

TRIMESTRALE DI UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ - ANNO 2025 N.1 - WWW.UNEM.IT

muoversi

UNEM

ENERGIE E TECNOLOGIE PER IL FUTURO

PARTITA APERTA

**SCENARI E (FINTI) DILEMMI
PER IL NUOVO ANNO**

**I COMMENTI SUL
"PRECONSUNTIVO 2024"
E SULLE PROSPETTIVE PER
IL 2025 DI GIANNI MURANO,
ALESSANDRO FONTANA E
GIANLUCA PELLEGRINI**

**AUTOMOTIVE ED EQUILIBRI
GLOBALI: LE INTERVISTE A
ROBERTO VAVASSORI E AGLI
EUROPARLAMENTARI
DARIO NARDELLA E
MASSIMILIANO SALINI**

**DATI E STUDI: CARLO
CARMINUCCI SUL RAPPORTO
ISFORT SULLA MOBILITÀ DEGLI
ITALIANI E LISA ORLANDI E
GIAN PAOLO REPETTO DI RIE
SUL TRASPORTO PESANTE**

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

INDICE

5 EDITORIALE

APERTURA

6 TRA CONFERME E DISCONTINUITÀ

di Gianni Murano, *Presidente Unem*

COVER STORY

8 SINTESI PRECONSUNTIVO

12 L'ECONOMIA ITALIANA ALLE SOGLIE DEL 2025

di Alessandro Fontana, *Direttore del Centro Studi Confindustria*

14 IL VERO OBIETTIVO È RIDIMENSIONARE LA MOBILITÀ PRIVATA, ALTRO CHE AMBIENTE

di Gian Luca Pellegrini, *Direttore di Quattroruote*

17 C'È BISOGNO DI UNA SCOSSA

di Carlo Carminucci, *Direttore della Ricerca di Isfort*

20 "SE I CONSUMATORI NON SCELGONO L'ELETTRICO, COSA FACCIAMO? LI SANZIONIAMO?"

intervista a Roberto Vavassori, *Presidente ANFIA*

22 "LA POLITICA AUTARCHICA DI TRUMP È MOLTO PREOCCUPANTE"

intervista a Dario Nardella, *europarlamentare S&D*

24 "SERVE UN OCCIDENTE COESO, ALTRIMENTI È UNA RESA"

intervista a Massimiliano Salini, *europarlamentare, Vicepresidente PPE*

STUDI

26 DECARBONIZZARE I TRASPORTI PESANTI, DUE SCENARI A CONFRONTO

di Lisa Orlandi e Gian Paolo Repetto, *Rie*

29 L'INTERVISTA A ROSARIO PISTORIO

AD SRM, *Sonatrach Raffineria Italiana*
e *Vicepresidente UNEM*

ATTUALITÀ

30 LUCI E OMBRE DELLA LEGGE DI BILANCIO 2025

di Arianna Cappelli, *Relazioni istituzionali UNEM*

RUBRICHE

32 RASSEGNA STAMPA

34 EVENTI UNEM

36 NEWS DALLE ASSOCIATE

TECNOLOGIE PER IL FUTURO

38 INNOVAZIONE: ALLA ATTILIO CARMAGNANI IL "PREMO DEI PREMI"

39 IMMAGINARE IL FUTURO

DATA BOOK 2024



**SCARICA IL DATA BOOK 2024
SU WWW.UNEM.IT**

EDITORIALE



MUOVERSI
TRIMESTRALE DI UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ
ANNO 2025 N.1 GENNAIO / MARZO
Direttore Responsabile
Marco D'Aloisi
Collaboratori
Armando Durazzo, Paolo Guarino, Roberto Roscani
Ideazione e Progettazione Grafica
Atlas Consulting

Il primo numero dell'anno normalmente è l'occasione per fare il punto della situazione e provare ad immaginare cosa ci si può ragionevolmente aspettare nei mesi che verranno, che non saranno certo facili. Il discorso di insediamento di Donald Trump alla Casa Bianca, infatti, lascia spazio a più di una preoccupazione, soprattutto per un'Europa smarrita che, al di là delle frasi di circostanza, ha tutto da perdere e poco da offrire.

Del resto, il 2024 ha dimostrato, qualora ce ne fosse stato bisogno, l'inadeguatezza delle politiche industriali europee per fronteggiare una sfida globale che ora si fa ancora più difficile, soprattutto per il settore dell'automotive alle prese con un drammatico calo della domanda che, come si legge a pag. 14 nel commento del Direttore di Quattroruote, Gian Luca Pellegrini, *"non è stato innestato dall'elettrico che non ha performato secondo attese chiaramente sbagliate, ma dall'aumento dei prezzi del restante 85% del mercato"*. Una difficoltà confermata dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, che nell'intervista che pubblichiamo a pag. 20 ha detto: *"siamo ancora nella valle della morte: il 2025 sarà un anno ancora molto critico"*.

I problemi sono dunque sempre gli stessi, ma se è vero che *"a livello europeo appare sempre più visibile una discontinuità sulla consapevolezza della reale efficacia del percorso ipotizzato"*, come si legge nell'intervento di apertura del presidente Gianni Murano, è anche vero che alle parole dovranno seguire i fatti.

I presupposti sembrano esserci tutti come conferma Massimiliano Salini, europarlamentare vicepresidente del PPE, che nell'intervista a pag. 24 si dice convinto che qualche intervento sull'attuale normativa ci sarà, a partire dalle multe ai costruttori e anche sulla pari dignità tra biocarburanti ed e-fuels su cui il PPE si è già espresso e, stando alle sue parole, *"quando riesci a raggiungere un punto di equilibrio all'interno del PPE vuol dire che c'è già mezzo Parlamento che ti segue"*.

Possibilista è anche Dario Nardella, europarlamentare S&D, che apre alla *"possibilità di raggiungere gli obiettivi non necessariamente con una sola tecnologia, quella dell'elettrico che può anche rimanere tra le principali, ma sperimentando anche altre tecnologie, come ad esempio i biofuel"*.

Convitato di pietra sembra però essere Mario Draghi estensore del rapporto sulla competitività che secondo la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, *"sarà la stella polare della nuova Commissione e guiderà il nostro lavoro per i prossimi cinque anni. Stiamo fissando tre obiettivi: primo, colmare il divario di innovazione con i nostri concorrenti; secondo, una tabella di marcia comune per decarbonizzazione e competitività; terzo, rafforzare la nostra resilienza e sicurezza economica"*.

Resta da capire come e con quali risorse.
Insomma, la partita è quanto mai aperta.
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

TRA CONFERME E DISCONTINUITÀ

di Gianni Murano, Presidente Unem

L'anno che si è appena chiuso ha portato con sé alcune conferme, ma evidenziato anche alcuni elementi di discontinuità. Le conferme sono legate al ruolo delle fonti fossili nel soddisfare la domanda di energia che, a dispetto di alcune previsioni, anche lo scorso anno hanno soddisfatto oltre l'80% del totale mondiale, più o meno come vent'anni fa.

Un ruolo uscito rafforzato anziché indebolito dagli eventi degli ultimi anni, sostenuto dal carbone che con un consumo di circa 9 miliardi di tonnellate nel 2024 (+1% rispetto al 2023) ha toccato il suo massimo storico. Una fonte impiegata principalmente nella generazione di energia elettrica, soprattutto in Cina che rimane il più grande consumatore di carbone al mondo (circa 5 miliardi di tonnellate) nonostante gli ingenti investimenti nelle rinnovabili - 1.200 GW già installati nel 2024 in anticipo sull'obiettivo 2030 - che ad oggi, al netto dell'idroelettrico, coprono però poco più del 10% del fabbisogno cinese. Consumi record anche per il gas, stimati dall'Aie in 4.200 miliardi di metri cubi (+2,6% rispetto al 2023), in larga parte dovuti alla metanizzazione dei consumi in Asia orientale e sudorientale, a fronte di una domanda europea praticamente piatta.

Quanto al petrolio, che rimane ancora la prima fonte di energia a livello mondiale ma anche nazionale, il progresso c'è stato ma è stato meno evidente rispetto a quello degli anni precedenti e del 2023 in particolare. Il consumo globale, pari a circa 103 milioni b/g (+1% rispetto al 2023), conferma il petrolio come una fonte che ha mostrato un'accresciuta flessibilità e capacità di reagire rapidamente agli eventi esterni, trovando nuovi equilibri a fronte di significativi turbamenti geopolitici, come è emerso durante la presentazione alla stampa del nostro tradizionale "Preconsuntivo petro-



lifero 2024" di cui diamo conto nelle pagine che seguono. Ciò ha contribuito a determinare un andamento dei prezzi sostanzialmente stabile, con una tendenza al ribasso nella seconda parte dell'anno che ha contribuito in maniera favorevole alla bilancia dei pagamenti nazionali. L'andamento dei prezzi è stato sicuramente influenzato dalla consolidata capacità di estrazione degli Stati Uniti la cui produzione supera ormai quella di Arabia Saudita e Russia messe insieme. Analizzando le dinamiche dei singoli Paesi si nota un andamento sostanzialmente flat per Europa e Stati Uniti, più che compensato da Africa, Medio Oriente, America del Sud

e dai Paesi asiatici, ad eccezione della Cina che ha contribuito per il 14% dell'incremento totale, rispetto al 67% del 2023. In Cina la penetrazione delle auto elettriche - che attualmente rappresentano il 60% del totale delle nuove immatricolazioni di BEV a livello mondiale e il 20% del totale circolante - ha "spiazzato" circa il 2% della domanda interna di petrolio, pari

IL PETROLIO, PRIMA FONTE DI ENERGIA MONDIALE, HA MOSTRATO UN'ACCRESCIUTA FLESSIBILITÀ E CAPACITÀ DI REAGIRE RAPIDAMENTE AGLI EVENTI ESTERNI TROVANDO NUOVI EQUILIBRI A FRONTE DI SIGNIFICATIVI TURBAMENTI GEOPOLITICI

a 310.000 b/g. Passando a quelli che possono essere letti come elementi di discontinuità, c'è l'atteggiamento della cosiddetta "finanza climatica". Citigroup, Bank of America, Wells Fargo e Goldman Sachs hanno infatti deciso di ritirarsi dalla Net Zero Banking Alliance, iniziativa delle Nazioni Unite che ha l'obiettivo di allineare il settore bancario all'Accordo di Parigi, poi seguite da Morgan Stanley, JP Morgan e dal fondo BlackRock. Evidente come il settore finanziario inizi a intravedere qualche crepa negli investimenti "green" e vuole evitare il rischio di sostenere una bolla speculativa. A livello europeo appare sempre più visibile una discontinuità sulla consapevolezza della reale efficacia del percorso ipotizzato per la transizione energetica. La nuova Commissione europea, per quanto sostenuta da una maggioranza molto simile alla precedente, si basa su equilibri molti diversi che potrebbero condizionarne l'azione. La necessità percepita da molti Stati membri (ad iniziare dall'Italia) di rivedere i tempi della transizione per evitare di continuare a perdere competitività in significativi settori industriali potrà orientare della Commissione verso un maggiore pragmatismo. Sullo sfondo si pone il rapporto Draghi in cui si legge: "se gli ambiziosi obiettivi climatici

dell'Europa saranno accompagnati da un piano coerente per raggiungerli, la decarbonizzazione sarà un'opportunità per l'Europa. Ma se non riusciamo a coordinare le nostre politiche, c'è il rischio che la decarbonizzazione sia contraria alla competitività e alla crescita".

Resta, nostro malgrado, un elemento che nel 2024 è stato una spiacevole conferma ma che ci auguriamo nel 2025 possa diventare una salutare discontinuità: la fine del conflitto sia un'Ucraina che in Medio Oriente. Rimane questa la vera priorità per l'anno in corso.



IL SETTORE FINANZIARIO INIZIA A INTRAVEDERE CREPE NEGLI INVESTIMENTI "GREEN" E VUOLE EVITARE IL RISCHIO DI SOSTENERE UNA BOLLA SPECULATIVA. IN EUROPA APPARE SEMPRE PIÙ VISIBILE UNA DISCONTINUITÀ RISPETTO ALLA REALE EFFICACIA DEL PERCORSO IPOTIZZATO PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA

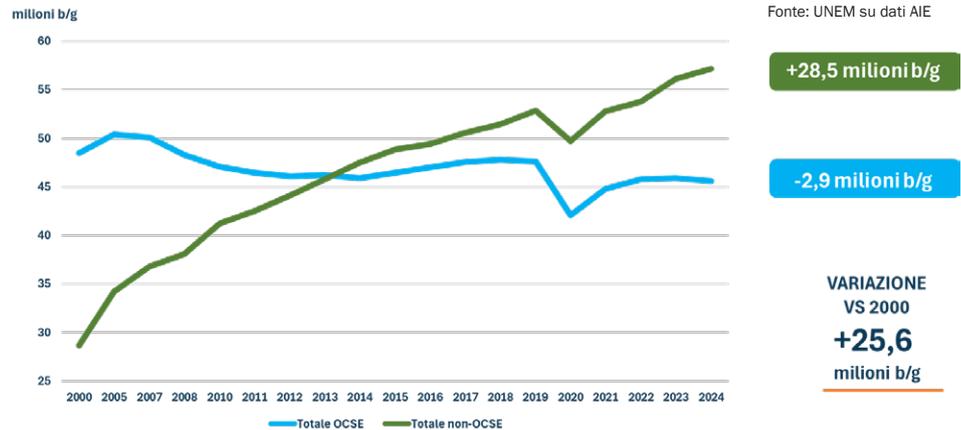


SINTESI "PRECONSUNTIVO 2024"

Di seguito alcune delle tabelle del "Preconsuntivo Unem 2024",
presentato alla stampa il 10 dicembre 2024

DOMANDA PETROLIFERA MONDIALE

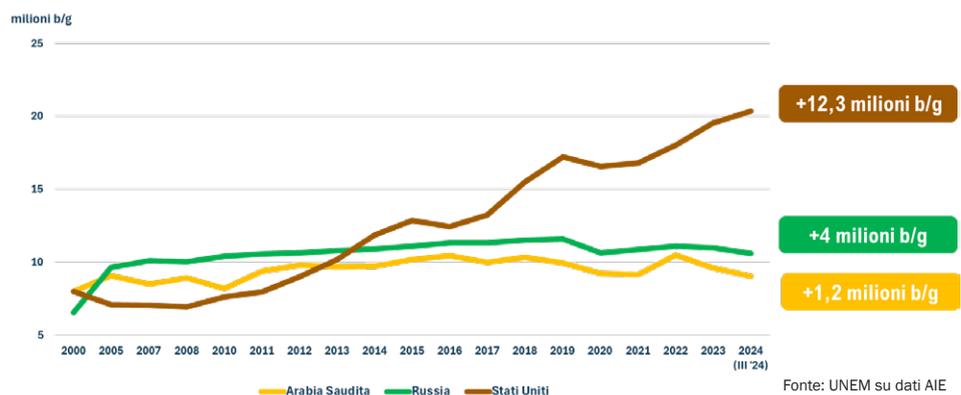
+1%
la Domanda di
petrolio rallenta,
ma cresce ancora



La domanda mondiale di petrolio nel 2024 ha rallentato la sua crescita, arrivando comunque a sfiorare i 103 milioni b/g e confermandosi saldamente come la prima fonte di energia. Nel periodo 2000-2024 la crescita della domanda è stata di 25,6 milioni b/g, quale saldo tra il calo di 2,9 milioni b/g dei Paesi Ocse e l'aumento di 28,5 milioni per quelli non-Ocse.

OFFERTA PETROLIFERA MONDIALE

+12,3 milioni b/g
dal 2000
Stati Uniti sempre
più primi
produttori
mondiali



I prolungati tagli produttivi Opec+ hanno spinto a fine 2024 la spare capacity fino ai 6 milioni b/g, di cui la metà concentrata nella sola Arabia Saudita.

Gli Stati Uniti si confermano primi produttori mondiali con oltre 20 milioni b/g, un volume superiore a quello di Arabia Saudita e Russia messe insieme.

Dal 2000, gli Stati Uniti hanno aumentato la loro produzione di 12,3 milioni b/g, cioè oltre 3 volte rispetto alla Russia e 10 volte all'Arabia Saudita.

ANDAMENTO BRENT 2022-2024 (medie mensili)

**Nel 2024 Brent vicino ai valori 2023
ma -19% rispetto al 2022**



I prezzi del petrolio nel 2024 hanno risentito solo in parte delle molteplici criticità in aree decisive come Medio Oriente e Mar Rosso, oscillando nella forchetta 70-90 dollari/barile.

Brent in media annua a circa 80 dollari/barile, molto vicino ai valori del 2023, ma inferiore di circa 19% rispetto al 2022 che fece registrare i picchi massimi dell'ultimo decennio.

INVESTIMENTI CLEAN ENERGY E O&G UPSTREAM MONDIALI

+42%
investimenti
energetici mondiali

Dal 2019

+44%
la produzione
di biofuels



Nel 2024 gli investimenti energetici mondiali nel complesso sono ammontati ad oltre 3.000 miliardi di dollari (+5% rispetto al 2023), di cui i due terzi in clean energy, in cui l'Europa ha investito l'85% delle risorse impiegate, contro il 79% della Cina e il 55% degli Stati Uniti.

Negli ultimi dieci anni la produzione mondiale di biocarburanti è aumentata del 44% arrivando a superare nel 2024 i 3,3 milioni b/g, di cui il 40% concentrato negli Stati Uniti, il 24% in Brasile e il 13% nella UE.

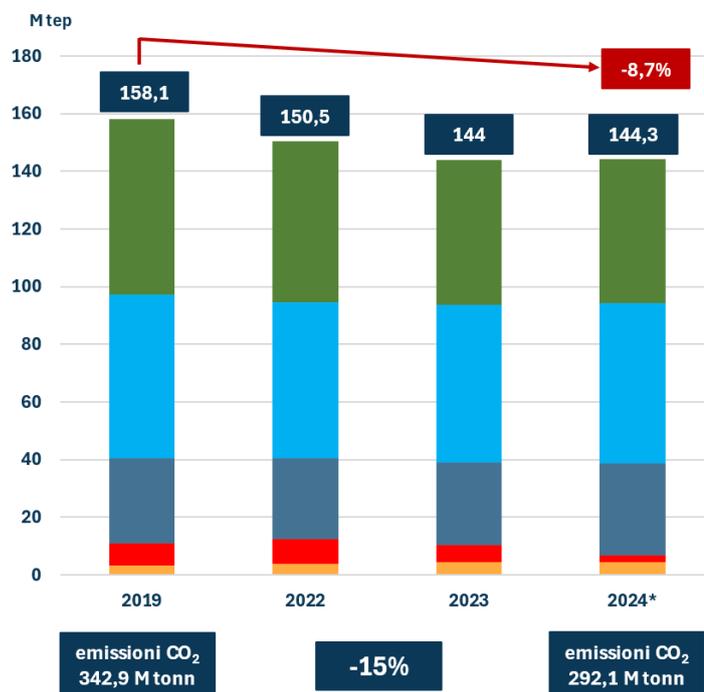
DOMANDA ENERGIA ITALIANA

144,3 Mtep
la domanda di
energia nel 2024

-8,7%
la contrazione
rispetto al 2019

-15%
La riduzione delle
emissioni di CO₂

(*) stime UNEM; (^) milioni veicoli; (°) comprende biofuels
Fonte: UNEM su dati MASE e ACI



IMMISSIONE IN CONSUMO CARBURANTI AUTO

72%
Il peso dei prodotti per
la mobilità sui consumi
petroliferi totali
+3,7%

È il progresso di benzina, gasolio, gpl, jet fuel e bunker insieme, effetto dell'aumento della domanda di mobilità. L'Italia è stata l'unica tra i principali Paesi europei ad evidenziare un aumento nelle vendite dei carburanti sia rispetto al 2019 che al 2023.



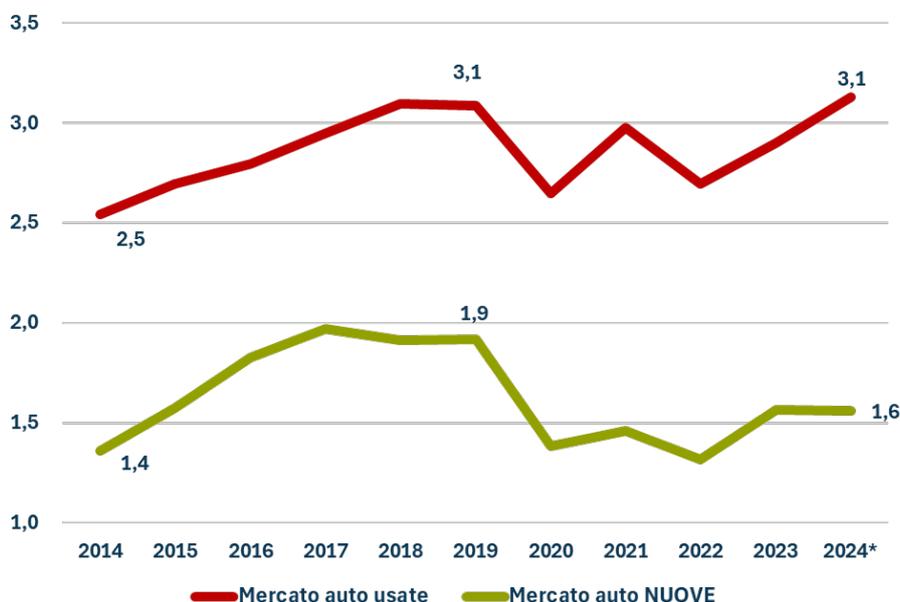
Parco veicoli (^) 52,0 54,8 54,8 (^)

Escluso metano, elettrico 50,9 53,4 53,3 (^)

(*) stime UNEM; (^) milioni veicoli; (°) comprende biofuels
Fonte: UNEM su dati MASE e ACI

LE AUTO SCELTE DAGLI ITALIANI

2024: netta prevalenza del mercato delle auto usate Le auto nuove a **-18%** rispetto al 2019



Italia è il secondo parco circolante della UE ed terza per le nuove immatricolazioni. È anche uno dei Paesi con il più alto tasso di motorizzazione dove il vettore elettrico rappresenta lo 0,5% del totale.

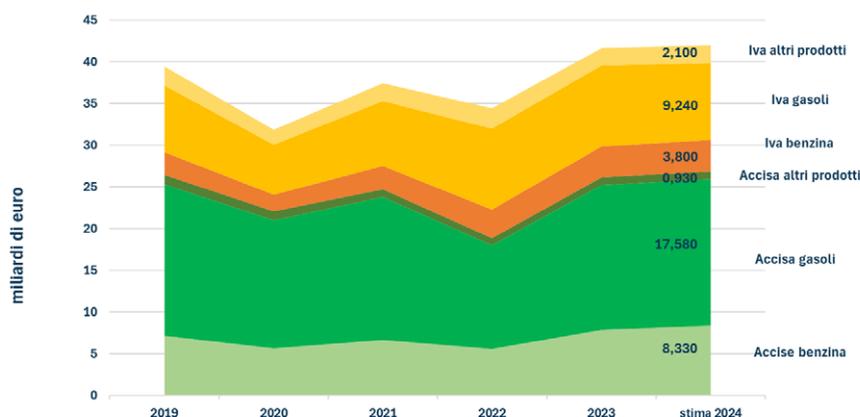
Nel 2024 si conferma la netta prevalenza del mercato dell'usato sul nuovo che rispetto al 2019 ha mostrato un calo del 18%, usato caratterizzato per il 94% da motori tradizionali: diesel (45%), benzina (39%). L'incertezza degli automobilisti rispetto alle nuove motorizzazioni e i costi associati continuano infatti ad orientare la scelta verso il mercato dell'usato.

GETTITO FISCALE

42 miliardi di euro
Il gettito fiscale degli oli minerali nel 2024
In progresso dello **0,9%** rispetto al 2023,

+2,6%
Il gettito accise
(+700 milioni di euro)

-2,1%
il minore gettito IVA
(-300 milioni di euro)



Totale Accise 26,840 miliardi di euro	VARIAZIONE VS 2023 +0,7 m.di/€ +2,6%	Totale Iva 15,140 miliardi di euro	VARIAZIONE VS 2023 -0,3 m.di/€ -2,1%	Totale gettito 41,980 miliardi di euro	VARIAZIONE VS 2023 +0,4 m.di/€ +0,9%
--	--	---	--	---	--

Fonte: UNEM su dati MASE e MEF

L'ECONOMIA ITALIANA ALLE SOGLIE DEL 2025

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

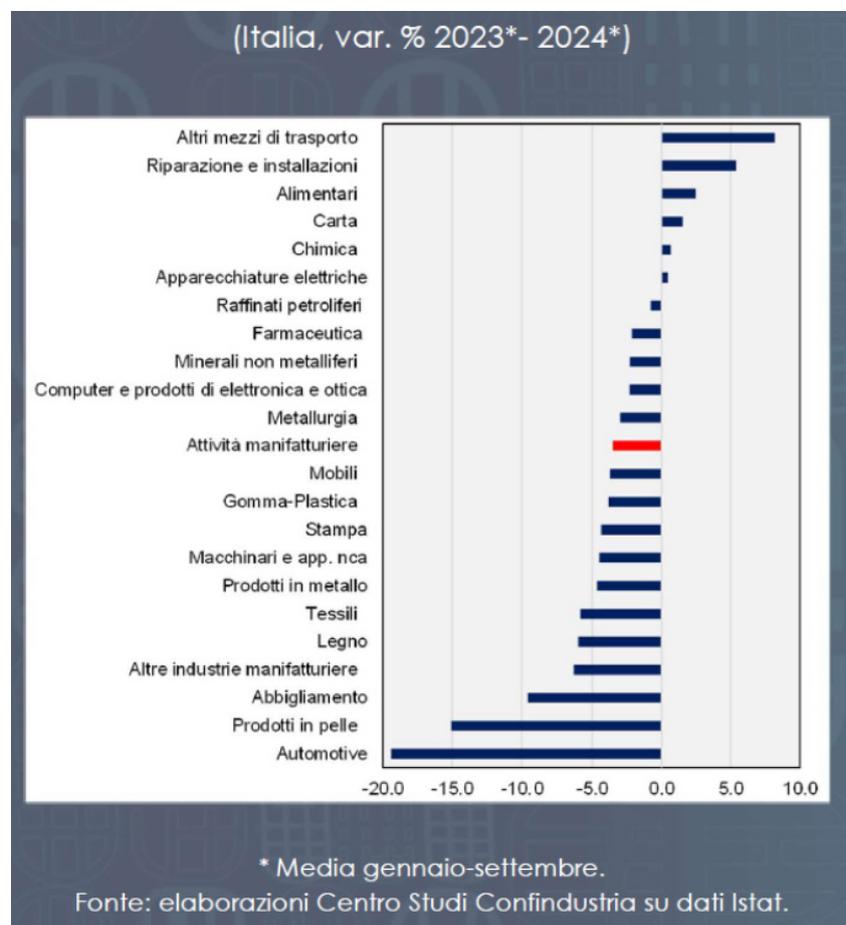
In occasione della conferenza stampa di presentazione del “Preconsuntivo petrolifero 2024” di UNEM, il Direttore del Centro Studi Confindustria, Alessandro Fontana, ha fatto il punto dello stato della nostra economia in cui spicca il difficile momento dell’automotive che è destinato a proseguire. Ne proponiamo una sintesi.

Alla fine del terzo trimestre la crescita acquisita dell'economia italiana nel 2024 (quella che si avrebbe con una variazione nulla nel quarto trimestre) è stata pari a +0,5%. Tenendo conto dei giorni lavorativi, l'anno si chiuderebbe con un +0,6%, un valore sotto le aspettative. La crescita è venuta dai servizi con la produzione industriale che è in contrazione da ormai 21 trimestri e che a settembre era calata del 4% rispetto a settembre 2023. La forte contrazione nell'industria è caratterizzata da una elevata eterogeneità settoriale, tra cui spiccano le performance negative di automotive, pelletteria e abbigliamento.

Nel 2025 le attese sul PIL sono di un marginale recupero grazie a due fattori: l'aumento del reddito disponibile reale, spinto dalla crescita di occupati e salari nominali e dalla bassa inflazione, e la discesa dei tassi di interesse. Nonostante ciò, e nonostante le elevate risorse del PNRR, gli investimenti sono attesi scendere sensibilmente nel 2025 perché la domanda interna ed europea rimarrà debole e per le incertezze internazionali anche legate alla nuova presidenza americana. L'export si conferma debole e sostenuto solo dai servizi e, in particolare, dal turismo che, già ai massimi storici nel 2023, continua la sua espansione, confermandosi un forte



elemento trainante della nostra economia. Con l'import in forte calo, il contributo del settore estero rimarrà comunque positivo. L'esito delle recenti elezioni presidenziali negli USA apre nuovi scenari sul commercio internazionale per via della possibile imposizione di dazi. L'Italia risulta più esposta rispetto agli altri paesi UE specialmente su bevande, mezzi di trasporto e farmaceutica. Nel 2023, gli USA sono stati il secondo mercato di destinazione dei prodotti italiani: oltre il 22% dell'export italiano extra-UE. Accanto a questo preoccupa la crisi tedesca che, sebbene abbia effetti più moderati sulla nostra economia rispetto al passato, grazie alla minore sincronizzazione, rimane comunque il principale mercato di destinazione delle merci italiane. Nel medio-lungo periodo, due appaiono i fattori critici dello scenario.



L'ITALIA È TRA I LEADER MONDIALI IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ: LA PRODUTTIVITÀ DELLE RISORSE ED ENERGETICA È LA PIÙ ELEVATA, COSÌ COME LA QUOTA DI RICICLO E L'IMPRONTA CARBONICA. IL PROBLEMA PRINCIPALE DELLA TRANSIZIONE È RAPPRESENTATO DALL'ACCELERAZIONE EUROPEA CHE RISCHIA DI DETERMINARE UNA DEINDUSTRIALIZZAZIONE AUTO-INFLITTA



Il primo è rappresentato dalla transizione green. Il nostro paese è tra i leader mondiali in termini di sostenibilità: la produttività delle risorse ed energetica è la più elevata in Italia, così come la quota di riciclo e l'impronta carbonica. Questa leadership è stata guidata dalla necessità, la mancanza di materie prime, ma le imprese italiane ne hanno fatto, nel tempo, una leva di competitività. Il problema principale della transizione è rappresentato dall'accelerazione europea che rischia di determinare una deindustrializzazione auto-inflitta, a causa del disallineamento tra i tempi richiesti dalle trasformazioni (per accumulare know-how) e le deadline, nonché per il supporto pubblico non adeguato agli ingenti investimenti richiesti nella manifattura. La stretta su ETS e CBAM accresce i rischi di delocalizzazione: l'elevato prezzo del carbonio genera e genererà sempre più uno svantaggio competitivo per le imprese europee. Un nostro esercizio di simulazione indica che l'eliminazione delle quote gratuite nel 2034 determinerebbe un aumento dei costi per l'impresa mediana del 3% e del 7% per il 25% delle imprese più esposte. Il CBAM, che nelle intenzioni dovrebbe proteggere proprio i settori europei sottoposti a ETS, genererà una perdita di competitività ulteriore rispetto ai mercati dove il carbonio non viene prezzato (es. diversi Stati USA) o ha un costo inferiore (es. Cina); perché colpisce semilavorati e materie prime

ma non i prodotti finiti, penalizzando l'industria europea, principalmente di trasformazione; perché è facilmente eludibile e accresce gli oneri amministrativi lungo tutta la catena di produzione; perché mancando un metodo univoco di calcolo delle emissioni accresce il rischio di sanzioni per le imprese che non soddisfano i requisiti.

Il secondo aspetto critico nel medio-lungo termine è legato alla sofferenza del settore automotive, un settore che pesa per il 13% sul fatturato europeo ed italiano, per il 6,3% sulla manifattura italiana senza considerare l'indotto. L'incertezza sulle nuove motorizzazioni, gli elevati prezzi delle auto, in particolare quelle elettriche, la straordinaria crescita della capacità produttiva cinese e lo scarso supporto pubblico che si lega con l'accelerazione della transizione, rischiano di far cadere il settore in un circolo vizioso da cui sarà difficile uscire.

IL VERO OBIETTIVO È RIDIMENSIONARE LA MOBILITÀ PRIVATA, ALTRO CHE AMBIENTE

di Gian Luca Pellegrini, Direttore di Quattroruote

In occasione della conferenza stampa di presentazione del “Preconsuntivo petrolifero 2024” di UNEM, il Direttore di Quattroruote, Gian Luca Pellegrini, profondo conoscitore del mondo dell’auto, nel suo intervento ha descritto la genesi di quello che si può definire un “disastro annunciato” che in molti non hanno voluto vedere. Ne proponiamo una sintesi.

Per anni dalle colonne di Quattroruote abbiamo continuato a sostenere che la transizione progettata da Bruxelles – per quanto commendevole nelle intenzioni – era irrealizzabile nei modi e nei tempi prospettati. Abbiamo detto che l’approccio ideologico della Commissione nell’approvare il Green Deal e il “Fit for 55” era figlio di una miopia strategica impermeabile alle implicazioni geopolitiche, energetiche, occupazionali, industriali e macroeconomiche. Abbiamo scritto che l’edificio della transizione avrebbe dovuto essere costruito partendo dalla decarbonizzazione dei carburanti, per poi passare a una politica energetica continentale volta alla produzione di energia rinnovabile e alla messa in opera di una rete infrastrutturale capillare e infine al prodotto vero e proprio. È stato fatto l’esatto opposto. Oggi stiamo contemplando un disastro che era immaginabile da chiunque non fosse accecato dall’ideologia o dall’interesse.

La scelta di guidare il mercato con quelle che gli anglosassoni chiamano *mandate policies*, e che nell’Unione Sovietica di un tempo andavano sotto il nome di piani quinquennali, si è rivelato un errore dalle conseguenze disastrose. Le vendite crollano ovunque, tornando a livelli di immatricolato inauditi da decenni. Si annunciano chiusure di stabilimenti, le tensioni fra i costruttori di auto e i sindacati sono all’ordine del giorno, i *profit warning* si susseguono, saltano teste, l’ultima quella di Tavares, delle gigafactory europee se ne è persa la traccia. I freddi numeri indicano nella loro silente eloquenza una contrazione del sistema auto inimmaginabile fino a pochi anni fa. E l’onda lunga della crisi non risparmia neppure la filiera a monte dei costruttori di auto.



È oggi palpabile il terrore che l’automotive europeo possa implodere da un momento all’altro. Bisogna essere onesti: il disastro in cui l’Europa si è cacciata è in gran parte addebitabile all’approccio ideologico e punitivamente luddista con cui Bruxelles, in ossequio a uno spirito dirigistico autolesionistico, ha obbligato un intero comparto industriale ad assecondarne le irrealizzabili intenzioni. Mi limito a ricordare le parole di Pierre Regibeau, braccio destro di Margrete Verstager, Commissario europeo della concorrenza, pronunciate il 16 agosto del 2023: “*Se a causa della transizione scompaie l’industria bisognerà farsene una ragione*”.

Questo non solleva i produttori dalle loro responsabilità, anche al netto dell’eccessiva accondiscendenza verso i dogmatismi di politici che ora, vista la malaparata, scappano dalla scena del crimine (dopo Timmermans anche Thierry Breton). Allo stesso modo, va sottolineato come la maggioranza degli OEM aveva con entusiasmo annunciato gamme *full electric* ben prima della fatale scadenza del 2035. E lo hanno fatto evidentemente convinti che l’elettrico sarebbe stato funzionale al tanto ambito spostamento dell’asse strategico dai volumi alla marginalità e che la domanda sarebbe stata artificialmente sostenuta dagli incentivi. Questo non è accaduto. L’e-

lettrico ha oggi una quota del 15%, perché ne è stata sottovalutata la congenita complessità e perché nel frattempo i Governi si sono finalmente resi conto che gli aiuti di Stato sono un debito alla lunga insostenibile. In pratica, i costruttori si sono stretti attorno al collo una corda il cui nodo va stringendosi. Tutti erano convinti che l’incidenza delle Bev sarebbe cresciuta al punto da scansare le sanzioni previste, ovvero attorno al 25% del mercato. Siccome mancano

all'appello mezzo milione di "pezzi", l'Acea, l'associazione dei costruttori, ha stimato in 15 miliardi di euro le contravvenzioni che le Case dovranno pagare nel 2025 a causa del flop dell'elettrico. Altro che 2035: è una cifra che potrebbe far saltare per aria il comparto auto europeo domani. Soluzioni? O regali le Bev in stock, ma non si può fare perché affosserebbe il valore residuo di quelle in circolazione, oppure sei costretto a non vendere le termiche, così da alzare artificialmente lo share delle vetture a pile, il che significherebbe rinunciare a due milioni e mezzo di auto che potrebbero altrimenti essere vendute. Quei 2,5 milioni in meno equivalgono a otto fabbriche.

Ora, sarebbe facile dare la colpa di questo disastro alla sola follia dell'elettrico. L'impressione è che la transizione - inevitabile, per quanto sbagliata nei modi e nei tempi - abbia semplicemente amplificato i problemi di un ecosistema autoreferenziale, che ha sottovalutato non soltanto i nuovi player, ma anche - e soprattutto - i consumatori. I costruttori cinesi, eterodiretti da Pechino, stanno stravincendo la gara del mercato e dell'innovazione: sul palcoscenico domestico la quota dell'import è in caduta libera, mentre quella nel segmento Bev non è neppure pervenuta. Porsche, che rappresenta un unicum per offerta e prestigio del brand, ha annunciato la chiusura di un terzo delle concessionarie cinesi dopo aver registrato un calo del 29% nei primi 9 mesi del 2024. Nel frattempo, le Case locali, a cui abbiamo regalato competenze in cambio di manodopera a basso costo, hanno imparato benissimo la lezione e ci attaccano in casa nostra, quello che una volta consideravamo un fortino inespugnabile. I dazi sulle elettriche fanno loro il solletico. Scaltri e veloci come sono, hanno già cambiato obiettivo e aggrediscono i segmenti lasciati sguarniti dai marchi locali: quello delle auto dall'elevato value for money

con motore termico e ibridizzazione leggera. E qui arrivo al secondo grande errore - assolutamente non indotto - dell'industria europea.

Gli anni del dopo Covid sono stati per l'automobile anni particolarmente critici sotto il profilo produttivo a causa del *chip shortage* e dell'aumento generalizzato delle materie prime e dei trasporti. Questa situazione di oggettiva difficoltà è stata gestita con grande abilità dei costruttori, che si sono trovati nella situazione perfetta per perseguire quell'obiettivo strategico a cui accennavo prima, ovvero abbandonare il mito della magnitudo e dei volumi produttivi per puntare tutto sulla marginalità. I risultati nel breve periodo sono stati eccezionali, nulla da dire, e i *management* sono stati portati in palmo di mano dagli azionisti, oltre ad aver guadagnato fior di bonus. Dopo anni di vacche magre, di colpo i bilanci sono infatti tornati a splendere: i premium europei hanno portato a casa utili operativi nell'ordine del 10% del fatturato e anche quelli *mass market* hanno registrato quasi tutti utili sopra l'8%. Molti modelli dei segmenti più bassi hanno visto un aumento del prezzo "chiavi in mano" del 40% tra giugno 2019 e giugno 2024, pari a un aumento di quasi il 10% annuo. Stessa sorte per i segmenti medi, con aumenti tra il 20% e il 35%. Il calo della domanda, dunque, è stato innestato non dall'elettrico che non ha performato secondo attese chiaramente sbagliate, ma dall'aumento dei prezzi del restante 85% del mercato. Le Case hanno fatto scomparire il segmento primo prezzo, col risultato di spingere fuori dal mercato italiano 300 mila potenziali clienti, che la macchina - magari vecchia - ce l'hanno già e a questo punto non hanno altra scelta che tenersela. Ritornata una certa normalità, i nodi son venuti al pettine di colpo e ci si è ritrovati, come ha detto Oliver Blume di Volkswagen, a guardare un mercato che semplice-

L'IMPRESSIONE È CHE LA TRANSIZIONE - INEVITABILE, PER QUANTO SBAGLIATA NEI MODI E NEI TEMPI - ABBA SEMPLICEMENTE AMPLIFICATO I PROBLEMI DI UN ECOSISTEMA AUTOREFERENZIALE, CHE HA SOTTOVALUTATO NON SOLO I NUOVI PLAYER, MA ANCHE I CONSUMATORI



mente non c'è più, con un crollo generalizzato dei margini in appena sei mesi. Ora l'industria chiede aiuto. E l'impressione è che si cerchi di guadagnare tempo affinché la politica intervenga con generose prebende. Ma è palpabile l'irritazione dei *policy maker* di fronte a un comparto fondamentale per il tessuto economico europeo che piange miseria comodamente seduta sugli utili e i dividendi mostruosi generati nell'ultimo periodo.

Che cosa possiamo aspettarci per il futuro? Intanto vedremo se Bruxelles vorrà accogliere i suggerimenti di Mario Draghi, che nel suo documento per la difesa della competitività europea ritiene necessario introdurre il metodo "dalla culla alla tomba" per misurare le emissioni (e sarebbe ora). Di certo, le parole dell'ex premier sono una bocciatura generalizzata: «*Il settore automobilistico è un esempio della mancanza di pianificazione dell'Unione e dell'applicazione di una politica climatica senza quella industriale.*

Dal punto di vista normativo, è probabile che le terrorizzanti prospettive di contrazione occupazionale avranno un effetto su Bruxelles, che verosimilmente accetterà di rinviare o annacquare le multe del 2025. Ed è altrettanto possibile che la richiesta di anticipare la verifica avanzata da alcuni Paesi, fra cui l'Italia, andrà a buon fine, ora che il Ppe si è schierato a favore. Sono invece convinto che il *phase out* rimarrà, perché è ormai un'istanza identitaria a cui Ursula von der Leyen e alcuni Commissari, primi fra tutti la Ribera, non vuole rinunciare.

La verità è che l'Europa si è messa da sola in un vicolo cieco. E la mia impressione è che siamo di fronte a quello che sempre gli anglosassoni chiamano un *conundrum*. La Direttiva 2035 non si può attuare ma, al contempo, non si può neppure cancellare. Il rischio è che l'Europa finisca schiacciata fra il protezionismo americano, iniziato da Biden ben prima del ritorno di Trump, e l'espansionismo cinese. Tempi difficili ci attendono. Devo anche dire che più volte ho espresso la convinzione che il *full electric* del 2035 non sia il vero obiettivo della rivoluzione. L'automobile per anni è stata considerata un nemico della società, una cosa di cui vergognarsi: perché dunque ci stupiamo che la società europea e la classe politica che la società stessa esprime stiano gettando le basi per comprimerne l'industria?

In un documento presentato l'anno scorso dal World Economic Forum, organizzazione internazionale il cui compito statutario è di fornire ai vari Paesi linee guida per lo sviluppo, è stata espressa chiaramente la teoria che se il mondo vorrà risolvere il problema del riscaldamento globale, non sarà sufficiente sostituire il motore endotermico con quello elettrico, che è quanto stiamo faticosamente iniziando a fare oggi: l'unica soluzione, alla luce dell'imponente flusso di urbanizzazione, è di ridurre il numero delle macchine private del 75%, perlomeno nelle grandi città.

L'imposizione dell'elettrico come tecnologia dominante è una cortina fumogena funzionale a nascondere il vero obiettivo della rivoluzione che ha investito l'*automotive*, ovvero ridimensionare la mobilità privata. È giunta l'ora che s'inizi a fare i conti con l'idea che la motorizzazione di

massa, per come l'abbiamo conosciuta, è destinata a scomparire.

Le cronache sono ormai popolate di proteste saldate dalla certezza che le macchine vadano espulse dal consesso civile. I vandalismi di varia natura che registriamo ormai ogni giorno - chi sgonfia le gomme delle Suv (per qualche motivo considerate macchine da ricchi), chi sabotava i cartelloni pubblicitari, chi irrompe nei Saloni danneggiando i modelli esposti, chi si sdraia in mezzo alla strada, rappresentano le derive estremistiche di un'opposizione pregiudiziale all'automobile che per guadagnare ascolto nella collettività è all'ossessiva ricerca di pretesti da strumentalizzare. A Roma il sindaco Gualtieri è impegnato con le pozzanghere che non se ne vogliono andare, ma a Milano, lo ricordo per i distratti, si è già annunciato che dal 2050 la città sarà del tutto *carless*. Sempre a Milano, siamo arrivati alla censura preventiva: nella mia città vige il divieto di pubblicizzare automobili ritenute eticamente inaccettabili perché costose e inquinanti.

Se fossi nell'industria automotive, che non brilla per capacità di anticipare i cambiamenti, inizierei a preoccuparmi di chi vuole la morte della mobilità privata e della sua filiera. Da questo, e non dall'elettrificazione, dipende la sua sopravvivenza. Da cittadino, inizierei a chiedermi se vada premiata una politica così distante dalle esigenze della gente comune.



**SE FOSSI NELL'INDUSTRIA
AUTOMOTIVE, CHE NON
BRILLA PER CAPACITÀ
DI ANTICIPARE I
CAMBIAMENTI, INIZIEREI
A PREOCCUPARMI DI
CHI VUOLE LA MORTE
DELLA MOBILITÀ PRIVATA
E DELLA SUA FILIERA.
DA QUESTO, E NON
DALL'ELETTRIFICAZIONE,
DIPENDE LA SUA
SOPRAVVIVENZA**

C'È BISOGNO DI UNA SCOSSA

di Carlo Carminucci, Direttore della Ricerca di Isfort

Ormai alle soglie del primo quarto di secolo degli anni 2000, lo scenario della domanda di mobilità degli italiani si inserisce in un contesto globale ancora, e persistentemente, contrassegnato da fattori di profonda incertezza tra crisi avviate con prospettiva congiunturale e poi diventate strutturali - si pensi in particolare ai conflitti bellici tuttora in corso e agli effetti generati sulle economie di tutti i Paesi - e crisi di lunga deriva, quali l'invecchiamento della popolazione (in Italia come in gran parte dell'Europa) e l'emergenza climatica. La complessità del "palcoscenico" di sfondo impatta sui modelli di mobilità dei cittadini. Tuttavia, il quadro che si delinea in Italia nello scorcio recente, secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort, sembra adagiarsi su una modalità di "stabilizzazione", dopo i fortissimi e ben noti stravolgimenti subiti durante gli anni della pandemia. Per il primo semestre del 2024 si stima un volume di spostamenti complessivi della popolazione 14-85 anni, nel giorno medio ferialo, pari a 96,5 milioni, esattamente allo stesso livello del primo semestre 2023. La curva di ripresa della domanda post-Covid si è dunque stabilizzata; rispetto al 2019 il volume complessivo della domanda di mobilità giornaliera dei cittadini si è ridotta di circa il 6% (Tab. 1). Guardando ai passeggeri*km (percorrenze) tra i due semestri 2023 e 2024 la dinamica è negativa del -5,7% e il gap nel confronto con il 2019 sale sopra il 10% (-11,7%). Si va dunque esaurendo l'effetto della crescita dei viaggi di media e lunga percorrenza che aveva caratterizzato la ripresa della domanda nel 2021 e nel 2022, in fase d'uscita dall'emergenza sanitaria. Gli scenari futuri della domanda saranno condizionati dalle previsioni di forte calo della popolazione italiana per i prossimi 20 anni elaborate dall'Istat, previsioni che includono la compensazione (stimata) dei flussi migratori. Le elaborazioni dal modello "Audimob" sui dati demografici previsionali dell'Istat indicano per lo scenario mediano una riduzione degli spostamenti nell'ordine del 7% al 2044, con un forte impatto nella mobilità giovanile (-28% nella classe 14-19 anni), a fronte di una contestuale forte crescita della mobilità degli anziani (+39% nella classe 75-84 anni); anche gli spostamenti per



lavoro potranno diminuire in misura non marginale (-6%) (Tab. 2). Passando all'analisi dei mezzi di trasporto utilizzati dai cittadini (riparto modale), si registrano segnali indubbiamente positivi nel 2023 e nei primi mesi del 2024, con un buon recupero di share soprattutto della mobilità pedonale (dal 18% del 2023 al 21,3% del primo semestre 2024). Allo stesso tempo, il trasporto pubblico nel suo insieme continua la graduale ripresa di merca-

LO SCENARIO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DEGLI ITALIANI SI INSERISCE IN UN CONTESTO GLOBALE ANCORA, E PERSISTENTEMENTE, CONTRASSEGNA TO DA FATTORI DI PROFONDA INCERTEZZA TRA CRISI AVVIATE CON PROSPETTIVA CONGIUNTURALE E POI DIVENTATE STRUTTURALI - COME I CONFLITTI BELlici - E CRISI DI LUNGA DERIVA, QUALI L'INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE E L'EMERGENZA CLIMATICA

to dopo il crollo registrato nel 2020 (dimezzamento della quota modale), attestandosi nel 2023 all'8,6% di modal share contro il 6,6% del 2021 e il 7,4% del 2022 (Graf. 1). La dinamica di miglioramento del riparto modale appare tuttavia ancora timida e insufficiente

TAB. 1 - LE VARIAZIONI DEGLI SPOSTAMENTI E DEI PASSEGGERI*KM

	Var. % 2022 - 2023	Var. % 2019 - 2023	Var. % I sem 23 - I sem 24
Numero spostamenti	+0,6	-5,9	0,0
Numero passeggeri*km	-2,6	-11,7	-5,7

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

TAB.2 – L'IMPATTO DELLE PROIEZIONI DEMOGRAFICHE SULLA DOMANDA DI MOBILITÀ PER CLASSI DI ETÀ E PER MOTIVAZIONI DEGLI SPOSTAMENTI – VARIAZIONE %

PROIEZIONI AL 2034			
VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER CLASSI DI ETÀ 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2034			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
14-19 anni	-16%	-15%	-14%
20-24 anni	-2%	-1%	0%
25-29 anni	4%	5%	7%
30-64 anni	-9%	-8%	-7%
65-74 anni	22%	23%	23%
75-84 anni	11%	12%	14%
totale	-3%	-2%	-1%

VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER MOTIVAZIONE 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2034			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
lavoro 17-64 anni	-7%	-6%	-6%
lavoro 65-75 anni	21%	22%	22%
studio 14-19 anni	-16%	-15%	-14%
studio > 20 anni	-1%	-1%	0%
altri motivi	-1%	0%	1%

PROIEZIONI AL 2044			
VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER CLASSI DI ETÀ 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2044			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
14-19 anni	-31%	-28%	-24%
20-24 anni	-23%	-21%	-19%
25-29 anni	-12%	-9%	-6%
30-64 anni	-18%	-16%	-14%
65-74 anni	21%	22%	24%
75-84 anni	36%	39%	43%
totale	-9%	-7%	-5%

VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER MOTIVAZIONE 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2044			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
lavoro 17-64 anni	-15%	-14%	-12%
lavoro 65-75 anni	26%	27%	27%
studio 14-19 anni	-31%	-28%	-24%
studio > 20 anni	-19%	-17%	-14%
altri motivi	-7%	-4%	-2%

Fonte: Stime Isfort da modello (su dati Osservatorio "Audimob") sulla base delle previsioni demografiche Istat

a «scardinare» in modo tangibile il monopolio dell'auto nelle scelte degli italiani: 63,1% degli spostamenti soddisfatti nel primo semestre del 2024, seppure in diminuzione dal 66,3% del 2022 (ma era al 62,5% nel 2019).

Il tasso di mobilità sostenibile, che sintetizza la quota percentuale di spostamenti effettuati con mezzi a

C'È BISOGNO QUINDI DI UN CAMBIO DI PASSO PIÙ DECISO DEL SISTEMA, IN TUTTE LE SUE COMPONENTI, PER COGLIERE LE OPPORTUNITÀ APERTE DALLA RIVOLUZIONE TECNOLOGICO-DIGITALE IN ATTO E DAI NUOVI PARADIGMI DEI MODELLI DI MOBILITÀ. SCOSSA NECESSARIA SIA PER ACCELERARE NELL'INSIEME LA TRANSIZIONE VERSO MODELLI DI MOBILITÀ SOSTENIBILI, INNOVATIVI E INTEGRATI, SIA NELLO SPECIFICO PER RIDURRE LE MARGINALITÀ SOFFERTE DA AMPI SEGMENTI, TERRITORIALI E SOCIO-ANAGRAFICI DEL PAESE

basso impatto (piedi, bici, micromobilità, trasporto pubblico), è salito nel 2023 di 1,6 punti, al 31,1%, e nel primo semestre 2024 al 33,4%, ma è ancora piuttosto lontano dal livello pre-Covid (35% nel 2019).

Ma quale futuro dobbiamo attenderci per i modelli di mobilità dei cittadini?

La spinta delle intense innovazioni tecnologiche, digitali e di applicazione dell'intelligenza artificiale, i nuovi stili e modelli di comportamento, gli obiettivi globali di decarbonizzazione, configurano indubbiamente rilevanti cambi di paradigma nell'offerta di servizi, nei sistemi organizzativi, nella cultura della domanda. Tra i processi di "rivoluzione" in atto, o ancora solo in embrione, si riconoscono in particolare:

- l'affermarsi del concetto di "mobilità come servizio" e il parallelo sviluppo di piattaforme per l'integrazione di nuovi e tradizionali servizi di trasporto;
- la frammentazione della domanda di mobilità e la conseguente organizzazione, dal lato dell'offerta, di servizi personalizzati, flessibili, connessi e condivisi;
- le innovazioni, grazie anche alle applicazioni dell'AI, nella digitalizzazione che abilita i nuovi modelli di domanda (piattaforme MaaS, servizi flessibili-DRT, sharing mobility), nelle motorizzazioni (elettrico, idrogeno), nell' "internet delle cose", nella guida autonoma;

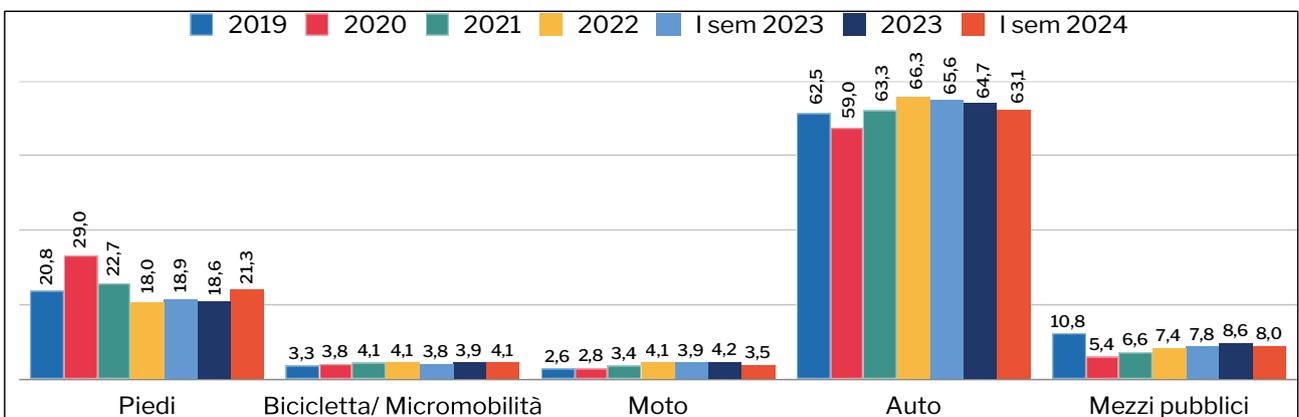
- lo sviluppo di infrastrutture per l'integrazione complessa di reti e servizi di mobilità sostenibile, a partire dai nodi (hub) del trasporto pubblico (modello TOD);
- la valorizzazione e la fruizione di qualità degli spazi pubblici, incoraggiando soluzioni di mobilità dolce, attraverso l'integrazione virtuosa tra pianificazione urbanistica, pianificazione dei trasporti, sviluppo dei servizi e delle economie di prossimità (Città dei 15 minuti, Città della prossimità).

A fronte di queste spinte il quadro di evoluzione della mobilità delle persone in Italia è invece contrassegnato da un forte squilibrio modale, peggiorato dopo lo shock pandemico, che nell'ultimo anno e mezzo ha manifestato segnali di miglioramento ma ancora molto deboli, nonché da profonde fratture territoriali, in tendenziale allargamento, lungo l'asse della sostenibilità dei modelli di trasporto che penalizzano in particolare le aree povere, periferiche e del Sud, anche a causa di sotto-dotazioni di infrastrutture e servizi avanzati per promuovere una mobilità più integrata, sostenibile e in grado di intercettare le traiettorie dell'innovazione.

C'è bisogno quindi di un cambio di passo più deciso del sistema, in tutte le sue componenti in gioco (policy makers, aziende, risorse, regolazione, pianificazione...), per cogliere le opportunità aperte dalla rivoluzione tecnologico-digitale in atto e dai nuovi paradigmi dei modelli di mobilità che già da qualche anno si sono affacciate nello scenario globale. Scossa necessaria sia per accelerare nell'insieme la transizione verso modelli di mobilità sostenibili, innovativi e integrati, sia nello specifico per ridurre le marginalità sofferte da ampi segmenti, territoriali e socio-anagrafici del Paese.



GRAFICO 1 - DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MODO DI TRASPORTO UTILIZZATO ¹ (VALORI %)



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

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

"SE I CONSUMATORI NON SCELGONO L'ELETTRICO, COSA FACCIAMO? LI SANZIONIAMO?"

intervista a Roberto Vavassori, Presidente ANFIA di Marco D'Aloisi

Il 2024 appena concluso non è stato proprio un anno da ricordare per l'industria dell'auto. Quale è il suo bilancio?

Il mercato globale vive da alcuni anni una fase di inerzia, con un avanzamento solo in Asia, grazie al trend della Cina. In Europa, nel 2023, il gap di immatricolazioni rispetto al 2019 è stato di 3 milioni di veicoli e per il 2024 si prevede un'ulteriore riduzione di mercato, con volumi al di sotto dei 15 milioni di unità. In Italia, per il secondo anno consecutivo, il 2024 si fermerà sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019. Di conseguenza, anche la produzione chiuderà il 2024 con appena 600mila autoveicoli, di cui poco meno di 300mila autovetture (-45%). In Europa abbiamo una sovracapacità produttiva strutturale che, unita agli effetti dell'avanzata dei costruttori cinesi e alla morsa delle normative UE sulla decarbonizzazione della mobilità, cui non fa seguito ancora una domanda adeguata, sta portando i car maker a ipotizzare la chiusura di alcuni stabilimenti per cercare di mantenere la propria competitività.



Come ANFIA, nel 2024, abbiamo svolto un intenso lavoro insieme a MIMIT, sindacati, regioni e Stellantis, identificando i gap di competitività delle produzioni italiane rispetto a quelle di alcuni dei maggiori Paesi competitor in Europa, mettendo a fattor comune le condizioni abilitanti necessarie all'Italia per incrementare la produzione nazionale di veicoli.

L'Europa non sembra volere tornare indietro sul tema delle multe perché "distorcerebbero la

concorrenza", ha detto recentemente la Commissaria europea al clima. Perché, secondo lei, ci sono così tante resistenze a lasciare che sia il mercato a decidere e non la politica?

Scontiamo le conseguenze di un approccio ideologico al tema della lotta al cambiamento climatico che ha improntato la definizione delle normative UE a monte, distorcendo le valutazioni di impatto del percorso definito, che richiede dei correttivi, fermi restando gli obiettivi. C'è infatti l'esigenza di mantenere coerenza con i regolamenti approvati, ma, essendo evidente che questi non hanno prodotto l'effetto sperato, occorre una modifica del meccanismo di conteggio delle emissioni e l'introduzione di flessibilità per l'utilizzo dei carbon neutral fuels. Del resto, se sono i consumatori a non aver scelto l'elettrico, che cosa facciamo? Sanzioniamo i consumatori?

Si è letto anche che alcune case automobilistiche pare si stiano organizzando in pool per comprare i permessi di emissione da aziende di veicoli elettrici come Tesla e Polestar. L'ennesimo regalo alla concorrenza extra-Ue?

Siamo contrari a questo sistema, già usato in passato, che drena risorse dalle nostre Case europee a favore di altre non europee e che, soprattutto, non porta nulla alla decarbonizzazione, fotografando una situazione che, di fatto del 2024, non cambia per effetto del pooling. Se nel frattempo non cambia la normativa, è come se le Case europee dicessero: "Io rispetto la media perché mi metto un po' di Tesla nel conto". È un'assurdità.

SIAMO CONTRARI A QUESTO SISTEMA, GIÀ USATO IN PASSATO, CHE DRENA RISORSE DALLE NOSTRE CASE EUROPEE A FAVORE DI ALTRE NON EUROPEE.

SE NEL FRATTEMPO NON CAMBIA LA NORMATIVA, È COME SE LE CASE EUROPEE DICESSERO: "IO RISPETTO LA MEDIA PERCHÉ MI METTO UN PO' DI TESLA NEL CONTO". È UN'ASSURDITÀ.

Lei ha espresso soddisfazione per le conclusioni del tavolo Stellantis che ha assunto impegni precisi per il rilancio della produzione in Italia. Basteranno?

La soddisfazione c'è, ma come componentistica siamo arrivati al 2025 molto provati. Siamo ancora nella "valle della morte": il 2025 sarà un anno ancora molto critico, pur se già segnato dall'introduzione di qualche nuovo modello di auto che andrà in produzione. Confidiamo però in un 2026 che possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23.

Resta il fatto che le auto costano sempre di più e se ne comprano sempre meno. Si stima che prima del Covid il prezzo medio di un'auto era intorno ai 21.000 euro, oggi è salito a 30.000 a fronte di un reddito medio di 22.000 euro. Quanto la crisi della domanda è dovuta anche a questo non certo trascurabile aspetto?

Commentare il prezzo medio totale del mercato auto non ha molto senso perché influenzato dalle variazioni del mix di canali, di segmenti e di alimentazioni. È infatti il mix scelto dai consumatori italiani il principale driver di questo incremento, dettato anche in seconda istanza – ad esempio nel confronto dal 2019 ad oggi – da contenuti di prodotto assolutamente rinnovati – si pensi agli ADAS e ai dispositivi di infotainment. Nel 2024, ad esempio, sono calate le vendite nel canale del noleggio a lungo termine, solitamente caratterizzato da elevati sconti, facendo quindi scendere di parecchio lo sconto medio ponderato. Quanto alla crisi della domanda, c'è da dire anche che le politiche di gestione della mobilità urbana scoraggiano l'acquisto dei mezzi privati.

Quali sono le sue aspettative per il 2025?

Auspichiamo che le misure da noi richieste a livello comunitario e nazionale vengano presto messe in campo. Mi riferisco ad un piano strutturale europeo per il settore automotive – a cui ha fatto cenno, proprio in questi giorni, anche il Commissario europeo alle strategie industriali Stéphane Sejourné. In Italia occorre prevedere ammortizzatori sociali straordinari per i prossimi 3 anni e, con le risorse del fondo automotive per il 2025, abbiamo invece proposto di istituire un credito d'imposta diretto per attività di R&S&I sulle traiettorie tecnologiche della nuova mobilità, di ridurre i costi delle bollette energetiche degli stabilimenti produttivi – per le quali partiamo da costi nettamente superiori a quelli dei nostri competitor europei – e di prorogare l'Ecobonus per i veicoli commerciali.

SIAMO ANCORA NELLA "VALLE DELLA MORTE": IL 2025 SARÀ UN ANNO ANCORA MOLTO CRITICO, PUR SE GIÀ SEGNATO DALL'INTRODUZIONE DI QUALCHE NUOVO MODELLO DI AUTO CHE ANDRÀ IN PRODUZIONE. CONFIDIAMO PERÒ IN UN 2026 CHE POSSA RIPARTIRE CON VOLUMI PRODUTTIVI ALMENO IN LINEA CON I LIVELLI DEL 2022-23

"LA POLITICA AUTARCHICA DI TRUMP È MOLTO PREOCCUPANTE"

intervista a Dario Nardella, europarlamentare S&D di Marco D'Aloisi



Recentemente, rispondendo ad una interrogazione, la Commissaria per il Clima Wopke Hoekstra ha escluso modifiche all'attuale normativa sulle emissioni di CO₂ delle nuove auto. Una posizione che sembra smentire le altrettanto recenti aperture da parte della Presidente Von der Leyen. Lei stesso ha detto che servirebbe maggiore flessibilità anche sui biocarburanti. Come stanno le cose?

Il quadro della governance europea sul settore dell'automotive rischia di apparire molto incerto e confuso, per produttori e consumatori, per questo è giusto fare chiarezza. Anzitutto gli obiettivi fissati al 2035 per la riduzione delle emissioni sono obiettivi confermati. L'industria dell'automotive ha fatto investimenti importanti cambiando anche i modelli produttivi. È impensabile ora tornare indietro. Possiamo però cambiare le modalità con cui raggiungerlo, avendo maggiore coraggio ed essendo più flessibili. Per questo si parla di pluralità tecnologica, cioè della possibilità di raggiungere gli obiettivi non necessariamente con una sola tecnologia - quella dell'elettrico, che può anche rimanere tra le principali - ma sperimentando anche altre tecnologie, alcune delle quali possono essere compatibili con i motori endotermici, come ad esempio i biofuel. Secondo me dobbiamo anche rivedere il sistema delle sanzioni. Servono strategie condivise e intelligenti.



GLI OBIETTIVI FISSATI AL 2035 PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI SONO OBIETTIVI CONFERMATI. L'INDUSTRIA DELL'AUTOMOTIVE HA FATTO INVESTIMENTI IMPORTANTI CAMBIANDO ANCHE I MODELLI PRODUTTIVI. È IMPENSABILE ORA TORNARE INDIETRO. POSSIAMO PERÒ CAMBIARE LE MODALITÀ CON CUI RAGGIUNGERLO, AVENDO MAGGIORE CORAGGIO ED ESSENDO PIÙ FLESSIBILI

C'è un obiettivo problema di risorse disponibili per raggiungere obiettivi che oggi appaiono poco realistici, almeno per quanto riguarda l'industria dell'automotive che forse sta attraversando uno dei suoi momenti peggiori. Come se ne esce?

Il tema delle risorse è fondamentale non solo per il settore dell'automotive, ma per tutto il sistema delle imprese industriale europeo. Il rapporto Draghi fornisce delle indicazioni molto chiare: se vogliamo mantenere la competitività europea ai livelli dei nostri rivali economici e commerciali come la Cina e gli Stati Uniti, dobbiamo cambiare passo, dando una svolta alle politiche finanziarie ed economiche.

Come ha detto Draghi, serve un piano di almeno 800 miliardi di euro all'anno per 10 anni, per recuperare il gap. Senza possenti investimenti non potremmo mai aiutare le imprese ad essere realmente competitive e utilizzando la leva delle risorse pubbliche è possibile attrarre anche finanziamenti privati. Il modo suggerito da Draghi, condivisibile, è il ricorso ad Eurobond, un debito comune europeo che consentirebbe di preservare il budget europeo di spesa corrente che serve invece per le politiche già consolidate come quelle di coesione o

quelle agricole.

AUTOSUFFICIENZA, INNOVAZIONE TECNOLOGICA E MERCATO UNICO SONO TRE PILASTRI DI UNA STRATEGIA ENERGETICA CHE FINORA È MANCATA E CHE È QUANTO MAI NECESSARIA SE PENSIAMO ALLE CONSEGUENZE DELLA POLITICA AUTARCHICA DI TRUMP. IL MIO AUSPICIO PER IL 2025 È QUELLO DI AVERE UN'EUROPA PIÙ SEMPLICE, CHE AIUTA DAVVERO LE IMPRESE A CRESCERE, PIÙ CORAGGIOSA, PIÙ UNITA E PIÙ FORTE

La crisi per molti versi riguarda anche l'industria della raffinazione che si deve riconvertire, senza però avere alcuna prospettiva concreta ed essendo peraltro esclusa da qualsiasi forma di supporto, come fa la tassonomia. Non crede che possa rivelarsi un boomerang sul piano strategico e della sicurezza energetica?

Quando parliamo di industria dell'automotive non possiamo non parlare di energia, non solo per quel che riguarda i sistemi di alimentazione delle auto, ma anche per quanto riguarda l'alimentazione delle nostre fabbriche. Non dimentichiamo che una crisi industriale dell'automotive, così come dell'acciaio, rischia di essere amplificata a causa dei costi dell'energia. Occorrono anche qui soluzioni strategiche: non possiamo più procedere giorno per giorno navigando a vista. Questo significa puntare con decisione e con fermezza sul mercato unico europeo dell'energia. Significa anche investire sulle fonti energetiche rinnovabili. Permettere ad ogni paese di raggiungere l'autosufficienza energetica non è affatto una velleità, ma una realtà e può essere sempre più un elemento portante di un mercato unico dell'energia. Quindi autosufficienza, innovazione tecnologica e mercato unico sono tre pilastri di una strategia energetica che finora è mancata e dobbiamo anche essere consapevoli che, nell'auspicabile momento in cui si raggiungerà la pace in Ucraina, non potremo certo tornare alla dipendenza dell'Europa dal gas russo.

In molti paesi, a partire dagli Stati Uniti ma anche in Europa, c'è stato un netto cambio di indirizzo politico. Vede conseguenze sulle politiche adottate sinora?

Sono molto preoccupato dalle conseguenze che deriveranno dalla politica autarchica di Donald Trump, che si è fatto già sentire non solo con slogan, ma anche con obiettivi chiari. Il Presidente degli Stati Uniti ha detto con chiarezza che è pronto a introdurre nuovi dazi sull'Europa. Non ha alcun interesse ad avere un'Europa unita e compatta; per questo usa il vecchio e noto broccardo latino "dividi et impera", sfruttando a mio avviso in modo sbagliato l'amicizia con l'Italia e con il governo italiano. L'Italia non si deve prestare a questa logica. Mi auguro che negli altri paesi europei non vincano le forze conservatrici anti-europee, perché non solo significherebbe tornare di 20-30 anni indietro o addirittura al secondo dopoguerra, ma sarebbe la pietra tombale per lo sviluppo dell'economia europea e per il futuro di 450 milioni di europei. Per questo occorre lavorare uniti per avere un'Europa più forte, anche con le leve della semplificazione della regolazione e con tutti quegli obiettivi di supporto alla competitività di cui abbiamo parlato finora.

Quale è il suo auspicio per il 2025?

Il mio auspicio per il 2025 è quello di avere un'Europa più semplice, che aiuta davvero le imprese a crescere, più coraggiosa, più unita e più forte.



“SERVE UN OCCIDENTE COESO, ALTRIMENTI È UNA RESA”

intervista a **Massimiliano Salini**, europarlamentare, Vicepresidente PPE di **Marco D'Aloisi**



La tenuta industriale dell'automotive europeo è sempre più a rischio, ma tutto ciò non sembra preoccupare più di tanto l'attuale Commissione che sembra decisa ad andare avanti sulla strada già segnata senza ripensamenti. Cosa ci possiamo aspettare in questa legislatura?

Il problema industriale è notevole e non è determinato solo dal Fit for 55 e dal bando del motore endotermico al 2035. Un primo elemento è stata la decisione della Cina di aumentare smisuratamente la produzione di veicoli, passando in 10 anni da 15 a 30 milioni di auto all'anno, di cui la metà finisce sui mercati perché è una extra-produzione. La conseguenza è stata il sostanziale blocco delle importazioni dei veicoli prodotti in Europa. Una riduzione enorme del mercato su cui l'Europa contava. Un secondo elemento che in prospettiva indebolisce l'automotive europeo è la sciagurata decisione di tradire il principio della neutralità tecnologica. Ciò vuol dire che non si deve rinunciare all'obiettivo, ma puntare su tutte le tecnologie e non solo sull'elettrico. L'imposizione per legge di una tecnologia è un assurdo giuridico ed economico che contradd-



dice anche gli interessi di quella stessa tecnologia.

Nel Parlamento europeo sta emergendo una forte tendenza a chiedere modifiche e sono ottimista perché credo ci si sia resi conto che il piano di sostenibilità non va cancellato ma collocato nella realtà, e questo lo stanno riconoscendo forze sia di destra che di sinistra.

C'è poi il tema delle multe scattate con il 2025.

Ci sono diverse proposte sul tavolo, come quelle avanzate dal PPE. Al momento c'è un rallentamento in vista delle elezioni politiche in Germania, ma probabilmente nei primi mesi dell'anno adotteremo un provvedimento che preveda, se non un annullamento, almeno una revisione della struttura di queste sanzioni. Vedremo se riusciremo ad inserirlo nell'anticipo della revisione del regolamento prevista nel 2026 in aggiunta al tema della neutralità tecnologica. Si è aperto un dibattito interessante, ma credo che le multe verranno riviste.

Resta il fatto di come gestire questo passaggio.

Da un punto di vista industriale è importante trattare il tema dell'automotive nella sua interezza. Non c'è solo il tipo alimentazione che potrà essere elettrica, a biocarburanti o a idrogeno, ma anche tutto quello che ruota intorno. Ne abbiamo parlato recentemente anche con il Ministro Urso. A tendere l'auto avrà caratteristiche tecnologiche tali da renderla una commodity la cui qualità sarà definita dai servizi che eroga. Ad esempio, sul tema della guida autonoma abbiamo sviluppato un livello di ricerca tale da non

temere la concorrenza orientale, a differenza delle batterie. Su temi come questo dobbiamo giocare all'attacco e non in difesa come fatto sinora.

L'elettrificazione sembra comunque un processo irreversibile visti i tanti soldi investiti?

Sarei più ambizioso. Per certi versi, se il mercato è lasciato operare in maniera libera, soprattutto dal punto di vista della competizione tecnologica, arriverà a chiarire l'importanza di una mobilità nuova, probabilmente sempre meno endotermica, ma non può essere una scelta forzata. Paradossalmente, attraverso una maggiore libertà questo processo potrebbe realizzarsi anche prima del 2035. Non è irreversibile il processo legislativo, ma deve esserlo quello economico e di mercato, nel senso di una naturale evo-

luzione tecnologica e della domanda. L'imposizione è assurda. L'idea del pooling per evitare di pagare le multe è eclatante, soldi che andrebbero a beneficio di altri, Tesla ad esempio, sottraendo risorse agli investimenti anche nell'elettrico. Va poi fatto un ragionamento più ampio. Ci sono settori industriali che soffrono la concorrenza cinese e che rischiano di scomparire. Dobbiamo trovare alleati strategici in modo tale da creare un blocco davvero rilevante in termini di capacità produttiva e proteggere in qualche modo la nostra manifattura, senza la quale viene meno il modello del nucleo di sviluppo europeo.

Perché a livello europeo ci sono così tante resistenze per l'introduzione del concetto di carburanti carbon neutral che non siano solo gli e-fuel?

Credo che questo aspetto ormai sia stato sdoganato. Abbiamo chiarito che è stato l'ennesimo errore che si rischia di correre solo per tutelare un paese come la Germania che non ha valutato in prospettiva le conseguenze delle proprie azioni. Nel paper del PPE, che ho curato insieme al collega tedesco, c'è scritto a chiare lettere che ci deve essere piena dignità tra biocarburanti e carburanti sintetici, anche perché di e-fuels ne fai pochi e costano molto, mentre i biocarburanti sono pronti a prezzi decisamente inferiori. Quando riesci a raggiungere un punto di equilibrio all'interno del PPE vuol dire che c'è già mezzo Parlamento che ti segue.

Ha fatto riferimento alla necessità di alleanze strategiche. Gli Stati Uniti sarebbero il candidato ideale. Ma Trump già parla di dazi e potrebbe lasciare sola un'Europa in cui la maggioranza che sostiene la Commissione non è tale in molti Paesi. Come possono convivere queste tendenze?

È la realtà che si incaricherà di farle convivere. Gli Stati Uniti non sono autonomi su tutti i fronti della manifattura. Le filiere produttive si sono spaccate. Fare prodotti di eccellente qualità significa avere non solo un'industria buona, ma un distretto di buone industrie. Queste cose in America non ci sono quasi più perché nel tempo sono cresciute le importazioni da Europa e Cina. Ricostruire un sistema manifatturiero non è impossibile ma non è facile, ci vogliono tempo, soldi e professionalità. Sul tema della gestione dati e dell'energia, ad esempio, gli USA comandano e dettano legge a un partner come la UE, ma un partner come la UE ha un valore aggiunto che deriva dalla complessità della sua manifattura. Ciò che limita l'Europa è la lentezza delle decisioni.

In sostanza l'Europa dovrebbe cominciare a fare l'Europa?

Il passaggio di cui necessita l'Europa per dare seguito allo sviluppo degli investimenti come prefigura il Rapporto Draghi è quello di ripensare completamente la relazione tra i bilanci nazionali e quello europeo. Il bilancio europeo è meno dell'1% del suo Pil e il grosso delle risorse è collocato nei bilanci dei 27 Paesi membri. Oggi è impossibile fare una vera politica di sviluppo industriale europea. Per reperire

risorse finanziarie sui mercati internazionali facendo leva sul tuo bilancio non basta unire le spese, ma è necessario anche un pezzo di fiscalità perché servono le entrate. Per stare al passo con le grandi sfide abbiamo bisogno di un bilancio europeo che sia almeno 6-7 volte quello attuale, ridimensionando di conseguenza quelli nazionali. Questa è la sfida che ci aspetta a livello europeo.

Quale è il suo auspicio per il 2025?

Credo che il 2025 passerà alla storia come l'anno da mettere sui libri per capire cosa significa negoziazione dal punto di vista geopolitico e geoeconomico. Emergeranno i prezzi tragici pagati a livello sociale ed economico, cioè le condizioni concrete su cui sarà possibile costruire una pace in Medio Oriente e Ucraina. Su questi conflitti si chiariranno due elementi. Il primo, cosa ne sarà dell'Occidente, poiché sarà possibile costruire la pace solo se l'Occidente chiarirà come intende porsi rispetto alle relazioni strette da Iran, Russia e Cina, in cui si colloca anche la partita del rapporto con l'Arabia Saudita per un nuovo equilibrio intorno a Israele. La regola numero uno per la pace, rifiutata in passato dalla parte araba, è quella dei due popoli e dei due Stati, chiarendo però chi sono gli interlocutori. Il prezzo in chiave economica sarà invece definito attraverso il tipo di relazione che si verrà a instaurare tra Europa e USA. Inoltre, al netto del giudizio spietato che posso dare su Putin, non si può immaginare che due continenti contigui come Europa e Russia possano permanere in una condizione di conflitto, bisogna necessariamente trovare un punto di equilibrio diplomatico che solitamente deriva dal chiarimento della forza delle posizioni contrapposte e, cioè, dalla consapevolezza che se Stati Uniti ed Europa sono coesi l'unità dell'Occidente è inscalfibile. È la forza che garantisce la pace, altrimenti è una resa.

RICOSTRUIRE UN SISTEMA MANIFATTURIERO NON È IMPOSSIBILE MA NON È FACILE, CI VOGLIONO TEMPO, SOLDI E PROFESSIONALITÀ. SUL TEMA DELLA GESTIONE DATI E DELL'ENERGIA, AD ESEMPIO, GLI USA COMANDANO E DETTANO LEGGE A UN PARTNER COME LA UE, MA UN PARTNER COME LA UE HA UN VALORE AGGIUNTO CHE DERIVA DALLA COMPLESSITÀ DELLA SUA MANIFATTURA. CIÒ CHE LIMITA L'EUROPA È LA LENTEZZA DELLE DECISIONI

DECARBONIZZARE I TRASPORTI PESANTI, DUE SCENARI A CONFRONTO

di Lisa Orlandi e Gian Paolo Repetto, Rie - Ricerche Industriali ed Energetiche

Il 2030 si avvicina a ritmo incalzante e con esso i primi obiettivi previsti dal pacchetto “Fit for 55” che, proprio a quella data, prevede la riduzione del 55% delle emissioni di gas serra (GHG) rispetto ai livelli del 1990, con disposizioni e sotto-obiettivi per i diversi settori. Tuttavia, è bene ricordare che - a partire dal 2020 - il mondo dell’energia (e non solo) ha conosciuto importanti stravolgimenti di cui occorre tenere conto nel delineare gli scenari verso cui si orienterà il settore trasporti, evidenziando la necessità di ripensare gli strumenti con cui conseguire gli ineludibili obiettivi di decarbonizzazione che l’Unione europea, e quindi l’Italia, sono chiamate a raggiungere.

Lo studio curato dal “Gruppo Strategico Carburanti ed energie alternative per la mobilità” di UNEM in collaborazione con il RIE di Bologna, prova a dare alcune risposte, proponendo - relativamente al trasporto pesante stradale e marittimo - due distinti scenari: uno scenario denominato “Base” che presuppone invariata la normativa europea; uno scenario definito “Multifuel” in quanto integra l’apertura in tutti i settori del trasporto ai Low Carbon Fuel (LCF) e in particolare ai biocarburanti. Entrambi gli scenari propongono una ragionevole combinazione del fuel mix al 2030-2040-2050, tenendo anche conto delle potenzialità dell’intermodalità nel traffico delle merci e nel rispetto degli obiettivi comunitari settoriali di riduzione delle emissioni.

Scenari e prospettive per il trasporto merci marittimo

Il trasporto marittimo è una componente essenziale del sistema di trasporto europeo, rappresentando circa il 75% del commercio estero della UE e il 31% del commercio interno in termini di volume. Analogo discorso vale per l’Italia: via mare viaggia buona parte della nostra economia, rappresentando circa il 46% in termini di quantità.

Nel nostro Paese, il naviglio è rappresentato quasi per l’80% da “General cargo” e “Altri tipi di navi”; le tre categorie più diffuse a livello globale - Bulk carriers, Oil tanker e Container ships - hanno, invece, un peso minore, per quanto restino centrali nella movimentazione delle merci

nel sistema portuale nazionale. La ragione principale risiede nel fatto che l’Italia è leader mondiale nell’ambito delle navi da crociera, ro-ro e ro-pax, inglobate nella classificazione UNCTAD in “General cargo e altri tipi di navi”, mezzi caratterizzati generalmente da alti costi di investimento e vita media piuttosto elevata. Per le sue caratteristiche, la nave costituisce la modalità di trasporto a minor impatto emissivo (emissioni per tonnellata di merce trasportata per km percorso) tra quelle dotate di motore a combustione interna a bordo e, in alcuni casi, l’unica possibile. Tuttavia, anche lo shipping è chiamato a contribuire alla transizione energetica, introducendo carburanti sempre più low carbon

rispetto a quelli fossili che alimentano ancora oggi la quasi totalità delle flotte commerciali. Questo imprescindibile traguardo dovrà essere raggiunto senza causare una perdita di competitività del trasporto via mare a favore di altre modalità di trasporto, tipicamente caratterizzate da impatti ambientali e climatici più significativi.

Tenendo conto di ciò, al 2030 lo scenario di consumo può dirsi sostanzialmente predefinito e non troppo dissimile da quello attuale, per ragioni legate alla forte inerzia del settore e alla lunga vita media del naviglio, per l’indisponibilità su ampia scala e per gli alti costi di soluzioni alternative ai bunker convenzionali. Il ricorso a gasolio e oli combustibili risulterà predominante contribuendo al 74% della domanda totale. Si stima, tuttavia, un mutamento nella composizione dei bunker di matrice petrolifera con il gasolio marina che potrebbe crescere significativamente a detrimento dell’olio combustibile che deve rispettare, a partire dal 2025, il limite IMO dello 0,1% in termini di tenore di zolfo nell’area del Mediterraneo (nuova area SECA). Spazio anche per carburanti alternativi come GNL e biofuels in ottemperanza agli obblighi IMO, all’applicazione dell’ETS, alla necessità di ridurre l’intensità dei gas serra dei fuels impiegati a partire dal 2025 secondo lo schema del FuelEU Maritime. Rimangono invece limitate le possibilità di penetrazione di altri combustibili/vettori come metanolo, ammoniaca ed e-fuels in un orizzonte temporale così ravvicinato.





Le cose potrebbero cambiare in ottica 2040, quando i consumi energetici del comparto dovrebbero raggiungere i 3,1 milioni di Tep (+11% vs 2022). Nello scenario “Base”, l’HVO aumenta il suo contributo ma incontra barriere allo sviluppo per le limitazioni normative e il mancato raggiungimento di economie di scala che sarebbero connesse alla sua diffusione nel segmento stradale. Quindi, per ottenere una riduzione consistente delle emissioni, sarebbe necessaria un’importante diffusione degli RFNBO. Tuttavia, lo stato dell’arte, ovvero l’assenza di decisioni finali di investimento sui molteplici progetti annunciati a livello europeo, porta a indicare un contributo di questa tipologia nell’ordine del 16% della domanda complessiva. Lo scenario delineato implica una riduzione delle emissioni GHG nell’ordine del 37% rispetto ad oggi. Nello scenario “Multifuel”, lo studio stima un maggior contributo dell’HVO (circa 1 milione di tep) grazie alle economie di scala che nel frattempo sono venute a crearsi, assumendo l’apertura verso i LCF anche nel segmento del trasporto leggero. La riduzione delle emissioni GHG sarebbe quindi prossima al 43% rispetto ad oggi. In entrambi gli scenari si stima, altresì, un ruolo crescente del bio-GNL e un incremento del biometanolo, il cui peso rimane comunque contenuto. Ulteriori sviluppi sono attesi al 2050 che è la scadenza ultima per il raggiungimento degli obiettivi “Net Zero Emissions”. A tale data, il contributo più rilevante al processo di decarbonizzazione proverrà dalla diversificazione delle alimentazioni/powertrain per la propulsione delle navi e l’accompagnamento contestuale verso una o poche nuove soluzioni stabili – così come lo è stato il petrolio per oltre un secolo – potrebbe risultare premiante. Nello scenario “Base”, ammoniac ed e-fuels arrivano a coprire il 51% della domanda, sempre ricordando che si tratta di filiere ad oggi inesistenti e con costi elevati, pur supposti in calo in un orizzonte di lungo periodo.

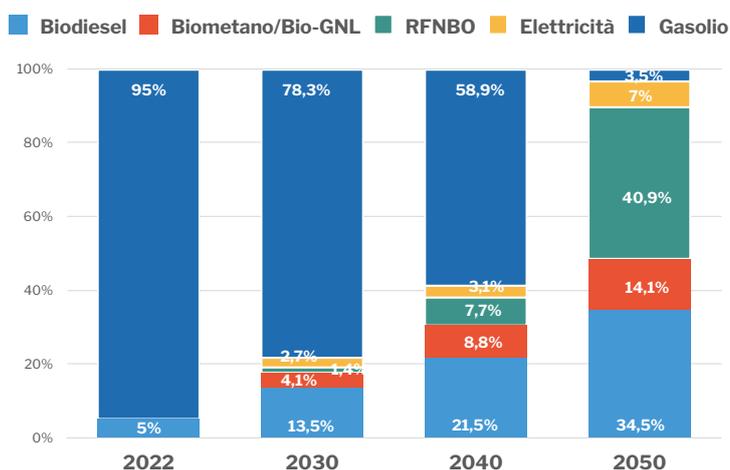
La quota complessiva dei carburanti di origine biologica – HVO, bio-GNL, bio-GPL e biometanolo – risulta prossima al 41%. Il restante 8% dei consumi riguarderebbe il contributo residuale delle fonti fossili e dell’elettricità. In quello “Multifuel”, a crescere sensibilmente sono i biodiesel, in particolare l’HVO, con volumi stimati sino a 1,5 milioni di tep e tali da coprire il 48% della domanda complessiva. Anche il bio-GNL potrebbe consolidare la sua crescita già vista nei decenni precedenti, date le potenzialità evidenziate del settore del biometano. La componente biocarburanti nel suo complesso arriverebbe ad una copertura della domanda del 79%. Allo stesso tempo, si creano migliori condizioni tecniche ed economiche per la crescita degli RFNBO che, tuttavia, arriverebbero a coprire il 16% dei consumi. In entrambi gli scenari, entro il 2050 si giungerebbe ad una forte riduzione delle emissioni di CO₂, nell’intorno dell’80%, anche se lo scenario “Multifuel” risulta più equilibrato rispetto a quello “Base” in quanto contempla la crescita di un numero maggiore di tecnologie complementari e offre maggior sicurezza per la copertura della domanda, nel caso in cui alcune opzioni non fossero perseguibili nei termini e nei tempi previsti dalla UE (graf. 1).

Scenari e prospettive per il trasporto pesante stradale

Analogamente a quanto visto per il trasporto marittimo, si è proceduto a delineare anche gli scenari relativi al trasporto stradale pesante. L’analisi fa riferimento, in particolare, al segmento dei veicoli industriali con peso totale a terra (PTT) superiore alle 3,5 tonnellate di massa a pieno carico che, a fine 2023, presentava un circolante pari a 740.000

Graf. 1

QUOTE DELLE TECNOLOGIE NELLO SCENARIO MULTIFUEL





unità, di cui circa il 46% con standard emissivi Euro 4 o precedenti e un'età media di 14,5 anni. Attualmente, il 99% del parco circolante è alimentato da motori diesel e la penetrazione della trazione elettrica risulta ancora più difficoltosa rispetto al trasporto leggero per motivi di costo, peso, volumi, efficienza. Il trasporto stradale pesante contribuisce al 4% circa delle emissioni GHG nazionali.

Gli obiettivi posti con il pacchetto “Fit for 55” prevedono un taglio delle emissioni di CO₂ allo scarico del 45% al 2030, del 65% al 2040 e del 90% al 2050. Al di fuori del pacchetto, ma con gli stessi obiettivi generali, è rilevante la revisione della Direttiva sul sistema di quote di emissione (c.d. sistema ETS), che prevede la creazione, a partire dal 2027, di un sistema parallelo applicato ai combustibili fossili utilizzati nel trasporto su strada (c.d. ETS 2) che potrebbe portare ad un incremento dei costi di trasporto.

In questo contesto, l'elettrificazione dei trasporti e l'utilizzo dei biocarburanti avranno un ruolo complementare nella decarbonizzazione del settore e, come si legge nel Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC) approvato e inviato a Bruxelles dal Governo italiano a luglio 2024, i biocombustibili avranno un ruolo chiave già nel breve termine. Il contributo delle FER nei trasporti - tenendo conto dell'applicazione dei moltiplicatori per i biocarburanti avanzati o vettori a basse o zero emissioni in linea con quanto previsto dalla direttiva RED III - dovrà essere infatti del 34,2% già dal 2030. Come visto per il segmento marittimo, in ottica 2030 lo scenario proiettato non può prescindere dall'attuale composizione del parco circolante, caratterizzato dall'uso pressoché totale del gasolio, nonché dal basso tasso

di sostituzione dei veicoli. Il gasolio fossile costituirà ancora quasi l'80% dei consumi, mentre si considera una prima fase di penetrazione di HVO e FAME e del biometano che, insieme, contribuiranno a coprire la domanda per il 18% circa. Si è considerata, inoltre, una primissima penetrazione degli

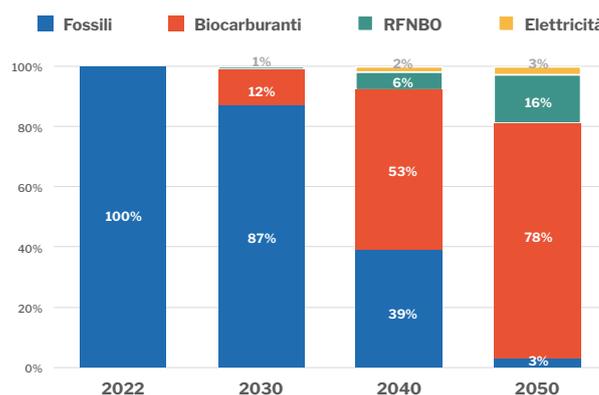
RFNBO seppur in quantitativi ancora molto modesti. La domanda restante viene coperta da gasolio tradizionale. Dal complesso delle assunzioni si otterrebbe una prima riduzione delle emissioni del 20% circa.

Al 2040, a differenza del trasporto via nave, i consumi energetici del comparto si riducono sensibilmente (-20% circa vs 2022) sia per l'aumento dell'efficienza energetica che dello sviluppo dell'intermodalità. Nello scenario “Base”, l'HVO trova ancora barriere alla crescita per le limitazioni normative e il mancato raggiungimento di economie di scala. Quindi, per ottenere una riduzione delle emissioni sarebbe necessaria un'importante diffusione degli RFNBO, i soli per ora ammessi dalla normativa UE. Inoltre, occorrerebbe una penetrazione di motori BEV di problematica realizzazione nel trasporto pesante. Si tratta di condizioni le cui incertezze potrebbero determinare criticità per la copertura della domanda, minando la sicurezza degli approvvigionamenti e le possibilità di riduzione delle emissioni, dovendo continuare a ricorrere al gasolio fossile nel caso di fallimento degli obiettivi. La riduzione delle emissioni GHG è stimata intorno al 46% rispetto all'anno base. Nello scenario “Multifuel” si stima un maggior utilizzo di diesel di origine biogenica - in attesa di maggiori sviluppi di RFNBO e in assenza di una diffusione dell'uso dei BEV - che consentirebbe la medesima riduzione delle emissioni a cui si perviene

nello scenario precedente. Spostando l'orizzonte al 2050, in entrambi gli scenari i consumi del comparto diminuiscono ulteriormente (-30% vs 2022) (Graf.2). Nel caso “Base” sarebbe necessaria una profonda penetrazione degli RFNBO e un contributo significativo dei BEV, con le problematiche e le incertezze già rilevate per il 2040, mentre in quello “Multifuel” si affermano i biocarburan-

Graf. 2

QUOTE DELLE DIVERSE TECNOLOGIE NELLO SCENARIO MULTIFUEL



ti liquidi, grazie anche alle economie di scala. Inoltre, anche il biometano potrà consolidare il suo contributo alla decarbonizzazione. I biocarburanti liquidi/gassosi e RFNBO potrebbero arrivare a coprire il 90% della domanda, con una quota di circa il 50% in capo ai primi e del 40% circa alla seconda categoria di LCF. Il gasolio sarebbe del tutto residuale. In entrambi gli scenari, le emissioni sarebbero quasi annullate, anche se lo scenario "Multifuel" si fonda su maggiori certezze e risulta più equilibrato in quanto contempla la crescita di un numero maggiore di tecnologie complementari, offrendo così maggiori sicurezze per la copertura della domanda. In sintesi, l'analisi svolta ha permesso di giungere ad alcune conclusioni:

- considerare tutte le opzioni di decarbonizzazione possibili è una scelta razionale che tiene conto del principio di neutralità tecnologica;
- precludere l'impiego dei biocarburanti nei MCI comporta rischi evidenti sul fronte della sicurezza energetica, della competitività economica e della stessa decarbonizzazione del sistema trasporti;
- l'intermodalità è un'altra leva a favore della decarbonizzazione del sistema che può avere ricadute positive anche sul piano industriale nazionale;
- riconoscere la strategicità delle infrastrutture della filiera esistenti ha un impatto positivo sul piano economico, sociale e della sicurezza energetica.

In qualità di Presidente del Gruppo strategico che ha curato lo studio, nonché AD di Sonatrach Raffineria Italiana e Vicepresidente UNEM, Rosario Pistorio ci ha spiegato qualcosa sulla genesi e gli obiettivi del lavoro, preceduto da una serie di workshop tematici con i principali stakeholders.

Come e quando nasce l'idea di questo studio?

Nasce come un ulteriore spin off del primo studio sulla decarbonizzazione dei trasporti realizzato sempre da UNEM in collaborazione con il Rie di Bologna nel 2020. A questo è poi seguito un primo approfondimento sul trasporto leggero nel 2022, che aveva l'ambizione di portare al centro del dibattito concetti di cui all'epoca si parlava molto poco, come ad esempio quello della neutralità tecnologica o del ciclo di vita cioè dell'analisi sulle emissioni di CO2 sull'intero ciclo di un prodotto, in risposta ad una narrativa centrata tutto sul modello elettrico quale unica tecnologia disponibile per la decarbonizzazione. Il tutto basato su un'approfondita analisi multicriteri che teneva conto anche di usi e costumi dei consumatori, tecnologie disponibili, aspetti tecnici e ricadute ambientali. Con questi studi, con approccio pragmatico ma scientifico, di respiro strategico e scevro da tatticismi, si consolidava una alternativa possibile a quello che sembrava essere l'unico modello, fornendo alternative che si sarebbero maggiormente affermate a parità di riduzione carbonica nel corso degli anni, dimostrandone appieno la validità scientifica. In quest'ottica si inserisce l'iniziativa del 2024, sul trasporto merci stradale e marittimo con un approfondimento tematico sulla intermodalità.

Quali, secondo lei, i messaggi di maggiore rilievo che emergono?

Sono stati affrontati gli impatti sui diversi settori dell'attuale normativa comunitaria che in alcuni casi mina la competitività delle filiere europee. Un esempio su tutti è quello del trasporto marittimo per il quale l'IMO prevede correttamente un percorso di decarbonizzazione al 2050 senza indicare la tecnologia da utilizzare, mentre la UE in pratica scavalca l'IMO con la Fuel Maritime e l'ETS che penalizzano strutture europee (soprattutto del sud Europa) verso infrastrutture del nord Africa, oppure nel trasporto pesante con lo stop dei motori a combustione interna al 2035 anche per i VAN o l'introduzione dell'ETS2. Lo studio individua delle possibili linee di evoluzione per gli anni 2030-2050, fornendo degli scenari alternativi realistici con la stessa percentuale di decarbonizzazione ma con una maggiore penetrazione di combustibili a basso tenore di carbonio, evidenziando come affidarsi a tecnologie non ancora consolidate rappresenti un salto nel buio molto simile a quello fatto sull'elettrico in passato.

E per non commettere gli stessi errori si dovrà passare per alcuni appuntamenti cruciali come le rivisitazioni del calcolo delle emissioni dei veicoli prevista nei prossimi anni dai regolamenti vigenti e il sostegno alla competitività di asset come la raffinazione e la logistica del sistema di distribuzione che da qui al 2040-2050 avranno ancora un ruolo nel produrre carburanti fossili anche se con una impronta carbonica ridotta o carburanti biologici di nuova generazione.

Spesso si sente parlare dell'imminente fine dell'era del petrolio. Sarà così?

Quando ero studente si parlava del picco imminente di Hubbert che avrebbe segnato la disponibilità massima di petrolio. Oggi il tema della disponibilità dell'offerta non rappresenta più un'insidia viste le ampie disponibilità distribuite in diverse parti del Mondo, dimostrando una notevole resilienza anche negli ultimi turbamenti geopolitici. Ci si è quindi spostati verso un potenziale picco di domanda, creato dall'esigenza della riduzione dell'impronta carbonica globale. Picco che, tuttavia, si sposta di anno in anno, rappresentando oggi il petrolio la principale fonte energetica globale sui trasporti e non solo. Credo quindi che il petrolio sarà ancora per decenni una fonte fondamentale di energia e che la transizione energetica verso altre fonti dovrà avvenire in modo graduale e sostenibile.

Quale è il suo auspicio per il 2025?

Che l'Europa cambi approccio sulle tematiche relative al net zero, ovvero mantenendo l'obiettivo ma rivedendo i piani all'insegna di un sostenibile pragmatismo.



LUCI E OMBRE DELLA LEGGE DI BILANCIO 2025

di Arianna Cappelli, Relazioni istituzionali UNEM

Apoco più di due anni dal suo insediamento, il Governo a guida Meloni si è trovato alle prese con la sua terza Legge di bilancio, cuore pulsante della gestione fiscale e finanziaria del Paese. Una legge che nel corso di questa legislatura ha mostrato un'evoluzione caratterizzata da elementi di discontinuità, soprattutto in relazione alle tempistiche di presentazione e alla valorizzazione di determinate tematiche, pur mantenendo la propria coerenza nelle modalità di gestione e nell'individuazione delle priorità economiche e fiscali.

L'esempio più emblematico quale tratto di discontinuità è, per l'appunto, l'andamento delle tempistiche di presentazione. Un percorso inizialmente segnato dalle difficoltà legate ad un insediamento tardivo del Governo (ottobre 2022) e culminato invece quest'anno con una netta inversione di tendenza, al punto che quest'ultimo può fregiarsi di aver stabilito un record positivo rispetto ai precedenti otto Governi, avendo depositato la Legge di bilancio in Parlamento con soli tre giorni di ritardo – seppure otto giorni dopo averla formalmente approvata in Consiglio dei Ministri.

Nonostante la consapevolezza dei tempi ristretti per il dibattito e della limitatezza delle risorse, a un testo già corposo nella sua stesura originale sono state depositate 4.562 proposte emendative, di cui 1.261 presentate dalla stessa maggioranza, al punto da attirare le critiche di esponenti pentastellati che hanno ravvisa-



to in tale iniziativa una “sfiducia” nei confronti del Governo, sebbene alla fine ci sia stata una sostanziale convergenza su molteplici iniziative portate avanti dai partiti di maggioranza.

Difatti, il Governo ha sempre sostenuto di aver voluto dare un senso di continuità ad alcuni macro-obiettivi, puntando sul sostegno alla crescita e alle imprese attraverso disposizioni volte a stimolare l'occupazione e gli investimenti, nonché sulla ripermimetrazione del sistema fiscale italiano tramite diverse misure, tra le quali figurano la riduzione strutturale da 4 a 3 delle aliquote IRPEF e l'implementazione di un sistema progressivo di abbatti-

mento del cuneo fiscale per i lavoratori dipendenti in base al reddito.

Ampio spazio è dedicato alle misure rivolte alle imprese e agli investimenti. Tra queste, spiccano le modifiche introdotte ai crediti d'imposta Transizione 5.0 e Transizione 4.0, nonché l'istituzione di un'IRES premiale che prevede un'aliquota ridotta al 20% per il periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2024, purché le imprese accantonino almeno l'80% degli utili ad apposita riserva, di cui almeno il 30% per investimenti in beni 4.0 e 5.0, e abbiano un incremento occupazionale non minore all'1%.

Tra le misure che hanno destato forte interesse, si segnala anche la revisione della tassazione relativa ai veicoli concessi in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti con contratti stipulati a decor-

rere dal 1° gennaio 2025, legando la tassazione non alle emissioni di CO₂, ma alla tipologia di alimentazione del veicolo, favorendo i veicoli BEV e ibridi plug in.

Data la mole di proposte emendative presentate, il cui vaglio ha richiesto anche diversi slittamenti di termini, la Commissione aveva deciso di far selezionare complessivamente ai gruppi parlamentari, attraverso il sistema dei cosiddetti “segnalati”, 600 proposte emendative, sebbene alla fine ne siano state individuate circa 800. Tra i temi che hanno subito tale scrematura rientrano anche i biocarburanti: infatti, sebbene inizialmente fossero stati depositati diversi emendamenti sull’argomento, in ben pochi hanno varcato la soglia dei “segnalati”, tra cui quelli sui Certificati di Immissione in Consumo (CIC) e sui crediti di imposta per gli acquisti *corporate* di quote di SAF che, però, alla fine, non sono stati approvati, lasciando così sfumare un’occasione importante per favorire, anche in un’ottica di neutralità tecnologica, il processo di decarbonizzazione nel settore dei trasporti.

In generale, con riferimento all’ambito energetico ed ambientale, la nuova Legge di bilancio non introduce novità dirompenti. Tra le disposizioni degne di note, vanno comunque annoverate l’estensione dell’utilizzo del documento e-DAS, la possibilità di rinnovare il parco autobus adibito a TPL destinando parte delle risorse già assegnate anche per l’acquisto di mezzi con alimentazione diesel o ibrida, l’assoggettamento all’aliquota ordinaria del 22% delle prestazioni di smaltimento dei rifiuti qualora avvengano mediante conferimento in discarica o mediante incenerimento senza recupero efficiente di energia, l’in-

centivazione del fotovoltaico, nonché l’istituzione del Fondo per la riduzione dell’inquinamento da PFAS.

Inoltre, in continuità con l’anno precedente, è stata rifinanziata la Carta “Dedicata a te”, ideata per l’acquisto di generi alimentari e carburanti per i soggetti con ISEE inferiore a 15.000 euro.

Per quanto attiene invece al settore automotive, l’apposito Fondo viene rimodulato con una significativa riduzione della dotazione dal 2025 al 2030.

Nonostante la Camera abbia continuato a lavorare a ritmi serrati raggiungendo l’obiettivo di scongiurare l’esercizio provvisorio, la difficoltà nel gestire l’elevato numero di proposte emendative e le tempistiche contingentate hanno fatto sì che il Senato si sia limitato a rinnovare in seconda lettura la fiducia già votata alla Camera, confermando ancora una volta la prassi ormai piuttosto consolidata del monocameralismo alternato e dando così vita alla Legge di bilancio 2025, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 31 dicembre 2024, Supplemento ordinario n. 43.

DATA LA MOLE DI PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE, IL CUI VAGLIO HA RICHIESTO ANCHE DIVERSI SLITTAMENTI DI TERMINI, LA COMMISSIONE AVEVA DECISO DI FAR SELEZIONARE COMPLESSIVAMENTE AI GRUPPI PARLAMENTARI, ATTRAVERSO IL SISTEMA DEI COSIDDETTI “SEGNALATI”, 600 PROPOSTE EMENDATIVE, SEBBENE ALLA FINE NE SIANO STATE INDIVIDUATE CIRCA 800



RASSEGNA STAMPA

IL SECOLO XIX

18 novembre 2024, Gilda Ferrari

Intervista a Gianni Murano: «Lo shipping punti sul biocarburanti. Nel 2050 domanda coperta all'80%»

«Oltre il 90% della domanda dei trasporti è ancora coperta da prodotti di origine petrolifera, se vogliamo favorire la transizione e ottenere risultati certi in termini di riduzione delle emissioni l'unica strada è aprire a tutte le tecnologie in grado di dare un contributo concreto, valorizzando le nostre infrastrutture strategiche e le eccellenze tecnologiche e umane delle filiere». Gianni Murano, presidente dell'Unem, oggi a Roma presenterà l'ultimo studio dell'Unione energie per la mobilità sulla decarbonizzazione dei trasporti pesanti.

L'elettrificazione del trasporto marittimo e aereo è un obiettivo realistico?

«È praticamente impossibile, se non in minima parte. Sarebbe invece segno di pragmatismo e realismo anticipare la rivalutazione del percorso delineato nei Regolamenti europei: l'industria della produzione di carburanti e la cantieristica navale sono settori ad alta intensità di capitale, i piani di investimento vengono fatti con largo anticipo e richiedono tempi di ritorno economico molto lunghi.

«Se il quadro normativo non cambierà, considerati i limiti di sviluppo dei biocarburanti dovuti al mancato raggiungimento di economie di scala che sarebbero connesse alla loro diffusione anche nel segmento stradale, per ridurre le emissioni bisognerà affidarsi soprattutto ai carburanti sintetici, con i relativi problemi di futura accessibilità sia in termini di costi che di volumi. Allo stato dell'arte, al 2040 potrebbero arrivare a coprire una quota del 6% della domanda complessiva e del 16% al 2050. Se invece ci si orienta in uno scenario con maggiore uso dei biocarburanti, spinti dalle economie di scala che si creerebbero con il trasporto stradale, al 2040 potrebbero arrivare a coprire il 50% della domanda e circa l'80% al 2050. Una tecnologia già matura, immediatamente disponibile, dai costi accessibili, senza particolari necessità di adeguamento della logistica distributiva».

IL FOGLIO

6 gennaio 2025, Claudio Cerasa

Ecoansigeni di tutto il mondo, abbiamo buone notizie per voi

La domanda è semplice: è possibile essere preoccupati per il clima senza farsi travolgere dall'ecoansia? Anche quest'anno, come ogni anno, arriviamo all'inizio dell'anno travolti da notizie drammatiche e quando si parla di clima le notizie drammatiche diventano semplicemente catastrofiche. Ma come ogni anno, arrivati all'inizio dell'anno, se si sceglie con pazienza di riavvolgere il nastro e di osservare anche i progressi sull'ambiente registrati nel corso dell'anno si può tentare di trovare una qualche via per ricordare perché si può essere preoccupati per il futuro climatico del pianeta senza perdere di vista l'ottimismo e senza farsi travolgere dall'ecoansia. Qualche esempio per capire di cosa stiamo parlando e per comprendere perché ragioni per guardare al futuro con ottimismo. Qualche settimana fa, il Financial Times ha offerto agli osservatori internazionali una notizia utile per provare a ragionare intorno a questo tema e governare l'ecoansia. Una notizia utile, sì, ma anche clamorosa e per questo ignorata. Domanda: e se le emissioni globali improvvisamente cominciarono a diminuire anziché aumentare? Nel prossimo futuro, dice il Financial Times, è probabile che gli esseri umani sperimentino qualcosa che non è mai accaduto prima nella storia moderna. Per la prima volta, si legge, le emissioni globali di gas serra che riscaldano il pianeta potrebbero finalmente smettere di aumentare e avviarsi verso un declino a lungo termine. Si tratterebbe di un fatto clamoroso, da doppio wow, perché negli ultimi duecento anni, duecento non venti, le emissioni sono aumentate costantemente secondo un percorso ascendente, scrive ancora Ft, un percorso interrotto solo brevemente quando qualcosa come una crisi finanziaria o una pandemia hanno provocato un poco raccomandabile shock economico globale. La notizia è clamorosa non solo per la sua rilevanza ma anche per l'origine del fenomeno. Succede questo perché molti paesi stanno diventando più efficienti dal punto di vista energetico, perché molti paesi stanno passando dal carbone al gas più pulito, perché molti paesi scambiano i combustibili fossili con le energie rinnovabili. Niente male, no?

LaVerità

6 gennaio 2025, Laura Della Pasqua

Intervista a Davide Tabarelli - «Con il blocco del gas e la transizione green, eurodeclino inesorabile»

Chiusi i rubinetti dei gasdotti, per l'Europa si preannuncia un inizio d'anno da lacrime e sangue con bollette alle stelle e industrie sempre meno competitive. Cosa può succedere in Europa? Abbiamo girato la domanda al presidente di Nomisma Energia, Davide Tabarelli. «Abbiamo davanti un acuirsi dei problemi che stiamo affrontando da tre anni, con tensioni sui prezzi e aumenti delle bollette. È partito dal primo gennaio un adeguamento del 18% delle bollette dei clienti vulnerabili, una fetta piccola dell'intero mercato, ma le variazioni sono di questa entità per gran parte del resto dei consumatori. Tuttavia, il massimo dei prezzi dovrebbe essere stato raggiunto, sempre che non arrivi un'ondata di freddo a fine febbraio o inizio marzo».

La guerra dell'energia rischia di compromettere un accordo di pace tra Mosca e Kiev?

«No, è uno dei principali motivi di scontro fin dal crollo dell'Unione Sovietica, e se si arriverà alla pace sarà proprio per riprendere il transito che andrebbe a beneficio di entrambi, oltre che di noi europei».

Cosa rischia l'Europa?

«Il pericolo è un aumento su tutto il continente dei prezzi dell'elettricità, con ulteriori tensioni sulle bollette. Ma, per fortuna, in questo momento c'è parecchia potenza disponibile nel centro Europa e questo è dovuto in buona parte alle centrali nucleari francesi. Il nostro Paese ha difficoltà maggiori dovute al fatto che usa molto gas nella generazione elettrica e che tutto questo gas proviene dall'estero. In Italia a raffreddare la situazione è soprattutto il crollo della domanda da 75 miliardi metri cubi nel 2021 a 61 nel 2024, aggiustamento dovuto alla minor crescita e anche un po' a maggiore produzione da rinnovabili per evitare l'uso di gas nelle centrali elettriche. Salgono le bollette, ma se fossimo con un'economia forte e con un manifatturiero in crescita, allora le bollette sarebbero ancora più alte».

Alla luce di questa crisi energetica non sarebbe il caso di rivedere l'agenda green?

«Mentre l'Europa fa sacrifici, India e Cina continuano a usare il carbone. Credo che un aggiustamento ci sarà, ma non un'inversione, ormai le decisioni sono state prese e sarà molto difficile tornare indietro. I nostri Parlamenti sono sovrani e le elezioni hanno parlato chiaro, non ci sono stati capovolgimenti a livello europeo e anche il Green deal rimarrà valido, magari aggiustato».

Terre rare, petrolio e gas. L'Eldorado di ghiaccio che fa gola alle potenze

Passata dai Vichinghi ai norvegesi e poi ai danesi dal 1814, l'isola più grande del mondo rischia di diventare anche la più contesa. Unione Europea, Stati Uniti, Cina, multinazionali: tutti la vogliono. Con i suoi 2,2 milioni di chilometri quadrati, occupati per l'81% da ghiacciai e da appena 57 mila abitanti, la «terra verde» (così la battezzò Eric il Rosso per non scoraggiare i visitatori) nasconde tesori nei suoi sottosuoli, e anche nelle sue coordinate geografiche. Terre rare, uranio, zinco, petrolio, gas: sotto la coltre di neve e ghiaccio, la Groenlandia è un serbatoio di risorse energetiche e minerarie. Il potenziale economico e strategico è enorme. Si considera che l'isola detenga il 20 per cento di terre rare, elementi chimici che entrano nella fabbricazione dei principali prodotti tecnologici come gli smartphone, le auto elettriche, le eoliche o, più banalmente, gli equipaggiamenti militari. Per ora il 90 per cento della produzione mondiale di terre rare è assicurata dalla Cina. Per gli Usa, mettere le mani sull'isola artica significherebbe un'occasione unica per rafforzare l'indipendenza strategica da Pechino. La corsa delle multinazionali, se non degli Stati, è cominciata da tempo, anche se dal luglio 2021 le autorità groenlandesi hanno annunciato il divieto di prospezioni per gas, petrolio e uranio. L'Unione Europea è naturalmente in prima linea. Un partenariato strategico è stato firmato nel novembre 2023, mentre lo scorso marzo la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha inaugurato nella capitale Nuuk un ufficio della Ue per facilitare la collaborazione tra isola e continente. Due accordi di cooperazione per 94 milioni di euro sono stati già firmati, sul pacchetto da 225 milioni stanziati per la Groenlandia per il periodo 2021-2027. Il riscaldamento climatico, che sull'isola è quattro volte superiore che nel resto del pianeta, significa anche nuove prospettive. Lo scioglimento dei ghiacci sta aprendo nuove rotte marittime, sempre più navigabili tra Asia ed Europa, e sempre più al centro di un'aspra competizione tra Usa, Cina e Russia.

Riscaldamento, Jrc: «Combustibili fossili ancora dominanti nella Ue»

A pochi giorni dallo stop agli incentivi per l'installazione di caldaie alimentate da fonti fossili previsto dalla direttiva "Case green", entrato in vigore il 1° gennaio, uno studio del Joint Research Centre (Jrc) mostra come tali combustibili, benché in calo, continuino a fare la parte del leone nella produzione di calore nella Ue. Allo stesso tempo, però, è aumentata la produzione da Fer nel settore termico e la quota delle pompe di calore, settore in cui l'Italia primeggiava ma è stata scalzata dalla Francia. Il riscaldamento/raffreddamento, ricorda l'analisi, contribuisce in modo significativo alle emissioni della Ue: nel 2022 ha rappresentato il 73% del particolato (PM 2,5) totale, il 60% del monossido di carbonio (CO), il 32,6% degli ossidi di azoto (Nox), il 48,6% dell'anidride solforosa (SO2) e il 18,2% dei composti organici volatili non metanici (NMVoc). Nonostante il graduale passaggio a fonti energetiche meno inquinanti, in base ai dati Jrc i combustibili fossili danno il contributo maggiore alla produzione di calore, rappresentando quasi il 60% nel 2022, di cui il 21,7% combustibile solido, il 33% gas naturale e il 3,4% petrolio. Ciò nonostante, lo studio mostra come la produzione di calore rinnovabile sia più che raddoppiata dal 2005, passando dall'11,2% al 35,1 % del 2022.

Petrolio, con le sanzioni Usa fuori gioco il 15% delle navi

Un duro colpo per Russia e Iran. Ma anche l'epicentro dell'ennesimo terremoto che scuote le catene di rifornimento. Con l'ultima stretta alle sanzioni annunciata venerdì dagli Stati Uniti sono diventate intoccabili (o quasi) circa il 15% delle petroliere operative nel mondo e intorno al 3% della capacità di trasporto. La stima – che deriva da un'elaborazione del Sole 24 Ore su dati di Banchemo Costa e Lloyd's List Intelligence – spiega in gran parte le reazioni osservate negli ultimi giorni sui mercati, con un'impennata dei noli marittimi che è stata ancora più brusca e vistosa dei rialzi registrati dal greggio. Il costo di noleggio per le Vlcc, grandi petroliere da 2 milioni di barili, è salito di oltre il 50% tra il 7 e il 13 gennaio, fino a circa 36mila dollari (media globale time charter).

L'agenzia del dipartimento del Tesoro Usa, che si occupa delle sanzioni internazionali, impone comunque di interrompere entro il 12 marzo qualsiasi rapporto con le entità sanzionate: navi ma anche società, tra cui due grandi produttori russi di petrolio (Surgutneftgas e GazpromNeft), intermediari commerciali e compagnie che emettono polizze assicurative marittime. Dopo quella data Delhi e Pechino – se vorranno ancora dare una mano a Mosca – dovranno riorganizzarsi, trovando il modo di non cadere nelle maglie delle sanzioni Usa: le uniche davvero temibili perché i trasgressori, in qualunque giurisdizione si trovino, vengono puniti in modo sbrigativo con l'esclusione dal sistema del dollaro.

In modo approssimativo si può quindi considerare off limits a causa di sanzioni il 15% della flotta globale e circa il 3% della capacità di trasporto.





IL RAPPORTO DRAGHI SUL FUTURO DELLA COMPETITIVITÀ UE: IL CAPITOLO ENERGIA

Roma, 22 ottobre 2024 - Il seminario “Rapporto Draghi sul futuro della competitività UE: il capitolo energia”, organizzato dall’AIEE, è stata l’occasione per discutere dell’attuale situazione comunitaria, esaminando le sfide che l’industria e le aziende devono affrontare. Il direttore generale di UNEM, Marina Barbanti, intervenendo al seminario ha sottolineato il divario competitivo europeo rispetto ai principali competitor, dovuto al fatto che l’Europa non gioca su un level playnig field che le permetterebbe di rendere compatibili gli sforzi di decarbo-

nizzazione con le esigenze di competitività. A tal fine, sarebbe essenziale creare le condizioni per valorizzare al massimo le eccellenze industriali in cui siamo leader, come l’industria dell’automotive che da sempre è considerata una dei motori industriali europei.

FORUMAUTOMOTIVE

Milano, 28 ottobre 2024 - Anche quest’anno UNEM ha partecipato al #FORUMAutomotive che si è tenuto a Milano il 28 ottobre, nell’ambito della tavola rotonda su “Green Deal atto secondo: dal tutto elettrico alla neutralità tecnologica. Sarà proprio così?”. Nel suo intervento il presidente Gianni Murano ha ricordato che l’unica transizione possibile è quella che passa per neutralità tecnologica e gradualità perché non si può pensare di cambiare da un giorno all’altro il modo in cui persone e merci si muovono. Serve un nuovo illuminismo rispetto ai temi dell’energia, ha rimarcato, e l’Europa dovrebbe convincersi che gli obiettivi non si raggiungono escludendo, ma includendo. Ad oggi il 90% della domanda dei trasporti è coperta da prodotti di origine petrolifera e per ottenere risultati immediati in termini di riduzione delle emissioni l’unica cosa da fare, ha concluso, è aprire a tutte le tecnologie in grado di dare un contributo concreto, valorizzando le infrastrutture strategiche e le eccellenze tecnologiche e umane delle filiere europee.



ECOMONDO

Rimini, 5/7 novembre 2024 - In occasione della manifestazione “Ecomondo”, che si è tenuta a Rimini dal 5 all’8 novembre, sono stati diversi i momenti di confronto e approfondimento coordinati da UNEM su temi come la bonifica dei siti contaminati e delle emissioni odorigene. Sul primo punto cui Donatella Giacometti, Responsabile dell’Ufficio salute, sicurezza e ambiente di UNEM, ha approfondito i drivers che favoriscono la riconversione nelle aree antropizzate, con una panoramica delle modifiche normative introdotte e della loro efficacia per il settore industriale. È stata altresì l’occasione per illustrare i risultati raggiunti dal “Progetto riqualificazione ambientale”, lanciato da UNEM nel 2019. Quanto al tema delle emissioni odorigene, Maria Virginia Coccia, dell’Ufficio salute, sicurezza e ambiente, ha presentato le misure adottate e i risultati raggiunti dal comparto, in linea con i riferimenti normativi, con alcune considerazioni su aspetti che si ritiene dovrebbero essere oggetto di approfondimento con le Istituzioni coinvolte al fine di trovare soluzioni interpretative e/o normative volte ad agevolare monitoraggio, prevenzione e riduzione delle emissioni odorigene. La manifestazione è stata anche l’occasione per presentare presso lo stand del CONOU il Rapporto “Lubrificanti e sostenibilità 2024” curato dal Gruppo Strategico lubrificanti di UNEM.





DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO PESANTE STRADALE E MARITTIMO

Roma, 18 novembre 2024 - Il 18 novembre si è tenuta al Centro Studi Americani una importante giornata di approfondimento organizzata da UNEM sul tema della decarbonizzazione del trasporto merci pesante (stradale e marittimo) con le filiere industriali interessate (Anita, Confindustria), con la partecipazione degli europarlamentari italiani. L'occasione è stata la presentazione dello studio "Decarbonizzare i trasporti pesanti. Prospettive per i segmenti stradale e marittimo al 2030 e 2050". Nel corso dell'evento da più parti è stato evidenziato come una decarbonizzazione pragmatica e sostenibile debba includere tutte le opzioni tecnologiche a partire dai carburanti rinnovabili a basso contenuto carbonico che possono fornire un contributo cruciale per la sicurezza energetica, la competitività economica e la decarbonizzazione del sistema trasporti.

29A CONFERENZA DELLE NAZIONI UNITE SUI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Baku, 21 novembre 2024 - Il 21 novembre UNEM ha partecipato alla 29ª sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, tenutasi a Baku, con un side event dal titolo "Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo" organizzato congiuntamente con Anfia, Anita, Assogasliquidi Federchimica. Nel corso del suo intervento il presidente Gianni Murano ha sottolineato quanto sia necessario individuare percorsi realistici e pragmatici in grado di garantire il raggiungimento degli sfidanti obiettivi globali di lotta al cambiamento climatico, valorizzando filiere industriali, infrastrutture produttive, logistiche e distributive. Le associazioni organizzatrici del side event hanno inoltre ribadito il loro impegno al sostegno di una mobilità che coniughi sostenibilità ambientale, economica e sociale e consenta di mantenere alta la competitività europea.



PRECONSUNTIVO PETROLIFERO 2024

Roma, 10 dicembre 2024 - Lo scorso 10 dicembre, a Roma presso la sede di UNEM, si è tenuto il tradizionale appuntamento per la presentazione alla stampa del "Preconsuntivo Petrolifero 2024" di UNEM. L'incontro, che ha visto una grande partecipazione di giornalisti, mondo associativo e delle istituzioni, con le relazioni del presidente UNEM Gianni Murano, di Alessandro Fontana Direttore Centro Studi Confindustria e Gian Luca Pellegrini, Direttore Quattroruote, è stata l'occasione per approfondire le tendenze emerse nel 2024, quali i fattori che hanno inciso, sia a livello internazionale che nazionale e quali gli impatti sull'Italia. Non è mancato un focus sugli scenari che si potranno prefigurare per i prossimi anni tenendo conto degli obiettivi ambientali europei e delle misure adottate in Italia ai fini del loro raggiungimento.



NEWS DALLE ASSOCIATE

■ **Alma Petroli e il premio speciale Sostenibilità d'Impresa**

Alma Petroli e la classe 4B del Liceo Classico Dante Alighieri di Ravenna hanno vinto il Premio Guidarello Giovani – Premio speciale Sostenibilità d'Impresa, promosso da Confindustria Romagna, che rappresenta una importante occasione di incontro tra mondo aziendale e giovani talent. Il premio ha l'obiettivo di stimolare il confronto su tematiche chiave come sostenibilità e innovazione. "Partecipare a questo evento - si legge in una nota di Alma Petroli - significa per noi condividere esperienze e competenze, ma anche essere parte di un percorso di crescita comune, dove l'innovazione e la creatività trovano il loro spazio.

Siamo convinti che il dialogo intergenerazionale e il confronto tra imprese e giovani siano fondamentali per costruire un futuro più sostenibile e inclusivo".

■ **Premio Imprese e Innovazione ad Attilio Carmagnani "AC"**

È stato assegnato ad Attilio Carmagnani AC il Premio Imprese per Innovazione di Confindustria, inserito nell'ambito del "Premio dei Premi", il prestigioso riconoscimento istituito presso la COTEC - Fondazione per l'Innovazione su mandato del Presidente della Repubblica, nella categoria PMI industria e servizi, per essersi distinti per capacità straordinarie nel campo dell'innovazione.

■ **BP al lavoro per il progetto GTA Phase 1**

BP ha iniziato a far fluire il gas estratto dai pozzi del progetto "GTA Phase 1" verso la sua nave galleggiante di produzione, stoccaggio e scarico (FPSO) per la prossima fase di messa in servizio. Il GTA, al largo della Mauritania e del Senegal, è uno dei progetti offshore più profondi dell'Africa, con riserve di gas in acque profonde fino a 2.850 metri. Una volta completata la messa in funzione, si prevede che la fase 1 del progetto produrrà circa 2,3 milioni di tonnellate di GNL all'anno. Una nota della BP informa che "il primo flusso di gas è un esempio concreto di sostegno alla domanda energetica globale di oggi e ribadisce il nostro impegno ad aiutare la Mauritania e il Senegal a sviluppare le loro risorse naturali".

■ **Protocollo d'intesa Eni e Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia**

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ed Eni, in qualità di partner fondatore di Open-es, hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa con l'obiettivo di promuovere una politica industriale inclusiva dei principi di sviluppo sostenibile, basata sulla convergenza e collaborazione tra tutte le componenti sociali, economiche e culturali del territorio, con lo scopo di fornire alle imprese e alle realtà associative, uno strumento concreto per misurare e migliorare le caratteristiche di sostenibilità e competitività. "Questa iniziativa, informa una nota, non solo contribuirà alla competitività del tessuto produttivo regionale, ma consentirà sia alla Regione che agli altri attori chiave del territorio di ottenere un osservatorio sui punti di forza e le esigenze del sistema imprenditoriale, focalizzando sforzi e azioni laddove maggiormente necessari, allineandosi agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e promuovendo una politica industriale inclusiva e orientata al futuro". Open-es è l'alleanza avviata nel 2021 da Eni, che coinvolge ad oggi più di 26.000 imprese in 66 differenti settori industriali con l'obiettivo di favorire la collaborazione e la crescita lungo le filiere industriali migliorando le performance in ambito ESG (Environmental, Social and Governance).

■ **Kkr entra in Enilive**

Eni e Kkr hanno firmato un contratto per l'ingresso di Kkr nel 25% del capitale sociale di Enilive, la società Eni che raccoglie le attività di bioraffinazione, produzione di biometano, car sharing e distribuzione carburanti e vettori energetici per la mobilità. L'operazione, si legge in una nota, "unisce la capacità di Eni di sviluppare business energetici a elevata crescita con l'esperienza di Kkr in qualità di investitore di lungo termine con un solido track record nei settori dell'energia e delle infrastrutture, contribuendo ulteriormente alla crescita di Enilive". Il corrispettivo pattuito è vicino ai 3 miliardi.

■ **Iplom Main Sponsor del Festival della Scienza 2024**

La società Iplom ha partecipato nel ruolo di Main Sponsor al Festival della Scienza 2024, con un laboratorio in cui ha illustrato quattro esempi concreti di attività di economia circolare e recupero e riutilizzo della CO₂: teleriscaldamento, idrogeno verde, produzione di fertilizzanti da Ammoniaca e alimentazione di microalghe con l'anidride carbonica.

■ **Nuove acquisizioni in Serbia e Croazia per Itelyum**

Itelyum ha annunciato due nuove acquisizioni strategiche in Serbia e Croazia, che segnano un importante passo avanti nella sua espansione internazionale e consolidando il suo ruolo centrale nella promozione dell'economia circolare. In una nota si legge che i "Balceni occidentali sono un'area strategica per la presenza di comparti industriali in crescita e per la crescente attenzione a modelli di sviluppo sostenibile; siamo quindi orgogliosi di poter contribuire con il nostro know-how e le nostre soluzioni innovative allo sviluppo dell'economia circolare in questi territori".

■ **Biocarburanti: sul mercato italiano è arrivato Neste MY Renewable Diesel**

Da gennaio 2025 è disponibile in Italia, grazie alla collaborazione con Firmin, distributore di carburanti a Trento, il biocarburante 100% Hvo di Neste, My Renewable Diesel. Ottenuto da materie prime rinnovabili al 100%, principalmente di oli e grassi di scarto, l'Hvo permette di ridurre le emissioni di gas-serra fino al 90% rispetto al gasolio fossile durante l'intero ciclo di vita, ed è adatto a tutti i motori diesel. Una nota di Neste informa che "la collaborazione con Firmin è un passo importante per aumentare la presenza di Neste in un Paese in cui riscontriamo un crescente interesse per il diesel rinnovabile come mezzo per decarbonizzare il settore dei trasporti".

■ **Nextchem inaugura "NX Engineering District" a Catania**

È stato inaugurato a Catania l'NX Engineering District, il nuovo centro di ingegneria a elevato contenuto tecnologico di NEXTCHEM (MAIRE), che punta a diventare un nuovo polo di attrazione per coinvolgere talenti nel campo dell'innovazione e della tecnologia a supporto della transizione energetica. L'obiettivo è creare un polo con più di 200 professionisti, con un elevato profilo in tema di competenze tecnologiche. In una nota Nextchem spiega che "l'apertura di questo nuovo polo tecnologico a Catania risponde all'esigenza di accogliere e formare competenze ingegneristiche e tecniche che siano in grado di interpretare e anticipare i problemi di una società in grande evoluzione".

■ **Premio speciale Sustainability Awards a Q8**

È stato assegnato alla Q8 Italia il Premio speciale "Sustainability Awards" come modello di impresa antropocentrica, resiliente e sostenibile coerente con il paper Industry 5.0 della Commissione Europea. Il premio ha lo scopo di celebrare l'eccellenza raggiunta da prestigiose aziende italiane di tutti i settori in termini di sostenibilità e responsabilità sociale, in linea con gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite.

■ **Q8 presenta il Bilancio di Sostenibilità 2023-2024**

Q8 Italia ha presentato il "Bilancio di Sostenibilità 2023-2024" che illustra le iniziative realizzate nelle aree ESG (Environmental, Social, Governance), coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile approvati dall'ONU. Nell'area "Environmental" il Rapporto spiega che l'azienda ha acquistato il 100% dell'elettricità utilizzata da fonti rinnovabili certificate e diminuito i propri consumi energetici del 12,8% anche grazie all'utilizzo di tutte le migliori e più innovative tecnologie, e continuato il trend pluriennale di riduzione delle emissioni. In quella "Social" prosegue ha continuato ad investire sul proprio capitale umano, assumendo, tra l'altro, di più di 50 giovani con un media di 28 anni d'età. Ulteriore elemento di rilievo, si legge, la recente introduzione della Job Sustainable Guide con i principi guida concreti per promuovere un ambiente di lavoro sano, piacevole e inclusivo. Quanto all'area "Governance", ha continuato a garantire l'adeguatezza dei propri assetti alla natura e alle dimensioni dell'impresa, nonché al ruolo dell'innovazione e della digital transformation per una data-driven company come Q8. "Sono davvero orgoglioso – ha dichiarato Bashar Al Awadhi, Amministratore Delegato di Q8 Italia - di come l'Azienda, anche quest'anno, abbia fornito il proprio contributo ai fattori ESG (Environment, Social, Governance) integrati in tutte le proprie strategie di business".

■ **A WSP progetto esecutivo bonifica sito "Caffaro" di Brescia**

WSP Italia è stata incaricata del progetto esecutivo degli interventi relative alle opere di decommissioning, bonifica e messa in sicurezza permanente dell'ex stabilimento Caffaro di Brescia, per un importo complessivo di circa 45 milioni di euro. Gli interventi, in corso di progettazione esecutiva, avranno una durata stimata di 5 anni. Le attività previste includono: progettazione delle attività di indagine propedeutiche alle demolizioni e bonifiche; programmazione del decommissioning, che comprende la bonifica amianto; progettazione degli interventi di bonifica dei suoli profondi e di messa in sicurezza permanente; attività di monitoraggio ambientale.

INNOVAZIONE: ALLA ATILIO CARMAGNANI IL “PREMO DEI PREMI”

Un premio, anzi il “Premio dei premi” per l’innovazione. Il prestigioso riconoscimento, assegnato ogni anno presso la Fondazione Cotec su mandato del Presidente della Repubblica, quest’anno è andato alla Attilio Carmagnani “AC” Spa, storica azienda associata ad UNEM, specializzata nel commercio, nello stoccaggio e nell’analisi dei prodotti chimici. Un riconoscimento che premia le aziende italiane che emergono per il livello di innovazione raggiunto con l’obiettivo di stimolare e promuovere il progresso. La Attilio Carmagnani è stata selezionata come vincitrice della categoria Prize del premio di Confindustria “Imprese per Innovazione (Premio IxI)”, realizzato in collaborazione con La Fondazione Giuseppina Mai, con il sostegno di Fondimpresa, con il contributo di Cerved, IWS e Warrant Hub e con il supporto tecnico dell’Associazione Premio Qualità Italia (APQI). La cerimonia di premiazione si è svolta lo scorso 17 dicembre.

“Ricevere un riconoscimento così prestigioso nel campo dell’open innovation, ha dichiarato Irene Bonetti, Direttrice del Deposito Costiero di Attilio Carmagnani “AC” S.p.A. che ha ritirato il premio, ci rende orgogliosi e conferma che solo misurando e poi comunicando l’innovazione messa in atto si possono condividere i risultati raggiunti. Da sempre intendiamo l’innovazione come un processo strutturato e continuo, che integra in tutte le fasi nuove risorse e nuove tecnologie. Il nostro obiettivo, ha proseguito, è il miglioramento della qualità, della produttività e della sicurezza, ma poniamo molta attenzione alla verifica dei risultati ottenuti. Ogni anno rivediamo gli obiettivi con una serie di indicatori di performance (KPI) specifici che permettono di monitorare e misurare i progressi verso gli obiettivi stabiliti. Per noi l’innovazione è un fattore competitivo”.

La Attilio Carmagnani “AC” S.p.A. è stata fondata a Genova nel 1904. Azienda storica familiare opera nel commercio, nello stoccaggio e nell’analisi di prodotti chimici, rappre-



sentando un elemento centrale nella logistica dell’industria manifatturiera in Italia e in Europa. L’azienda acquista e rivende prodotti a livello globale, garantendo soluzioni personalizzate e flessibili. Nel contesto della supply chain Attilio Carmagnani “AC” si occupa di tutte le fasi comprese tra la produzione e il consumo finale. Importa solventi prevalentemente via nave, li stocca nel deposito costiero di proprietà e li consegna ai clienti principalmente via strada.

“L’innovazione, ha commentato Emilio Carmagnani Direttore Generale della Attilio Carmagnani “AC” S.p.A, ha portato all’ampliamento e miglioramento del nostro portafoglio prodotti, all’ottimizzazione dei processi aziendali, alla diversificazione della rete di fornitori e all’espansione internazionale, con un aumento del fatturato, legato agli aspetti innovativi, sia tecnici che organizzativi, che è passato dal 13% del 2021 al 38% del 2023. Un altro indicatore significativo dei progressi raggiunti è il nostro fatturato export, che nel 2022 e nel 2023 ha superato il 10% del totale, ottenendo lo status di esportatore abituale.”

“Siamo impegnati in una transizione verso un modello operativo circolare e abbiamo implementato un avanzato sistema di supervisione e controllo per gli impianti del deposito, grazie agli investimenti di industria 4.0. Non ci limitiamo solo all’innovazione di prodotto, ha concluso, ma promuoviamo un approccio a 360° che coinvolge anche l’innovazione nei processi produttivi, nelle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, nel risparmio energetico, nella sostenibilità ambientale, nella gestione delle risorse umane e nei modi di personalizzare il servizio per i clienti”.



L'IA è nelle pagine di scienza e tecnologia, ovviamente, ma anche in quelle di economia e finanza, nelle cronache, dove si parla di tutela dei lavoratori e di diritti, di salute, di correttezza delle informazioni e di politica, di tempo libero e di cucina, come pure, e moltissimo, negli spazi dedicati all'arte, all'architettura e alla letteratura: [...] l'attenzione del pianeta oggi è tutta per l'intelligenza delle macchine e per ciò che essa comporta per noi, nel bene e nel male.

[...] Stiamo vivendo una di quelle svolte epocali che hanno segnato la storia degli esseri umani, e non possiamo non contribuire alla discussione su quali strade intraprendere, dobbiamo farlo nel nostro stesso interesse.

[...] L'intelligenza artificiale è il risultato di tre sfide che assomigliano a grandi fiumi che scorrono per un vasto tratto separatamente, ma poi finiscono per confluire in un unico, potente corso d'acqua. Le sfide sono quella di creare macchine che imitino gli esseri viventi, quella di comprendere il nostro cervello e quella di mettere a punto altre macchine che siano in grado di compiere azioni caratteristiche della mente umana.

[...] Siamo arrivati al momento in cui i tre grandi fiumi che conducono all'Intelligenza Artificiale stanno per fondersi.

>> **Barbara Gavallotti**, *Il futuro è già qui*, 2024, Mondadori

SOSTENIBILI OGGI, PER COSTRUIRE IL MONDO DI DOMANI.



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 **59 aziende** e più di **1800 persone** che insieme contribuiscono ad alimentare il **circolo virtuoso della sostenibilità**.

FACCIAMO CIRCOLARE LA CIRCULAR ECONOMY.



**CONSORZIO
NAZIONALE
OLI USATI**
CONOU