei principi etici stessi.

Tecnologie umano-centriche e recupero degli spazi

Al centro delle regole deve esserci l'essere umano e il rispetto per il valore delle persone. Perché abbiano un impatto positivo, le tecnologie vanno implementate e utilizzate secondo una logica sostenibile e umano-centrica. Una tecnologia umano-centrica deve avere anche l'obiettivo di restituire spazi e tempi alla vita privata e alle relazioni tra persone.

Processo di innovazione ecosistemico e feedback dalle comunità

Il processo di condivisione delle regole deve basarsi sulla prospettiva di una società che trovi il suo equilibrio mettendo al centro del nuovo modello sociale e del modello di nuova industrializzazione le comunità e la prossimità. È essenziale quindi costruire una piattaforma di relazioni tra comunità dove ogni "nodo" possa diventare produttore di dati e informazioni e soggetto di scambio di competenze e risultati, sul modello di quello che le comunità energetiche dovranno fare sull'energia.

Proteggere le decisioni umane

Il punto di arrivo finale del processo innovativo deve essere l'impiego delle tecnologie in coscienza finalizzate a produrre un futuro di prosperità, di benessere, di equità generalizzata.

Ambiente e nuove tecnologie

Non va perso di vista l'impatto ambientale delle nuove tecnologie. Dobbiamo passare dalla premialità per la semplice capacità delle tecnologie di migliorare la qualità della vita, a quella per una contemporanea riduzione dell'impatto sull'ambiente. Una prospettiva che passa dalla quantità dell'energia che utilizziamo alla qualità dell'energia che stiamo utilizzando.

Redistribuzione della conoscenza

Le tecnologie ci hanno portato a un mondo nelle economie sviluppate in cui le condizioni razionali di vita sono migliorate (si pensi all'aspettativa di vita e all'accesso all'istruzione), ma ancora esistono forti disuguaglianze sociali. Il futuro dell'industria e dell'economia è un modello sociale basato su forme di reddito universale di base, di accesso all'istruzione universale nell'utilizzo delle tecnologie e a sistemi premianti e di elevazione sociale basati sulle competenze differenziali dell'individuo. La diffusione delle competenze è resa possibile anche dal rapporto delle aziende con stakeholder e territori.



RASSEGNA STAMPA

Il Sole
24 ORE

11 luglio 2024, *Celestina Dominelli*

Bolletta energetica giù del 42%. Pesa la frenata della spesa gas

Alla base c'è un mix di fattori costituito dai minori consumi di energia indotti da condizioni climatiche favorevoli e dal contesto macroeconomico in rallentamento, oltre che dalle quotazioni in calo. Risultato: la fattura energetica italiana, che quantifica il saldo tra la spesa per l'energia importata e le entrate derivanti dall'export, si è attestata nel 2023 a circa 66,5 miliardi, con un calo di 47,8 miliardi rispetto all'anno prima. Quando, sotto la spinta della crescita dei prezzi del gas, l'asticella ha raggiunto il picco storico di 114,3 miliardi di euro. Si tratta di livello più alto rispetto agli anni immediatamente precedenti (nel 2021, per effetto del Covid, la spesa è scesa fino a 23,4 miliardi) ma non molto dissimile dal valore di undici anni fa (64,9 miliardi). E il minore esborso sul 2022 è stato determinato, per l'84%, dal dimezzamento dei costi sostenuti per il gas (-54% rispetto al 2022 per gli approvvigionamenti dall'estero) ed elettricità (-51% per l'import dagli altri Paesi). Mentre, guardando al 2024, le previsioni quantificano in circa 56 miliardi (10 miliardi in meno del 2023) la spesa da sostenere per l'approvvigionamento energetico della penisola. È questa la fotografia tratteggiata ieri da Gianni Murano, presidente dell'Unem (Unione energie per la mobilità), nel corso della consueta assemblea annuale dell'associazione che si è svolta alla presenza dei ministri dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, e delle Imprese, Adolfo Urso. «Sulla contrazione registrata dalla fattura energetica ha pesato la decisa flessione della componente gas che è passata da 62 a 28,3 miliardi di euro. Più ridotta anche la fattura petrolifera che è invece ammontata a 28,1 miliardi di euro, circa 4,5 miliardi in meno del 2022 dovuti al calo delle quotazioni del petrolio. Murano ha spiegato che a sostenere i consumi petroliferi sono stati, in particolare, i contributi forniti dai prodotti per la mobilità stradale e il trasporto aereo. «È una tendenza confermata nei primi cinque mesi del 2024 - ha aggiunto - con benzina, gasolio, gpl e jet fuel che hanno superato di 756mila tonnellate (+5,1%) i volumi dello stesso periodo dell'anno scorso, e di 313mila tonnellate (+2,1%) quelli del periodo pandemico». I dati presentati ieri dall'Unem indicano poi una crescita dei consumi di benzina che, nel 2023, sono aumentati di oltre l'11% rispetto al 2019 (+830mila tonnellate). «Evidenza - ha chiarito il numero uno dell'Unem - di una progressiva ripresa del trasporto privato che si accompagna a una consolidata penetrazione della motorizzazione ibrida, prevalentemente a benzina, che oggi rappresenta circa il 4% del parco circolante e il 39% del nuovo immatricolato». L'assemblea annuale ha poi offerto ai vertici dell'associazione l'occasione per ribadire la ricetta da intraprendere sulla strada della transizione green. Che, per essere portata avanti senza particolari impatti sulla competitività del sistema, richiede, ha spiegato il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, «un approccio realistico e concreto fondato sulla neutralità tecnologica». Una direzione condivisa anche dal presidente Murano che ha insistito sulla necessità di «una pluralità di soluzioni per raggiungere l'obiettivo cruciale del net zero». Occorre evitare «la desertificazione industriale in Europa a causa di un Green Deal applicato secondo un modello Timmermans».

il Giornale

11 luglio, *Pierluigi Bonora*

«Buco di 3,8 miliardi nel gettito È il prezzo dell'auto elettrica»

Quando a Bruxelles si è deciso il ban dei motori endotermici dal 2035, invitando i produttori di auto a lavorare praticamente a senso unico sull'elettrico, non si è messo in conto il buco che una simile soluzione avrebbe arrecato, guardando al nostro Paese, all'Erario. E questo è solo uno dei tanti problemi ignorati o sottovalutati. Unem (Unione energie per la mobilità) stima, infatti, che «se al 2030 ci saranno 4 milioni di auto elettriche in circolazione, verranno a mancare 3,8 miliardi in accise: un milione di tonnellate di carburanti equivale, in proposito, a un miliardo di accise». A quel punto, ha aggiunto il presidente Gianni Murano, è probabile che «il governo dovrà far quadrare i conti e la scelta sarà politica». Tutti soldi che lo Stato non può permettersi di perdere, finendo per dover tassare le ricariche elettriche. Inevitabile. La transizione energetica che si sta incamminando verso la regola della neutralità tecnologica, l'utilizzo cioè di tutte le soluzioni di alimentazione decarbonizzante e non unicamente del «tutto elettrico», è stato uno dei temi centrali all'assemblea Unem di ieri. Argomento affrontato dal ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, il quale ha definito «un'assurdità la scelta dell'Ue di arrivare a imporre una regola sullo stop dei motori endotermici al 2035; la politica, infatti, non è mai arrivata prima della tecnologia». Da qui la guardia che resta sempre alta affinché «con la nuova Commissione Ue, quando l'avremo, ci sia l'inserimento nella tassonomia dei biocarburanti che possono avere un uso molto più diffuso». «E per raggiungere gli obiettivi di penetrazione dei prodotti low carbon - il commento del presidente di Unem, Murano - è perciò importante che a un sistema di obblighi, fino a oggi perseguito, si affianchino sistemi premianti anche sulla parte fiscale del prezzo finale. È un meccanismo usato con successo nel passato e non è l'unico.». Presente all'assemblea anche Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, che si è soffermato sull'«obiettivo di arrivare a una riforma organica per la razionalizzazione della rete affinché sia operativa entro il 2025».

STAFFETTA
QUOTIDIANA



11 luglio, *Azzurra Paccès*

Unem, casa comune dell'energia

Un gran bel debutto per quella che sarà ricordata come la prima Assemblea annuale della presidenza Unem di Gianni Murano, con un'ampia partecipazione di stakeholder e politici, ben due panel di discussione e la partecipazione di due ministri: quello dell'ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, che ha aperto i lavori, e quello delle imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, a cui sono state invece affidate le conclusioni. Un'assemblea all'americana, a conferma dell'impronta di un presidente che solo fino a un anno fa era manager al vertice di Esso Italiana, e che vuole fare dell'Unem «la casa comune dell'energia». Intitolata «Sicurezza energetica e competitività Italiana», dopo l'introduzione di Murano e i saluti di Nicola Zaccheo, presidente Art, l'assemblea è entrata nel vivo con il primo panel dedicato alla «Decarbonizzazione, quali scenari?», moderato dalla giornalista di SkyTG24, Lavinia Spingardi. Il primo a prendere la parola è stato Franco Cotana, amministratore delegato di Rse, il quale ha sottolineato l'importanza delle biomasse lignee cellulosiche, da cui con 12 kg si potrebbe ricavare 1 kg di idrogeno (ancora non è chiaro se verde o blu). Poi è stato il turno del presidente di Legambiente, Stefano Ciafani, per la prima volta presente all'assemblea dell'Unem (ex Unione petrolifera, ha sottolineato), che ha sottolineato come l'economia circolare sia un anello di congiunzione tra l'associazione e l'Unione energie per la mobilità, in particolare grazie al lavoro svolto dal Conou e il suo presidente Riccardo Piuanti, presente in platea. Isabella de Bari dell'Enea ha contribuito con il suo intervento a sfatare il mito dell'insufficienza delle feedstock nel settore dei biocarburanti, facendo riferimento a nuove frontiere delle tecnologie per l'Hvo e la termochimica per realizzare diversi tipi di biocrude da trasformare in carburanti. Infine è intervenuto Antonio Gozzi di Confindustria, secondo cui il sistema dell'Ets va rivisto, così come anche la tassonomia. «È un quadro fosco, è un quadro duro», ha detto, «sono il presidente dei siderurgici italiani e siamo i più decarbonizzati al mondo». Un terzo dell'elettricità è prodotta da fonti rinnovabili; un terzo lo sarà con l'energy realse e il terzo che manca per la decarbonizzazione totale lo si otterrà con la Ccs o firmando ppa per con i produttori francesi di energia nucleare. Il secondo panel ha dato spazio alla politica: si sono confrontati Massimo Bitonci, sottosegretario Ministero delle imprese e del made in Italy, Luca Squeri di Forza Italia, Massimiliano De Toma di Fratelli d'Italia, Silvia Fregolent di Italia Viva, Vinicio Peluffo del PD e Ettore Rosato di Azione. Quanto agli interventi dei ministri, se Fratin si è concentrato sull'importanza dell'idrogeno («l'Ue punta a produrre 10 mln di tonnellate al 2023»), cui l'Italia può dare un contributo determinante in considerazione della sua posizione al centro del Mediterraneo col progetto South2 Corridor, per il quale sono stati siglati accordi con Germania e Austria, Urso invece ha sottolineato che l'Italia non deve solo essere primo consumatore di tecnologie green ma anche primo produttore, per questo dei quasi 10 miliardi di euro in dotazione al ministero del Made in Italy per la missione del Pnrr dedicata al RePowerEu, ben 6,5 sono destinati al fondo «Transizione 5.0»; che sarà operativo entro fine luglio e incentiva le imprese a investire nella duplice transizione digitale e ecologica.

Con un parco di 4 milioni di auto elettriche in Italia al 2030 verrebbe a mancare un milione di tonnellate di carburanti il che equivale a circa 3,8 miliardi in meno di accise. Lo ha detto ieri il presidente dell'Unione energie per la mobilità (ex Unione petrolifera) Gianni Murano in conferenza stampa prima dell'assemblea annuale dell'associazione. I consumi delle energie fossili sono in calo. La fattura energetica (il saldo tra import ed export) nel 2023 è stata pari a 66,5 miliardi, il 43% in meno rispetto al 2022, anno del picco storico per via dei prezzi record. L'anno scorso il petrolio è tornato a essere la prima fonte con oltre il 37%. Nel 2024, la fattura energetica si stima intorno ai 56 miliardi, dieci in meno del 2023 quasi interamente dovuti al gas. La domanda petrolifera è destinata a diminuire, mentre a crescere saranno i biocarburanti e gli altri carburanti low carbon che, in base alla normativa Ue, al 2030 nei trasporti dovranno arrivare al 29%: i consumi petroliferi al 2030 si ridurranno di quasi 8 milioni di tonnellate, mentre i «bio» passeranno dagli attuali 1,7 a circa 6 milioni di tonnellate nel 2030. In un evento dedicato alla decarbonizzazione, Murano ha detto che per raggiungere i target di utilizzo dei prodotti low carbon è «importante che a un sistema di obblighi si affianchi un sistema di meccanismi premianti anche sulla parte fiscale del prezzo finale».

Decarbonizzare senza deindustrializzare, mantenendo fermi gli obiettivi europei sul clima, ma muovendosi “senza esclusioni manichee”, comprendendo eccellenze e peculiarità dei diversi Paesi europei. Il tutto facendo leva sulla “ritrovata sintonia con il Governo” in merito alle impostazioni di principio di politica energetica e sulla consapevolezza sempre più diffusa che esistono alternative reali al solo elettrico, una “nuova aria” su cui Unem rivendica il merito di aver dato un contributo sostanziale.

È più che positivo il bilancio stilato da Gianni Murano, da un anno alla guida dei “petrolieri” italiani. Nella relazione illustrata questa mattina a Roma in occasione dell'assemblea annuale Unem, prevalgono nettamente gli accenti ottimistici sul ruolo che l'industria della raffinazione può giocare nella complessa partita della transizione.

A partire dai “fondamentali”, ovvero la crescita della popolazione mondiale e conseguentemente della domanda di energia, che mettono in evidenza tutte le complessità e le incertezze del processo di transizione energetica. Una transizione che “sarà ancora lunga e si giocherà sulla capacità dei singoli Paesi di sfruttare al meglio i propri punti di forza in chiave competitiva e non su soluzioni preconfezionate che mal si adattano alle singole specificità”.

Bisogna dunque fare la transizione ma anche “dare risposte alle giuste richieste di energia e di crescita”: per questo è necessario “un ciclo virtuoso di investimenti per lo sviluppo delle fonti rinnovabili senza dimenticare quelle tradizionali che oggi, come vent'anni fa, coprono l'80% della domanda totale”. Venendo all'Italia, Murano sottolinea che, a fronte di un calo complessivo della domanda di energia, nel 2023 il petrolio è tornato ad essere la prima fonte con oltre il 37%, scavalcando il gas naturale. Una domanda, quella petrolifera, destinata a diminuire, mentre a crescere sarà la componente rinnovabile i consumi petroliferi al 2030 si ridurranno di quasi 8 milioni di tonnellate, mentre i biocarburanti e gli altri carburanti low carbon passeranno dagli attuali 1,7 a circa 6 mln t nel 2030 e a 8,8 nel 2040.

Murano sintetizza l'azione di Unem nell'ultimo anno in due linee guida: cambiare la posizione ideologica e manichea che vedeva una sola tecnologia idonea per la decarbonizzazione, insistendo tenacemente sui concetti di neutralità tecnologica e pluralità di soluzioni; valorizzare il potenziale delle nostre infrastrutture e competenze per la decarbonizzazione, promuovendo azioni di sostegno alla loro trasformazione.

Al livello europeo “serve un'azione diversa e una modifica al percorso di decarbonizzazione”. Ad esempio, per raggiungere gli obiettivi di penetrazione dei prodotti low carbon è “importante che ad un sistema di obblighi si affianchi un sistema di meccanismi premianti anche sulla parte fiscale del prezzo finale”.

Infine, il bilancio associativo: “non posso che essere soddisfatto del lavoro svolto e dei risultati ottenuti anche in termini di nuovi associati che hanno ulteriormente allargato il nostro perimetro di rappresentanza. Guardando agli ultimi 5 anni, siamo passati da 60 a 89 associati”.

A una domanda sull'interazione con le istituzioni europee, anche attraverso la collaborazione con FuelsEurope, Murano ha indicato come obiettivo “il riordino dei principi della tassonomia, perché gli investimenti in raffinazione non godono del favore del mondo finanziario perché non sono inseriti nella tassonomia”.

“Si intravede un'aria nuova sulla transizione energetica, emerge una visione diversa, molto più pragmatica con una consapevolezza degli effetti di questa trasformazione sia sull'economia che sugli aspetti sociali dei singoli Paesi”. Incontrando la stampa prima dell'assemblea annuale, svoltasi il 10 luglio a Roma, il presidente di Unem, Gianni Murano, delinea così il cambiamento di approccio attorno alla decarbonizzazione che va fatta “non solo per motivi climatici, ma anche per ragioni strategiche ed economiche. Serve però farlo tutti insieme, senza esclusioni manichee, ma comprendendo le eccellenze e le peculiarità dei diversi Paesi europei che hanno diverse strutture energetiche, infrastrutture e competenze”, sottolinea il presidente nella relazione all'assemblea (disponibile in allegato sul sito di QE assieme alle slide). Perché “questa trasformazione non può significare deindustrializzazione”. Dopo aver ripercorso i tratti salienti dell'energia negli ultimi 12 mesi, con il petrolio che ha dimostrato la sua “resilienza” ed è tornato prima fonte nel 2023, Murano – alla guida di Unem da un anno - ha quindi ricordato l'azione condotta dall'associazione davanti alla sfida della transizione. Associazione – fa sapere il presidente – che negli ultimi 5 anni ha ampliato il perimetro di rappresentanza nei settori e nei numeri, passando da 60 a 89 associati e tra questi ora anche Ita Airways. L'azione per la transizione Unem ha affrontato il tema della transizione “lavorando su due fronti”. Da un lato, “insistendo sui concetti di neutralità tecnologica e pluralità di soluzioni per raggiungere l'obiettivo del net zero; dall'altro, per valorizzare il potenziale delle nostre infrastrutture e competenze per la decarbonizzazione, promuovendo azioni di sostegno alla loro trasformazione”. Con l'obiettivo, rimarca il presidente, di “far crescere la consapevolezza che esistono alternative reali al solo elettrico in grado di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nei trasporti”. Unem, ricorda Murano nella relazione, si è inoltre impegnata per “accompagnare questa trasformazione” e il recente decreto sulla conversione totale o parziale delle raffinerie “è un esempio concreto che potrà essere utilizzato dai nostri associati”. L'attività di Unem, rivendica il presidente, ha trovato riconoscimento nel Pniec, appena inviato alla Ue, “nel quale si raccomanda di salvaguardare l'industria della raffinazione italiana con lo scopo di consentire la sua riconversione in maniera modulare ed accompagnare il processo di decarbonizzazione”.

Tornando sull'importanza di una transizione del settore industriale, Murano ha ricordato che in Italia sono già operative due bioraffinerie, tra le nove presenti in Europa, e una terza dovrebbe arrivare nel 2026. La capacità di produzione totale è oggi intorno a 2,8 milioni di tonnellate/anno, che potrebbe arrivare ad oltre 5 milioni nell'arco dei prossimi anni e sostituire circa il 15% dei combustibili fossili.

TOYOTA SCOMMETTE ANCORA SULL'IBRIDO E PRESENTA MOTORI PENSATI PER BIO ED E-FUEL

Non è un caso che la Toyota, da sempre pioniera nel mondo ibrido, sia tra le case automobilistiche più avanti sulla strada del "ripensamento" ma non della cancellazione dei motori endotermici. La maggiore casa automobilistica del mondo (in termini di volumi prodotti e venduti) è stata la prima a scegliere di integrare i motori endotermici e quelli elettrici e ora, insieme a Subaru e Mazda, in cui Toyota ha una partecipazione rispettivamente del 20% e 5%, sta lavorando per mettere in produzione nuovi motori sempre più compatibili con la parte elettrica e adatti a utilizzare varie alternative di carburanti, tra cui biocarburanti, efuels e idrogeno liquido. Il futuro nei piani Toyota è quello delle auto dotate motori elettrici ed endotermici con l'obiettivo di raggiungere la neutralità delle emissioni di carbonio dei loro motori.

I motori di nuova generazione sono stati presentati alla fine di maggio alla stampa e ai media. Me vediamo meglio di cosa si tratta: in arrivo ci sono due propulsori di 1,5 litri e 2,0 litri, con volume e altezza notevolmente ridotti rispetto ai motori attuali. Le soluzioni proposte sono diverse. Ad esempio, Subaru punta su un motore con pistoni orizzontali con un basso profilo, meno vibrazioni e baricentro più basso. Mazda invece si affida ad un motore rotativo compatto e leggero abbastanza potente. Toyota conserva il motore 4 cilindri in linea che raggiunge rendimenti ed efficienza termica più elevati. Inoltre, dato il nuovo profilo più basso di questi motori, le autovetture avranno cofani più bassi con vantaggi anche in termini di prestazioni aerodinamiche.

Questa di Toyota sembra essere una risposta a quanti giudicavano il colosso giapponese in ritardo sulla introduzione di modelli totalmente elettrici. Evidentemente Toyota crede che – grazie anche al suo passato pionieristico sull'ibrido – vi sia ancora un grande spazio per motori che sappiano integrare un endotermico di nuova generazione, sempre meno impattante in termini di emissioni, con l'elettrico sia plug-in che semplicemente basato sull'energia di recupero delle fasi frenanti.

La casa automobilistica giapponese ha affermato che il suo nuovo motore da 1,5 litri consentirà una riduzione del volume e del peso del 10% rispetto agli attuali motori da 1,5 litri, utilizzati in auto come la compatta Yaris.



OGGI LE AUTO VINCENTI NASCONO DENTRO UN MEGA SIMULATORE

Il mondo digitale sta sempre più prendendo piede e ciò vale in particolare per il mondo del motorsport che ormai affida la fase progettuale quasi esclusivamente ai simulatori.

Una delle società leader in questo settore è Ansys.

Come immaginate nasca una nuova autovettura? Progetti, modelli in scala via via maggiore, ore nelle gallerie del vento, correzioni ai problemi che dovessero emergere, nuove prove e verifiche... Tutto vero, eppure non è più così vero. In realtà, la sperimentazione avviene ormai in gran parte all'interno di simulatori, sempre più raffinati, sempre più (digitalmente) potenti che misurano ogni singola cosa. E il mondo dei simulatori e delle aziende che li hanno "inventati" e sempre più raffinati sta diventando uno dei grandi player del mondo automobilistico. Il grande cambio è avvenuto – come sempre – nel mondo del motorsport. Sono state le grandi case impegnate nelle corse a tutti i livelli (dalla F1 alla Formula E) a lavorare in questo modo. Poi, come al solito, l'innovazione scende dalla pista alla strada come si intitola da sempre questa rubrica. Tra i grandi innovatori di questo mondo, una società internazionale (con sede a Londra) ma guidata da un ricercatore italiano, Domenico Caridi, Senior Principal Engineer di Ansys, un colosso multinazionale nel campo della realizzazione di simulatori nato negli Usa (e con un fatturato di svariati miliardi di dollari) e con sedi in tutto il mondo. Così è interessante capire da Caridi quanto tempo occorre affinché qualcosa che è sta-

to "inventato" per la pista arrivi sulle auto che guidiamo tutti i giorni. Caridi lo ha spiegato in una lunga intervista a Fabrizio Albergati per il quotidiano online DMove, specializzato in mobilità smart, raccontando così il suo lavoro: "Il motorsport è mediamente 3-4 anni avanti rispetto alla produzione, prendi ad esempio l'aerodinamica. L'aerodinamica ha un impatto diretto sui consumi e sulle emissioni. Ha un impatto sulla velocità massima, quindi è di importanza fondamentale per tutte le competizioni, ma anche per le vetture di produzione in realtà. Una corretta aerodinamica impatta il raffreddamento della vettura, è un compromesso molto delicato perché sulle vetture tradizionali hai le prese d'aria, più apri le prese d'aria meglio raffreddi ma peggiori l'efficienza aerodinamica. Fino a ieri lo sviluppo richiedeva lo sviluppo di modelli fisici e decine di ore in galleria del vento. Oggi tutto questo si può fare efficientemente con la simulazione ed i modelli nascono spesso proprio dal mondo delle corse. Nel mondo delle corse hanno spinto perché noi producessimo dei modelli di turbolenza il più possibile avanzati. Quando anche le case produttrici hanno realizzato i vantaggi di questi nuovi modelli di turbolenza avanzati, hanno implementato questi modelli anche per lo sviluppo delle auto di serie. Non è stata una cosa immediata, ci mettiamo normalmente due o tre anni per portare i modelli di simulazione più avanzati dal mondo del motorsport a quello della produzione". Ma ormai la strada è segnata.



BANCHE E SICUREZZA

Milano, 14 maggio 2024

Il convegno, "organizzato da ABI in collaborazione con ABI Lab, CERTFin - CERT Finanziario Italiano e OSSIF, è stata l'occasione per approfondire, con i principali protagonisti, il tema della cybersecurity e della sicurezza fisica in banca.



AGGIORNAMENTO SULLE BONIFICHE DEI SITI CONTAMINATI

Roma, 16-17 maggio

La giornata ha avuto l'obiettivo di fornire un aggiornamento tecnico-scientifico e normativo sulle tematiche connesse alle tecnologie innovative di settore, all'evoluzione della gestione risk-based dei siti contaminati, agli aspetti giuridici di dettaglio e sulle connessioni con i processi di riqualificazione ed i rischi legati alla sicurezza dei lavoratori. Nell'occasione è stato presentato il progetto riqualificazione ambientale e un accordo di collaborazione con ISPRA.

GESTIONE DEI RISCHI NELL'INDUSTRIA DI PROCESSO

Roma, 17 maggio

"Analisi e Gestione dei Rischi Emergenti nell'ambito dell'industria di processo" è stato l'oggetto del seminario organizzato da INAIL, Università Campus Bio-Medico di Roma, Università degli Studi di Genova e Università degli Studi di Messina. È stata una occasione di proficuo confronto sull'innovazione degli strumenti per la valutazione e gestione del rischio nell'industria di processo, per affrontare le sfide e cogliere le opportunità originate dalla trasformazione digitale, dalla transizione energetica, dai cambiamenti climatici e le relative implicazioni e scelte strategiche.



"HOMELAND SECURITY", SICUREZZA PARTECIPATA È PROTEZIONE DELLE STRUTTURE DELLE ENERGIE PER LA MOBILITÀ



Roma, 20 giugno

Nel corso dell'evento UNEM ha parlato di "Sicurezza partecipata per la protezione delle strutture delle energie per la mobilità", analizzando e presentando i fenomeni criminali che impattano sulla sicurezza delle strutture petrolifere (oleodotti e rete carburanti) per portare all'attenzione del Governo e delle Forze di Polizia le dimensioni effettive e i rischi connessi, mettendo a disposizione i dati in possesso del settore petrolifero per attivare sinergie sistematiche, anche di tipo informativo.



LA PREVENZIONE INCENDI NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA

Napoli, 28 giugno

UNEM è intervenuta al seminario organizzato da INAIL Campania su "La Prevenzione incendi nella transizione energetica", rappresentando il punto di vista degli operatori del settore in merito alla gestione del rischio nella transizione energetica in corso. Da tempo il settore è impegnato sul tema della gestione del rischio, con un approccio "legislativo" che si affianca a uno "volontario". L'Associazione ha presentato i punti chiave che ritiene fondamentali per il confronto con tutti gli stakeholder affinché la tematica sia approcciata in modo chiaro e non gravoso per le aziende del settore.

QUALI OSTACOLI PER LA RIFORMA DELLA RETE CARBURANTI



Roma, 3 luglio

La tavola rotonda "Il punto di vista degli stakeholder sul progetto di riforma", inserita nell'ambito dell'assemblea annuale Assopetroli-Assoenergia, è stata un interessante momento di confronto tra i principali destinatari del DDL presentato dal Governo che dovrebbe portare ad una razionalizzazione e ammodernamento della rete carburanti. Una rete molto diversificata a livello regionale che vede le Regioni del Centro-Nord avere erogati superiori alla media nazionale, mentre quelle del Sud inferiori. Ciò vuol dire, ha osservato il presidente Murano, che qualcuno la riforma l'ha già fatta a normativa vigente e quindi non è solo un problema di normativa.

NEWS DALLE ASSOCIATE

■ **Eni e ITQuanta insieme per una macchina quantistica** - Eni e ITQuanta hanno annunciato l'avvio della joint venture Eniquantic con l'ambizione di sviluppare una macchina quantistica integrata hardware e software, in grado di risolvere problemi complessi (ottimizzazione matematica, modellazione e simulazione, intelligenza artificiale) ed avviare specifiche e significative applicazioni del calcolo quantistico, a supporto della transizione energetica. Eniquantic potrà beneficiare della capacità computazionale dei supercalcolatori HPC (High Performance Computing) di Eni, sia per approfondire le possibili integrazioni tra le architetture quantistiche e quelle classiche, sia per sperimentare l'efficacia di algoritmi che simulano i principi della computazione quantistica su casi d'uso in ambito energetico di diretto interesse di Eni. La nascita di Eniquantic, spiega un comunicato, si inserisce nella strategia della società volta a valorizzare le competenze interne e le soluzioni tecnologiche, proprie o di terzi, per creare nuove iniziative imprenditoriali ad alto potenziale.

■ **Eni inaugura il progetto "Energie contemporanee"** - Eni ha inaugurato il progetto espositivo "Energie contemporanee", ideato e curato da Spazio Taverna presso il proprio sito del Gazometro di Roma Ostiense. La mostra, si legge in un comunicato, sarà ospitata al piano -1 del Gazometro 3 e racconterà l'energia che cambia attraverso 17 tra i migliori artisti italiani della nuova generazione, invitati a interpretare gli spazi attraverso la forza generativa dell'arte contemporanea. Questa mostra rappresenta il primo appuntamento del progetto di Eni "Arte al Gazometro", volto a portare anche l'arte all'interno del complesso già dedicato all'innovazione del Gazometro Ostiense, e iniziativa che diventerà un format stagionale che di anno in anno promuoverà collaborazioni con artisti sempre nuovi.

■ **Enjoy arriva in Puglia e Campania** - Enjoy, il servizio di car sharing di Enilive, si estende e arriva in Puglia e in Campania. Un comunicato informa che gli Enjoy Point attivi si trovano in punti utili anche a favorire l'interscambio con i mezzi privati e il trasporto pubblico e in particolare nelle Enilive Station di Bari (piazza di Vagno, vicino alle stazioni dei treni e degli autobus; e via Amendola, nei pressi dell'Università degli Studi di Bari), Aeroporto Karol Wojtyła di Bari-Palese (via D'Annunzio), Monopoli (viale Aldo Moro, in centro), Pompei (via Plinio, di fronte all'ingresso degli scavi di Porta Stabia) e Caserta (viale della Libertà, vicino alla stazione ferroviaria e alla Reggia di Caserta).

■ **Iplom selezionata per innovativi strumenti di monitoraggio ambientale** - Iplom è stata selezionata nell'ambito del progetto RAISE (Robotics and AI for socio-economic empowerment), finanziato tramite il "Bando per progetti di Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale nei domini dell'Intelligenza Artificiale e della Robotica", che mira a sostenere lo sviluppo di un ecosistema di innovazione basato sui domini scientifici e tecnologici dell'intelligenza artificiale e della robotica, concentrandosi sulle esigenze di uno specifico contesto regionale, ovvero la Regione Liguria. In particolare, Iplom partecipa a RAISE Spoke 3 - Progetto MESSAPI, un'area di intervento specifico con uno studio di innovativi strumenti di monitoraggio ambientale di sostanze aerodisperse con l'impiego di droni in un sito industriale ligure.

■ **Iplom, nuova edizione del Safety day** - Anche quest'anno Iplom ha organizzato il consueto Safety Day. Al mattino, in una sessione teorico/pratica, grazie ai simulatori laser degli estintori e allo schermo "infiammabile" è stato possibile ricostruire un incendio in ufficio, valutare la catena di intervento e i tempi di risposta e di spegnimento senza alcun rischio a persone e cose. Nel pomeriggio, con la prova di evacuazione della palazzina uffici, utilizzando la macchina del fumo, i partecipanti hanno potuto comprendere le reali difficoltà che un evento del genere può comportare. Per rendere entrambe le esperienze così realistiche, informa una nota, Iplom si è avvalsa della collaborazione di Scenario, azienda specializzata in simulazioni e rivenditrice italiana dei prodotti Lion specificatamente realizzati per questo tipo di esercitazioni.

■ **Neste e Mitsubishi insieme per sviluppo prodotti chimici e plastiche rinnovabili** - Neste e Mitsubishi Corporation hanno concordato di stabilire una partnership strategica incentrata sullo sviluppo di catene di valore per prodotti chimici e plastiche rinnovabili per e con marchi giapponesi. Nel corso della cooperazione, si legge in un comunicato, Neste fornirà la sua competenza in materia di sostenibilità e materiali più sostenibili, anche sotto forma di Neste RE™ rinnovabile, una materia prima di origine biologica per la produzione di materie plastiche. Mitsubishi fornirà invece la sua solida esperienza nello sviluppo aziendale e nella gestione della catena di fornitura di prodotti petrolchimici e derivati nella regione. Insieme, i partner offriranno soluzioni complete per i marchi giapponesi impegnati nel ridurre le emissioni di gas serra (GHG) e la dipendenza dalle risorse fossili nelle loro catene di fornitura.

■ **Petronas presenta Syntium X** - Petronas Lubricants International (PLI) ha presentato ai primi di luglio Syntium X, la nuova gamma di oli motore progettati per soddisfare le esigenze in continua evoluzione dei veicoli di oggi. Questa linea di prodotti innovativi, spiega una nota, permette una protezione senza pari, intervalli di cambio prolungati, e migliora la fuel economy. La formulazione della gamma Syntium X include ETRO, l'olio base di Petronas, combinato con additivi di alta qualità. ETRO è un olio base premium che riduce significativamente l'impronta di carbonio, garantendo l'eccellenza tecnica.

■ **Petronas annuncia partnership con TN Service** - Petronas ha annunciato l'avvio di una collaborazione con TN Service, parte del Gruppo Torello, volta alla creazione di valore e di percorsi formativi per far crescere le competenze e la specializzazione dei professionisti del mondo dei trasporti di domani. In particolare, si legge in un comunicato, i clienti TN Service e la flotta del Gruppo Torello, che supera le 4.000 unità, potranno beneficiare della qualità dei lubrificanti Petronas Urania Green, garantendo prestazioni elevate anche nelle condizioni più difficili. Entrambe le aziende si impegnano a portare innovazione e qualità per offrire un servizio affidabile e distintivo.

■ **Q8, i 40 anni in Italia con un team alla Barcolana** - Q8 celebrerà i 40 anni di presenza sul territorio italiano con una serie di iniziative che culmineranno con la Barcolana che si svolgerà a Trieste dal 4 al 13 ottobre 2024, dove Q8 sarà partner della nota regata con un suo equipaggio e tante attività dedicate all'innovazione ed alla sostenibilità. Tra questi, informa un comunicato, il progetto "Q8 Sailing for Change", realizzato con il supporto tecnico e scientifico di LifeGate che ha offerto a Q8 la possibilità di attivarsi anche su altri fronti, come i possibili eventi accidentali provocati dai piccoli dipotisti e pescherecci nelle manovre cosiddette «operazionali» come la pulizia delle acque di sentina, il rifornimento della barca e la manutenzione del motore. Attraverso un viaggio in diversi porti italiani, quaranta in totale coinvolti entro il 2025, Q8 distribuirà inoltre una serie di innovativi kit sviluppati da T1 Solutions, l'azienda tutta italiana con il marchio distintivo delle spugne FoamFlex, per rispondere a esigenze specifiche in diverse situazioni. Prevista anche una campagna di comunicazione crossmediale che fa rivivere la storia del marchio e la sua continua evoluzione.

■ **Q8 Italia e Fox Petroli diventano soci paritetici della Eco** - Q8 Italia e Fox Petroli hanno sottoscritto il 26 giugno l'atto definitivo di acquisto da parte di Q8 del 50% di Eco Fox S.r.l., azienda totalmente controllata dalla stessa Fox Petroli. La Eco Fox opera nel mercato dei carburanti di origine biogenica in Italia sin dagli anni '90, producendo una gamma di biodiesel avanzati e di sottoprodotti per uso industriale. Dispone di uno stabilimento sito a Vasto con una capacità produttiva di 200.000/tonnellate, di un deposito fiscale di 30.000mc di stoccaggio e di una logistica a supporto in grado di ricevere e spedire i prodotti via mare e via terra. Nella stessa giornata, informa un comunicato, si è altresì tenuto il primo Consiglio di amministrazione della Eco Fox che risulta composto da due Amministratori Delegati, espressione dei due soci e cinque Consiglieri di Amministrazione, di cui 3 di nomina Ecofox e 2 Q8 Italia.

■ **Saras, pubblicato il nuovo "Rapporto di sostenibilità 2023"** - Saras ha annunciato la pubblicazione del nuovo "Rapporto di sostenibilità 2023", giunto al settimo anno, che rappresenta il principale strumento per comunicare in modo chiaro e trasparente i valori e gli impegni del Gruppo per una condotta di business sempre più responsabile e sostenibile. Anche nel 2023 il punto di partenza della rendicontazione è stata l'analisi degli impatti, reali e/o potenziali, generati dall'attività del Gruppo in ambito ESG, e la successiva determinazione di quali siano materiali. Introdotta per la prima volta, volontariamente, anche una seconda prospettiva di materialità, ovvero quella finanziaria, tesa a identificare i rischi e le opportunità in ambito economico, ambientale e sociale, a cui la società è esposta e che potrebbero causare impatti finanziari (in termini di costi, ricavi, accesso ai finanziamenti, ecc). Questa novità, si legge in una nota, consente a Saras di anticipare i futuri requisiti della nuova direttiva europea sull'informativa di sostenibilità, denominata CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), che prevede, tra l'altro, anche l'adozione di nuovi standard di rendicontazione, denominati ESRS (European Sustainability Reporting Standards), in sostituzione degli Standard GRI (Global Reporting Initiative).

■ **Saras, percorso di orientamento per gli studenti dell'Istituto "Buccari-Marconi"** - Oltre 70 studenti dell'Istituto di Istruzione Superiore "Buccari - Marconi" hanno partecipato al percorso "Competenze Trasversali e Orientamento" (PCTO), concepito ad hoc da esperti e manager del Gruppo Saras e finalizzato a illustrare il complesso sistema di innovazione tecnologica che si sviluppa in un Gruppo industriale e quanto utile per affacciarsi nel mondo del lavoro. Un comunicato spiega che gli allievi dell'Istituto Tecnico Trasporti e Logistica "Buccari" hanno affrontato argomenti riguardo i combustibili per le navi, le attività di bunkeraggio e le attività del pontile, mentre gli studenti dell'Istituto Tecnico Industriale "G. Marconi" hanno approfondito temi attinenti all'energia, con particolare attenzione per la transizione energetica e per la produzione di energia elettrica dell'IGCC. L'iniziativa, inoltre, ha visto gli studenti analizzare esperienze specifiche - collegate ai loro indirizzi formativi - nelle imprese dell'indotto appartenenti alla rete territoriale di Sarroch, tra cui la Entusa, il Consorzio CEMIS SCARL e la Italteleco.

■ **A Consorzio Maire Tecnimont-Baker Hughes contratto EPC di Sonatrach** - Maire ha annunciato che il Consorzio composto dalla controllata Tecnimont e da Baker Hughes si è aggiudicato da Sonatrach un contratto di Ingegneria, Procurement e Costruzione (EPC) per la realizzazione di tre stazioni di compressione, nonché per il potenziamento del sistema di raccolta del gas, nel giacimento di gas di Hassi R'mel, 550 km a sud di Algeri. Il valore complessivo del contratto, spiega una nota, è di circa 2,3 miliardi di dollari, di cui 1,7 miliardi di competenza di Tecnimont. Il completamento del progetto è previsto entro 39 mesi dalla data di entrata in vigore del contratto.

■ **Afry si aggiudica progetto per energia da rifiuti in Thailandia** - Watsuduphan Thurakit Co. Ltd. (WSPT) ha assegnato ad AFRY i servizi di Owner's Engineering per un impianto di conversione dei rifiuti in energia a Nakhon Pathom, Thailandia. Il nuovo impianto, spiega un comunicato, trasformerà i rifiuti urbani in energia, allineandosi e contribuendo così al percorso di sostenibilità della Thailandia. Il progetto, comunemente noto come WSPT 9.9 MW Nakorn Pathom WtE, consisterà nella costruzione di un impianto in grado di elaborare circa 500-550 tonnellate di rifiuti al giorno, producendo fino a 8 MW per la distribuzione alla rete nazionale.

■ **A Greenthesi bonifica stabilimento Caffaro di Brescia** - Greenthesi ha annunciato che il Raggruppamento Temporaneo di Imprese di cui è capogruppo con una quota pari al 60% e al quale partecipano anche la multiutility Gruppo Hera, attraverso la controllata A.C.R. di Reggiani Albertino S.p.A., e Nico S.r.l. in qualità di società mandanti, ha sottoscritto il contratto avente ad oggetto le opere relative alla progettazione esecutiva ed esecuzione degli interventi di de-commissioning, bonifica e messa in sicurezza permanente presso lo stabilimento Caffaro di Brescia ("Stralcio di Prima Fase"). I lavori, si legge in una nota, aventi un importo complessivo nell'ordine di circa 45 milioni di euro, partendo nell'immediato con la fase di progettazione avranno una durata contrattuale di circa 41 mesi. Dopo una prima fase di progettazione esecutiva, propedeutica alla definizione puntuale dei vari interventi da effettuarsi, dapprima verranno demoliti i fabbricati e bonificate le strutture impiantistiche e, successivamente, anche per il tramite di diverse tecniche di bonifica in situ, verranno condotte le attività di bonifica dei suoli profondi e di messa in sicurezza permanente dei terreni escavati.

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.

41 società e più di 1.500 persone:
soluzioni sostenibili per circa 45.000 clienti
in più di 60 Paesi nel mondo.

ITELYUM

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

REGENERATION SOLUTIONS

PURIFICATION SOLUTIONS

ENVIRONMENT SOLUTIONS