

muoversi

UNEM

ENERGIE E TECNOLOGIE PER IL FUTURO



SPECIALE ASSEMBLEA

ENERGIA: UN FUTURO POSSIBILE

**DIVERSIFICARE LE FONTI,
GARANTIRE LA SICUREZZA ENERGETICA,
DECARBONIZZARE DAVVERO**

UN APPELLO ALLA POLITICA

Il Presidente Spinaci ha concluso l'assemblea con un appello alle forze politiche per trovare una visione condivisa sulle reali priorità e su come affrontarle, contro ogni "negazionismo", sia sui cambiamenti climatici che su tutte le tecnologie per combatterli, e contro ogni approccio ideologico e divisivo sulle questioni energetiche.



>> pag. 4

PER UNA TRANSIZIONE SOSTENIBILE

Il Ministro Giorgetti è intervenuto all'assemblea raccontando l'impegno del MISE affinché la transizione sia realmente sostenibile, esprimendo la sua convinzione che sia più strategico e vantaggioso puntare su un mix di fonti energetiche, che comprendano quindi non solo l'elettrico ma anche biocarburanti e low carbon fuels.



>> pagg. 10

IL PUNTO DI VISTA DELLE ISTITUZIONI

Un resoconto degli interventi dei rappresentanti della politica e delle Istituzioni nazionali ed europee all'assemblea, che hanno permesso di realizzare un dibattito franco e costruttivo sul futuro dell'energia e della mobilità: i Senatori Arrigoni e Gallone, gli Onorevoli Paita, Misiani e De Toma, gli europarlamentari Borchia e Toia.



>> pag. 25-29

NULLA SI CREA, NULLA SI DISTRUGGE, L'OLIO SI RIGENERA.

Itelyum produce basi lubrificanti rigenerate di Gruppo II+, con un livello qualitativo d'eccellenza. Grazie alla collaborazione con Infineum, oggi le basi Itelyum HG hanno ottenuto la qualificazione API CI-4 di un olio motore 15W-40. Itelyum, tecnologia e innovazione per un mondo più sostenibile.

ITELYUM 

Infineum 

INDICE

EDITORIALE

APERTURA

UN APPELLO ALLA POLITICA

di Claudio Spinaci

ATTUALITÀ

PERCHÉ NON BASTANO LE BUONE INTENZIONI

di Salvatore Carollo

SE TORNA LO SPETTRO DELL'INFLAZIONE A DUE CIFRE

di Michele Masulli

SPECIALE ASSEMBLEA

L'IMPEGNO DEL MISE PER UNA TRANSIZIONE SOSTENIBILE

di Giancarlo Giorgetti

IL CONCETTO DI "ZERO EMISSIONI" È DIVERSO DA "ZERO EMISSIONI NETTE"

di Carlo Stagnaro

DECARBONIZZARE I TRASPORTI: SCENARI A CONFRONTO

di Lisa Orlandi

UN ANNO DI ENERGIA

l'intervento del presidente Claudio Spinaci in conferenza stampa di presentazione dell'assemblea 2022

ENERGIA: SENZA UNA POLITICA COMUNE

RISCHIAMO DI SFASCIARE L'EUROPA

di Aurelio Regina

PERCHÉ DOBBIAMO RIMANERE UNA DEMOCRAZIA INDUSTRIALE ATTIVA

di Paolo Scudieri

IL PUNTO DI VISTA DELLA POLITICA

LE TROPPE CONTRADDIZIONI DELLE POLITICHE EUROPEE

Paolo Arrigoni

SCELTE IRREALISTICHE PORTERANNO A RIMANERE SENZA SOLUZIONI

Alessandra Gallone

LA GUERRA RUSSA-UCRAINA HA IMPOSTO

DI GUARDARE CON REALISMO AL FUTURO

Raffaella Paita

EXTRA PROFITTI, CORRETTIVI PER RENDERE IL CONTRIBUTO

MENO GRAVOSO POSSIBILE

Antonio Misiani

LA RETE CARBURANTI ASPETTA RISPOSTE

Massimiliano De Toma

È ORA CHE IL CONCETTO DI NEUTRALITÀ TECNOLOGICA TORNI DI MODA

Paolo Borchia

VERSO L'EUROPA CI VUOLE ATTENZIONE

Patrizia Toia

INTERVISTE

a Sara Moretto, Irene Bonetti, Gianni Murano, Giuseppina Fusco e Andrea Rossetti

RUBRICHE

RASSEGNA STAMPA

STORIA DEL PETROLIO:

Cinquant'anni di "prezzi amministrati" bastano e avanzano

di Giorgio Carlevaro

NUMERI ENERGIA

PROFESSIONI DEL SETTORE:

intervista a Claudio Lamanna (Mares)

EDUCATION:

Il master CTBSI occasione di crescita

TECNOLOGIE PER IL FUTURO:

"Astron Omega 1": un motore a scoppio ma senza pistoni

NEWS DALLE ASSOCIATE

NOVITÀ LEGISLATIVE

IMMAGINARE IL FUTURO

EDITORIALE

Parlare di energia oggi è sicuramente molto più complicato che l'estate scorsa quando i più pensavano che la fiammata dei prezzi si sarebbe spenta rapidamente. Basta scorrere le dichiarazioni di politici e opinionisti di quei giorni, tutte tese a minimizzare un problema che di congiunturale non aveva nulla. Eppure, già allora c'era chi aveva provato ad avvertire sui rischi che si correvano mettendo fuori gioco anzitempo tutte quelle fonti che a livello mondiale, oggi come vent'anni fa, coprono oltre l'80% della domanda di energia. Tra questi il Prof. Alberto Clò che nel novembre 2021 scriveva che *"nel timore che l'attenzione dei Governi si concentri sulle urgenze di oggi più che sulle sue proposte per il domani (leggasi Fit for 55), la Commissione tende a sminuirne l'importanza, dicendo che nulla è cambiato e che ad aprile 2022 si tornerà alla normalità. Così non è, e la Commissione farebbe meglio a tenere gli occhi bene aperti per evitare le trappole di cui è disseminata la strada della transizione energetica"*.

Ed è proprio questo il punto, il non avere considerato le ricadute pratiche di politiche che negli ultimi 10-15 anni si sono occupate quasi esclusivamente di come decarbonizzare l'economia, che è un tema sicuramente rilevante, e non di come arrivarci in modo sicuro e sostenibile non solo ambientalmente. Come scrive il Presidente Claudio Spinaci nel suo commento di apertura, *"garantire la sicurezza energetica significa avere una programmazione ragionevole e di lungo termine, con la diversificazione delle fonti e delle tecnologie"*. Cose che evidentemente sono mancate in tutti questi anni in cui sono stati introdotti di continuo *"nuovi obiettivi, sempre più stringenti e ravvicinati nei tempi, pressoché impossibili da raggiungere senza gravi contraccolpi in termini di tenuta sociale"*.

Un atteggiamento che non è cambiato nonostante nel frattempo sia scoppiata una guerra che ha reso la situazione ancora più complicata e incerta. Lo dimostrano i voti del Parlamento europeo e del Consiglio sul regolamento CO₂ per i veicoli leggeri che hanno sostanzialmente confermato l'indirizzo della Commissione per un futuro *"full electric"*, con il rischio che si ripeta lo stesso errore e cioè di trascurare la sostenibilità complessiva delle scelte e i loro riflessi economici e sociali, perseverando in una logica di esclusione e non di inclusione delle diverse fonti energetiche nel processo di transizione.

Ebbene, l'assemblea di quest'anno, a cui dedichiamo uno speciale in questo numero, ha provato ad approfondire tutti questi aspetti con due tavole rotonde a cui hanno partecipato rappresentanti dei principali partiti politici ed operatori del settore che, come si può leggere nelle pagine che seguono, hanno in larga parte confermato la sensazione che le politiche europee su certi temi abbiano preso una connotazione un po' ideologica. Da qui l'appello alla politica lanciato dal presidente Spinaci alla conclusione dei lavori affinché si *"trovi una visione condivisa sulle reali priorità e su come affrontarle"* e si *"inizi a vedere la questione da un punto di vista un po' più alto, che vada al di là della disputa elettorale di breve termine"*.

Buona lettura



MUOVERSI

TRIMESTRALE DI UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ
ANNO 2022 N. 3 LUGLIO/SETTEMBRE

Direttore Responsabile

Marco D'Aloisi

Collaboratori

Armando Durazzo, Paolo Guarino, Roberto Roscani

Ideazione e Progettazione Grafica

Valerio Ventucci per Atlas Consulting





Claudio Spinaci
Presidente
Unione Energie per la
Mobilità - unem

UN APPELLO ALLA POLITICA *di Claudio Spinaci*

Tutto ci dice che questa è una crisi strutturale e non congiunturale come qualcuno pensava a settembre o ottobre dell'anno scorso e come si continua, in qualche caso, a pensare oggi legandola esclusivamente all'invasione russa dell'Ucraina

Questo è un anno molto particolare direi non solo per l'industria dell'energia, ma per tutto il comparto manifatturiero, e quindi nel corso della nostra ultima assemblea, di cui parliamo ampiamente nelle pagine che seguono, non potevamo non chiederci quali fossero le ragioni reali di questa grave crisi legata al costo dell'energia, al di là di ciò che emerge da un dibattito pubblico che spesso banalizza, o peggio analizza con superficialità, le principali criticità del nostro tempo.

Tutto ci dice che questa è una crisi strutturale e non congiunturale come qualcuno pensava a settembre o ottobre dell'anno scorso e come si continua, in qualche caso, a pensare oggi legandola esclusivamente all'invasione russa dell'Ucraina. Il costo dell'energia ha avuto, infatti, un aumento esponenziale già nella seconda metà del 2021 quando la guerra era ancora lontana, ed è stata la conseguenza del ritorno della domanda mondiale ai livelli del 2019 perché, per fortuna, in quel momento la pandemia sembrava del tutto superata e la Cina aveva cominciato a

consumare un po' più gas avendo avviato la trasformazione delle proprie centrali a carbone: ciò è bastato a far crescere il prezzo del gas del 400% sui mercati europei, ma solo del 30-40% negli Stati Uniti. E qui emerge la specificità geografica di questa crisi che ha travolto soprattutto l'Europa. Quindi noi nel giro di qualche mese abbiamo avuto un incremento di prezzo dell'energia dieci volte superiore rispetto alle aziende nordamericane. Questo fatto non può essere ricondotto ad un episodio congiunturale.

Evidentemente qualcosa non ha funzionato a livello europeo se il semplice ritorno della domanda ai livelli di due anni prima ha generato una crisi energetica che ha messo in ginocchio interi settori manifatturieri.

La vera causa, a mio avviso, è nelle po-

litiche energetiche europee degli ultimi 10-15 anni, che hanno trascurato la sicurezza energetica concentrandosi esclusivamente - peraltro più a parole che nei fatti - su obiettivi di decarbonizzazione, mettendo da parte la variabile sicurezza nel processo di transizione. La tutela ambientale è assolutamente necessaria, ma se a questa non affianchiamo contemporaneamente la sostenibilità economica e sociale, e quindi la sicurezza energetica, alla prima discontinuità si entra in emergenza. Garantire la sicurezza energetica significa avere una programmazione ragionevole e di lungo termine, con la diversificazione delle fonti e delle tecnologie. A me sembra che tutto questo sia mancato: la programmazione è stata carente con l'introduzione continua di nuovi obiettivi sempre più stringenti



e ravvicinati nei tempi, pressoché impossibili da raggiungere senza gravi contraccolpi in termini di tenuta sociale. La diversificazione delle fonti non c'è stata, anzi si è frapposto ogni sorta di ostacolo alla trasformazione delle fonti tradizionali, e tantomeno la diversificazione geografica visto che la dipendenza dal gas russo è passata dal 30% del 2010 al 40% attuale, legandoci a infrastrutture poco flessibili, assolutamente vincolanti, che stanno mettendo in ginocchio l'Europa.

Chi avrebbe mai detto che nel 2022 avremmo bruciato carbone per di più con centrali di trent'anni fa? Se qualcuno avesse pensato a come utilizzare anche il carbone in modo ambientalmente sostenibile e avesse magari modernizzato le centrali già presenti, forse oggi avremmo una freccia in più nel nostro arco. Quando si arriva a gestire l'energia con una logica emergenziale, come si sta facendo oggi, i risultati possono essere disastrosi.

La stessa cosa sta succedendo, purtroppo, con la decarbonizzazione dei trasporti. Basta guardare alle ultime decisioni dell'Europa sul "Fit for 55" che hanno lo stesso *imprinting*: puntare su un'unica tecnologia, con un'impostazione ideologica che esclude "a prescindere" la decarbonizzazione delle tecnologie tradizionali, nessuna neutralità tecnologica e nessuna reale competizione tra le varie fonti. L'unica via alla decarbonizzazione è stata individuata nell'elettrificazione totale della mobilità individuale, mentre l'evoluzione delle altre tecnologie è stata bloccata "per legge". Una scelta che porta con sé gli stessi rischi che stiamo affrontando oggi per la copertura del nostro fabbisogno energetico.

Se fosse vero che l'Europa non ha pregiudizi sull'evoluzione dell'intero sistema energetico, come ci viene detto, allora perché continua ad adottare normative che impediscono alle fonti tradizionali di evolversi e contribuire concretamente alla decarbonizzazione della mobilità? Se la tecnologia elettrica fosse così palesemente superiore, costasse meno, fosse accessibile e accettata dalla maggioranza dei consumatori, allora perché c'è bisogno di una tassonomia che decide in quali settori investire e in quali no? Perché si introduce un sistema di calcolo delle emissioni parziale, e quindi sbagliato, che penalizza tecnologie come i low carbon fuels? C'è qualcuno in Italia che vorrebbe addirittura impedire l'accesso ai contributi del PNRR a fondo perduto per l'installazione di colonnine di ricarica elettrica ai titolari dei punti



vendita carburanti perché in questo modo si favorirebbero i carburanti tradizionali, quando invece si dovrebbe promuovere la trasformazione di tali infrastrutture in punti vendita energie (tutte le energie!) per la mobilità.

Tutto questo mi fa perciò pensare che c'è un retropensiero con un approccio completamente ideologico. In qualche modo lo ha detto anche il Ministro Cingolani, secondo il quale *"in tutta questa corsa all'elettrificazione penso che chi sta correndo non vuole i carburanti sintetici"*.

Ma il vero elemento che dovrebbe preoccuparci è la piega che ha preso il dibattito dal punto di vista politico, con due fazioni completamente opposte che usano la questione energetica come contrapposizione identitaria di coalizione. Sull'energia questo gioco non si può fare perché le trasformazioni richiedono piani attuativi coerenti della durata di alcuni decenni. Tempi nei quali le diverse coalizioni si alternano e non sarà possibile ogni volta cambiare ricetta senza danni considerevoli e sprechi inammissibili. Come diceva il Prof. Prodi nell'intervista che ci ha rilasciato per l'assemblea dello scorso anno: *"se non c'è una politica uniforme e coordinata, rischiamo il fallimento di tutto il processo di transizione"*.

Lancio per questo un appello alle forze politiche più responsabili affinché si trovi una visione condivisa sulle reali priorità e su come affrontarle, contro ogni forma di "negazionismo" sia sui cambiamenti climatici in atto che sull'evoluzione di tutte le tecnologie per combatterli. L'Europa è nata con la

CECA, proprio per affrontare tutti insieme le questioni energetiche e mai si era giocato così pesantemente in termini di visioni "partitiche". Non si può continuare ad andare avanti secondo una logica da scontro elettorale, con una polarizzazione così forte tra due blocchi dove c'è qualcuno che afferma: "noi verdi, voi neri".

La graduale decarbonizzazione delle fonti tradizionali è parte rilevante della soluzione e non il problema. Per questo da anni l'intera filiera cerca soluzioni realmente sostenibili, accettabili per i consumatori e che non facciano regredire la nostra società. Non entriamo nelle dinamiche politiche, ma credo sia giunto il momento che la politica inizi a vedere la questione da un punto di vista un po' più alto, che vada al di là della disputa elettorale di breve termine. ■

Ma l'elemento che dovrebbe preoccuparci è la piega che ha preso il dibattito dal punto di vista politico, con due fazioni completamente opposte che usano la questione energetica come contrapposizione identitaria.

Sull'energia questo gioco non si può fare perché le trasformazioni richiedono piani attuativi coerenti della durata di alcuni decenni durante i quali diverse coalizioni si alternano





Salvatore Carollo
Energy and
Oil&Gas trader
and analyst

PERCHÉ NON BASTANO LE BUONE INTENZIONI di Salvatore Carollo

L'approvazione da parte del Parlamento europeo della proposta di fermare definitivamente i motori a combustione interna a partire dal 2035 appare dettata da una visione semplicistica che assume che per legge si possa imporre l'evoluzione che più desideriamo al processo tecnologico ed industriale, senza verificare tutte le implicazioni ed i costi connessi.

Nella storia recente c'è un precedente simile ovvero la decisione presa dal Congresso americano sulla spinta ambientalista dei movimenti nati successivamente all'incidente di Chernobyl del 1986.

Dopo anni di battaglie e manifestazioni, finalmente nel 1982, il Congresso a maggioranza democratica approvò il Clean Air Act, una legge che imponeva la rivoluzione della tecnologia di

produzione dei combustibili per i trasporti, intervenendo nella loro composizione molecolare.

Un minuto dopo il voto, gli americani scoprirono che l'industria americana della raffinazione non aveva impianti in grado di produrre combustibili con queste caratteristiche.

Per rispondere alle richieste poste dalla nuova legge, si sarebbero dovuti effettuare investimenti massicci che, nel nuovo contesto del mercato internazionale di margini bassi, nessuno era disposto ad affrontare. Nulla fu fatto per incentivare i raffinatori ad investire nelle tecnologie (costosissime) che avrebbero dovuto innovare tutto il processo produttivo.

Iniziò così un processo di ripetuti rinvii della sua entrata in vigore fino al 1999, quando durante la campagna

Il problema si conosceva, ma nessuno voleva dirlo. Si decise di scaricare il problema sulle spalle dell'Opec cui si cominciò a chiedere di produrre più petrolio. L'Opec aumentò la produzione ben 7 volte in 4 mesi e ad ogni aumento corrispondeva un aumento del prezzo. Il Brent passò dai 9 dollari/barile di gennaio ai 40 di aprile. Non mancava il greggio, ma la benzina riformata in linea con le nuove leggi

presidenziale Gore-Bush, Clinton per garantire i voti "verdi" a Gore, impose l'attuazione della legge a partire dal 1° gennaio 2000.

I primi mesi del 2000 furono tragici per la nuova amministrazione Bush, con stazioni di servizio senza benzina e prezzi alle stelle (dallo storico 1 dollaro/gallone a 4 dollari/gallone).

Il problema si conosceva, ma nessuno voleva dirlo. Si decise di scaricarlo sulle spalle dell'Opec cui si cominciò a chiedere di produrre più petrolio. L'Opec aumentò la produzione ben 7 volte in 4 mesi e ad ogni aumento corrispondeva un aumento del prezzo. Il Brent passò dai 9 dollari/barile di gennaio ai 40 di aprile.

Non mancava il greggio, ma la benzina riformata in linea con le nuove leggi.

Il problema non è mai stato risolto. Le Majors hanno progressivamente abbandonato il settore della raffinazione e l'America da allora è rimasta in una situazione precaria. Vanno avanti im-



portando componenti ottanici dal Venezuela e dall'Europa.

Ad ogni uragano che blocca le poche raffinerie in grado di produrre le benzine a norma, l'Amministrazione è costretta a sospendere le norme ambientali e consentire la vendita di benzina "tradizionale" più inquinante come ai vecchi tempi. Da 20 anni, nonostante quello che si fa credere su certa stampa, gli USA sono assolutamente fragili in campo energetico e soprattutto nel settore ancora decisivo degli idrocarburi.

Solo il 30% delle benzine prodotte dal sistema di raffinazione americano sono in linea con le specifiche di legge. Il resto deve essere mescolato con i componenti importati. Il che vuol dire che anche il resto del mondo paga il conto di questa legge. Per avere i componenti ottanici gli americani pagano prezzi altissimi sottraendoli agli altri Paesi. Ovviamente, le benzine prodotte che non riescono ad essere blendate con i componenti importati devono essere esportate verso i paesi che hanno leggi più permissive (Africa e Medio Oriente). Questo fatto viene raccontato come se gli Stati Uniti fossero diventati esportatori netti di petrolio e prodotti petroliferi.

Una grande vittoria verde ambientalista che ha distrutto l'equilibrio del mercato energetico americano ed europeo, a danno dei paesi più fragili del Sud America soprattutto.

Fu il primo clamoroso episodio di gestione della transizione energetica sviluppato senza rispetto della neutralità tecnologica.

Un errore che grava ancora sul sistema energetico americano e di cui pagano le conseguenze i paesi più poveri, per i quali i miglioramenti ambientali si sono allontanati dai loro orizzonti per decenni e forse per sempre. Eppure, solo ora dopo 20 anni, Biden finalmente ammette che esiste un problema, anche se tenta di scaricarlo in parte sulle compagnie petrolifere ed in parte sui paesi Opec. Non si riesce ad ammettere che le decisioni del 1982 e del 1999, anche se ispirate da buone intenzioni, furono completamente sbagliate nei tempi e nella gestione del processo di attuazione.

Cambiare i processi industriali e le tecnologie di produzione costa e richiede interventi complessi di cambiamenti infrastrutturali.

L'errore commesso dal Parlamento europeo nel 2022 si può assimilare a quello del Congresso americano nel 1982.

Un voto che esprime soltanto un desi-

derio senza accompagnarlo ad alcuna analisi seria della complessità della materia, scegliendo in modo pregiudiziale una soluzione tecnologica (l'elettrico) senza considerare tutte le altre tecnologie su cui si sta studiando e sperimentando e che, forse, potrebbero rivelarsi più consone ed adattabili alla struttura urbanistica delle nostre città.

Si è invece inflitto un colpo secco ad una delle industrie europee che gode ancora di un primato tecnologico di grande prestigio. Le spinte ideologiche determineranno il tramonto di questo settore aumentando la nostra dipendenza dalla Cina. Davvero un grande risultato.

Veramente sorprendente è il commento di alcuni analisti che, dando per scontata una presunta ferma volontà dell'industria automobilistica tedesca di passare all'elettrico, invitano l'Italia a rassegnarsi e muoversi nella stessa direzione. Al danno si aggiunge la beffa. Eppure ci sono studi ed analisi che mostrano l'esistenza di percorsi tecnologici che potrebbero produrre gli stessi benefici ambientali mantenendo il patrimonio industriale oggi esistente.

Rimane da capire come si consentirà agli abitanti dei quartieri popolari che vivono nell'ammasso di palazzoni multipiani, dove la notte le auto sono accatastate alla meno peggio, di acquistare un'auto elettrica e di ricaricare le batterie. Lanceranno dei cavi dalle finestre fino a raggiungere la propria vettura parcheggiata chi sa dove?

Dietro questa decisione, si intravede inoltre una limitatissima conoscenza del mondo dell'energia nella sua globalità, una scarsa consapevolezza dei cambiamenti strutturali del mercato petrolifero che sta mettendo a fuoco la fragilità del sistema europeo.

Il crollo virtuale del prezzo del WTI a -37 €/bbl avvenuto nella borsa di New York il 20 aprile 2020, è stato vissuto come il segno della fine di un'era.

La vigorosa successiva ripresa dei prezzi è suonata come una sorpresa fastidiosa ed incomprensibile. Ancora in piena pandemia, la domanda di prodotti petroliferi è tornata a salire in modo inarrestabile ed il prezzo del greggio si è portato decisamente al di sopra dei 100 dollari/barile. Il mondo richiede il petrolio e lo richiederà ancora per decenni, che piaccia o no.

La guerra in Ucraina ha solo sigillato ed amplificato una crisi che viene da lontano anche se non rientra negli schemi interpretativi di tanti analisti energetici, cui sfugge la complessità

Per favorire gli investimenti occorre un clima di fiducia e di certezza di lungo periodo, che manca agli operatori ormai da oltre un decennio e che le recenti decisioni del Parlamento hanno ulteriormente distrutto. Rischiamo di essere travolti da una crisi di approvvigionamento mentre ci illudiamo di essere già fuori dalle fonti fossili

tecnologica del petrolio e la sua dimensione globalizzata.

Può sembrare banale ricordarlo, ma il petrolio è solo una materia prima che non viene usata in quanto tale. Usiamo i prodotti petroliferi (benzina, gasolio, jet fuel, olio combustibile, nafta, lubrificanti, ecc.) che sono ottenuti attraverso la lavorazione del petrolio greggio negli impianti di raffinazione.

Da tempo gli investimenti del settore upstream per la ricerca e lo sviluppo di idrocarburi sono stati ridotti. Le grandi banche e fondi finanziari, per tener conto della pressione esercitata dai movimenti ambientalisti, hanno declassato gli investimenti upstream fra quelli rischiosi e incerti nel lungo tempo. Le compagnie petrolifere hanno quindi rallentato le attività upstream, causando una riduzione visibile della produzione mondiale di idrocarburi. La ripresa della domanda si è incontrata con una minore offerta potenziale, spingendo il livello dei prezzi del greggio, dopo tanti anni, ben al di sopra dei 100 dollari/barile.

Oggi, la ridotta offerta di prodotti finiti a causa della ridotta capacità di raffinazione efficiente disponibile, a fronte della forte ripresa della domanda, sta spingendo il prezzo dei prodotti finiti a livelli mai visti nel passato decennio. Dopo tanti anni di margini negativi o vicini al break even, i margini di raffinazione sono migliorati, ma non al livello tale da incentivare quegli investimenti strutturali che occorrerebbero. Per favorire gli investimenti occorre un clima di fiducia e di certezza di lungo periodo, che manca agli operatori ormai da oltre un decennio e che le recenti decisioni del Parlamento hanno ulteriormente distrutto.

Rischiamo di essere travolti da una crisi di approvvigionamento mentre ci illudiamo di essere già fuori dalle fonti fossili.

Tutto questo per sottolineare che l'Europa sembra muoversi all'interno di una visione quasi ideologica che prescinde da quanto sta avvenendo nel resto del mondo. Speriamo che un ripensamento sia possibile prima che il danno diventi irreversibile. ■





Michele Masulli
Direttore Area
Energia I-com

SE TORNA LO SPETTRO DELL'INFLAZIONE A DUE CIFRE

di Michele Masulli

Nel mese di giugno l'inflazione ha continuato ad accelerare, attestandosi a un livello (+8%) che non si osservava da più di 35 anni, per l'esattezza dal gennaio 1986, quando si registrò un +8,2%. Invero, è dall'autunno del 2021 che le maggiori economie europee riportano un'accelerazione progressiva dei prezzi al consumo. Alla base di questa tendenza si individuavano strozzature dal lato dell'offerta, che rispecchiano sia la sollecita ripresa della domanda mondiale di beni sia colli di bottiglia formati lungo le filiere produttive, e l'aumento dei costi delle materie prime. Per questo, già al termine dell'anno trascorso, secondo le elaborazioni ISTAT, l'indice armonizzato dei prezzi al consumo presentava un rialzo consistente (+1,9%), inferiore comunque ai dati di Germania (+3,2%),

Spagna (3%) e Francia (2,1%): valori tutti superiori o prossimi all'obiettivo di medio termine della politica monetaria della BCE (2%). Le tensioni inflazionistiche sono state aggravate dall'avvio del conflitto ucraino, sulla scorta dell'aumento significativo delle quotazioni di gas naturale, petrolio e materie prime agricole. Se le fonti fossili sono preda dell'incertezza riguardante i flussi dalla Russia, i prodotti agricoli potrebbero risentire ulteriormente dell'attuale periodo di siccità. Fatto sta che, nella prima parte del 2022, la dinamica inflazionistica, seppure lievemente inferiore rispetto alla media dell'Eurozona, è risultata per l'Italia molto sostenuta, ad eccezione di una contrazione temporanea nel mese di aprile in corrispondenza dei provvedimenti del Governo sulle accise dei

carburanti. A contribuire in misura determinante all'incremento dei prezzi, pertanto, ci sono sicuramente i beni energetici di entrambe le componenti (a giugno +64,3% della componente regolamentata, +39,9% per quella non regolamentata) e i prodotti alimentari. Tuttavia, cresce anche l'inflazione di fondo, che identifica le componenti persistenti dell'aumento dei prezzi. Al netto di energia, alimenti e tabacchi, l'indice dei prezzi è aumentato del 3,1%. La spinta degli input energetici e delle materie prime si riflette, perciò, negli altri comparti merceologici e negli stadi successivi della filiera, coinvolgendo i prezzi di produzione dei beni venduti sul mercato interno (+42,7% a maggio), per arrivare, lungo la distribuzione, al cosiddetto "carrello della spesa".



È nel Belpaese che il caro-energia rischia di produrre le conseguenze più consistenti sul tessuto industriale. Complici un livello di prezzi dell'energia generalmente più elevato e le specificità del mix energetico, che vede un'elevata quota di gas naturale, e del sistema produttivo, l'incidenza dei costi energetici sui costi di produzione crescerebbe in misura molto più rilevante che in Germania e, soprattutto, in Francia



L'efficacia delle tradizionali leve della politica monetaria, utili a contenere la domanda, è tuttavia da valutare se si tratta di raffreddare un'inflazione trainata dai prezzi energetici. Davanti alla BCE si pone una questione da quadratura del cerchio: contenere contemporaneamente un'inflazione, evitare di affogare la ripresa economica e mantenere bassi gli spread

Nonostante l'accelerazione dei prezzi sia in Italia inferiore rispetto alla media e ai maggiori Paesi europei, è nel Belpaese che il caro-energia rischia di produrre le conseguenze più consistenti sul tessuto industriale. Complici un livello di prezzi dell'energia generalmente più elevato e le specificità del mix energetico, che vede un'elevata quota di gas naturale, e del sistema produttivo, l'incidenza dei costi energetici sui costi di produzione crescerebbe in misura molto più rilevante che in Germania e, soprattutto, in Francia. L'incremento della bolletta energetica per il settore manifatturiero (stimato dal Centro Studi Confindustria) in circa 2,5 miliardi di euro al mese andrebbe ad aggravare le difficoltà del comparto industriale e ad ampliare il divario competitivo tra

l'Italia e i partner europei. Nessuna delle Autorità monetarie dei Paesi occidentali ha previsto l'impenata dell'inflazione verificatasi nelle rispettive economie. Nel bollettino di aprile la BCE si è interrogata sulla sottostima che ha viziato le proiezioni formulate nei mesi precedenti – l'errore a un trimestre più elevato nella storia delle analisi sull'inflazione della BCE - ammettendo una "notevole difficoltà di prevedere l'inflazione in un periodo caratterizzato da un'estrema volatilità degli andamenti economici e, in particolare, dei prezzi delle materie prime energetiche". Anche in questo caso i prezzi dei beni energetici, tra le ipotesi determinanti delle proiezioni sull'inflazione, rivestono un ruolo di primo piano. Si sono manifestate, infatti, carenze non solo nella previsione dell'aumento dei corsi petroliferi e dei prezzi di gas ed elettricità, ma anche nella stima della trasmissione dai mercati all'ingrosso a quelli al consumo. Lo dimostrano una maggiore correlazione tra i prezzi del gas all'ingrosso e i prezzi al consumo e una trasmissione quasi immediata ai consumatori dei prezzi all'ingrosso dell'energia elettrica, quando tradizionalmente questo passaggio necessitava dai tre ai dodici mesi. Il rialzo dei tassi di interesse disposto da numerose Autorità monetarie, a cui ha dato inizio la Federal Reserve

e a cui dovrebbe dare seguito la BCE, probabilmente segna la fine di un lungo periodo di credito a basso costo. L'efficacia delle tradizionali leve della politica monetaria, utili a contenere la domanda, è tuttavia da valutare se si tratta di raffreddare un'inflazione trainata dai prezzi energetici. Davanti alla BCE si pone una questione da quadratura del cerchio: bisogna contemporaneamente contenere un'inflazione da offerta, evitare di affogare la ripresa economica (le cui previsioni sono state riviste al ribasso per tutta l'area Euro) e mantenere bassi gli spread (e per questo è in definizione l'apposito scudo).

Allo stesso tempo, è necessario che il Governo concentri il proprio sostegno nel soccorso a redditi e settori maggiormente colpiti, evitando di provare a contrastare in maniera generalizzata la crescita dei prezzi. D'altra parte, se una consolazione si può individuare per l'Esecutivo, è nella gestione del debito pubblico. È noto che l'incremento dell'inflazione eroda il valore reale del debito. Da un'analisi della Corte dei Conti, al proposito emerge come l'inflazione possa contribuire, per il quadriennio 2022-2025, a un calo del rapporto debito/PIL per 12,6 punti, compensando da sola l'aumento del costo medio del debito. Ma non è certo questa la strada migliore per ridurlo. ■



MINISTERO SVILUPPO DELLO ECONOMICO



Giancarlo Giorgetti
Ministro dello Sviluppo
economico

L'IMPEGNO DEL MISE PER UNA TRANSIZIONE SOSTENIBILE di Giancarlo Giorgetti

Parlare di energia, dei temi connessi ovviamente a quello che oggi è il punto cruciale anche per il funzionamento di tante imprese ma anche di tante famiglie, è sempre importante.

La repentina crisi dei costi dell'energia non nasce oggi, ma ha cominciato a manifestarsi a partire dalla seconda metà del 2021 e la guerra in corso ha solo acuito tendenze già in atto, rivelando tutte le fragilità dell'Europa nel far fronte a shock dal lato dell'offerta. Le attuali quotazioni del petrolio e del carburante sono a livelli insostenibili per tutte le categorie di consumatori. Il Governo è intervenuto prevedendo uno sconto sui carburanti che continuerà ad essere applicato almeno fino all'8 luglio. L'ultimo provvedimento è stato esteso anche al metano per il quale l'accisa è ora pari a zero euro per metro cubo e l'IVA ridotta al 5%. L'intervento porta un risparmio di circa 30 centesimi al litro, per benzina e ga-

solio 10 centesimi per il GPL e stiamo valutando una ulteriore proroga dello sconto (fino al 2 agosto, ndr) perché la dinamica del prezzo del carburante è ancora, ahimè, crescente.

I problemi naturalmente si ripercuotono anche sul comparto della raffinazione, rappresentato in Italia da 13 siti - 11 raffinerie e due bioraffinerie - ubicati sul territorio nazionale, di cui 6 nel Mezzogiorno, che vanno sostenuti affinché possano progressivamente trovare alternative al loro *core business* attuale attraverso la sostituzione delle materie prime con biomasse non alimentari per produzione di biocarburanti, produzione di idrogeno verde e di idrogeno blu.

Partendo dalla domanda dei prodotti petroliferi, è possibile pensare di riconvertire alcune raffinerie, che risulteranno non più necessarie, alla produzione di carburanti alternativi per tutelare così occupazione e ambiente. Considerando che il più grande utilizzatore di prodotti petroliferi sono i trasporti, è necessario portare avanti un'analisi delle soluzioni in stretta relazione con questo settore.

Come è noto, in questo lungo percorso di transizione fino al 2050 sono fermamente convinto che non dobbiamo legare il futuro dei trasporti alla sola tecnologia elettrica. Esistono già soluzioni disponibili in grado di ridurre da subito l'emissione di anidride carbonica attraverso l'adozione di biocarburanti o di Low Carbon fuels.

Nel nostro PNRR sono previsti circa

2 miliardi di euro per lo sviluppo della produzione di biogas e di biometano, visto come scelta strategica per il Paese. Coldiretti, ha stimato che con lo sviluppo del biometano agricolo made in Italy è possibile arrivare a mettere nella rete fino a 6 miliardi di metri cubi di gas verde da qui al 2030, che rappresenta il 10% del fabbisogno della rete gas nazionale anche riducendo la dipendenza del Paese dall'estero.

In un'ottica di medio periodo sarebbe importante a livello europeo prendere in considerazione anche il potenziale di carburanti a bassa emissione di carbonio come una delle tecnologie complementari all'elettrico per il trasporto su strada, in modo da realizzare le necessarie economie di scale per permettere la penetrazione in settori che sono difficilmente elettrificabili come il trasporto pesante, aereo e navale.

La partita è davvero importante e vi ricordo che il Governo italiano si è preso la responsabilità di non aderire al patto sull'auto elettrica firmato da molti stati alla COP26 di Glasgow nel novembre scorso. Riteniamo sia necessario proporre alla Commissione europea una revisione del pacchetto "Fit for 55" che *in primis* preveda l'applicazione del principio cardine della neutralità tecnologica.

Inoltre, il MISE ha lavorato a una serie di interventi a sostegno della transizione del settore automotive, sia sul fronte della domanda che sul fronte dell'offerta, che hanno trovato la prima concretizzazione dell'istituzione

In questo lungo percorso di transizione fino al 2050 sono fermamente convinto che non dobbiamo legare il futuro dei trasporti alla sola tecnologia elettrica. Esistono già soluzioni disponibili in grado di ridurre da subito l'emissione di anidride carbonica attraverso l'adozione di biocarburanti o di Low Carbon fuels



di un fondo presso il MISE con la dotazione di 700 milioni di euro per il 2022 e 1 miliardo di euro per gli anni 2023/2030. Un quadro certo di risorse, articolate su un orizzonte temporale e ampio, che prevede incentivi su una pluralità di tecnologie al fine di permettere alle imprese di programmare gli investimenti nel Paese, di investire il continuo trend in discesa della produzione di veicoli.

Sono un difensore della transizione energetica sostenibile, non solo da un punto di vista ambientale, ma anche economico sociale e di sicurezza energetica. Serve quindi gradualità e diversificazione delle fonti, cosa che non fanno i regolamenti proposti dalla Commissione europea.

La stima di impatto sugli effetti derivati dalla totale e immediata elettrificazione della produzione dei veicoli leggeri sulla filiera automotive italiana, evidenzia che sono a rischio il 30% delle imprese della componentistica e circa 70.000 addetti diretti. È pertanto fondamentale intervenire per rendere la regolamentazione europea sostenibile anche dal punto di vista industriale e sociale.

Dopo la votazione del Parlamento, la

Sicurezza e sovranità energetica significano anche poter contare su soluzioni che poggiano su catene del valore presenti o realizzabili sul territorio europeo e non in aree ad elevato rischio geopolitico.

Se vogliamo creare la nostra sovranità, dobbiamo sicuramente andare più veloci nello sviluppo delle fonti rinnovabili nei prossimi anni, ma questo, soprattutto in un necessario periodo di transizione, non sarà sufficiente

palla passa al Consiglio europeo che si confronterà con la Commissione e l'Europarlamento durante il cosiddetto Trilogo, per portare il Vecchio Continente a una decisione che contiamo possa essere saggia e lungimirante su questo tema così delicato.

La forte diminuzione della domanda di prodotti petroliferi nel settore dei trasporti che ad oggi copre più del 65% della domanda di prodotti petroliferi, ci pone davanti la sfida del futuro nel settore della raffinazione. Riconvertendo parte della capacità di raffinazione alla produzione di carbu-

ranti alternativi, in particolare a quelli di seconda generazione, tuteleremo l'occupazione, l'ambiente la sicurezza e la sovranità energetica.

Sicurezza e sovranità energetica significano anche poter contare su soluzioni che poggiano su catene del valore presenti o realizzabili sul territorio europeo e non in aree ad elevato rischio geopolitico. Se vogliamo creare la nostra sovranità, dobbiamo sicuramente andare più veloci nello sviluppo delle fonti rinnovabili nei prossimi anni, ma questo, soprattutto in un necessario periodo di transizione, non sarà sufficiente.

Si tratta di compiere scelte essenziali per il nostro futuro, sviluppando tecnologie alternative europee senza le quali non vi è né autonomia né sovranità. Quando si è mobilitata unita, intorno a grandi progetti industriali, l'Europa ha dimostrato di essere in grado di svolgere un ruolo di primo piano sulla scena mondiale. È giunto il momento di investire pesantemente su queste iniziative comuni, anche a fronte dei nuovi equilibri geopolitici in cui possiamo avere voce in capitolo soltanto se viaggiamo veramente uniti. ■

Di seguito il messaggio inviato dall'on. Vannia Gava, Vice Ministro della transizione ecologica, in occasione dell'assemblea unem del 5 luglio alla quale non ha potuto partecipare per sopravvenuti impegni istituzionali.



Vannia Gava

Sottosegretario al Ministero della Transizione ecologica

L'agenda degli obiettivi nazionali per la transizione ecologica, nel segno dello sviluppo sostenibile e della neutralità climatica, ha subito un'importante accelerazione dopo lo scoppio della guerra in Ucraina. Uno shock di tale portata da un lato ha permesso di conseguire importanti risultati nello

sviluppo e nella diffusione di impianti alimentati da fonti rinnovabili, dall'altro ha evidenziato la forte dipendenza che i consumatori domestici e industriali conservano nei confronti delle

fonti fossili, soprattutto del gas. Sin dall'inizio della crisi, il Ministero della Transizione ecologica è impegnato su più fronti per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti, sia diversificando fonti e fornitori, sia prevedendo semplificazioni e strumenti normativi adeguati affinché la transizione energetica possa naturalmente evolvere verso un'autonomia degli approvvigionamenti.

L'innovazione tecnologica sarà sicuramente centrale nell'immediato futuro, attraverso l'introduzione dell'idrogeno nei processi industriali, lo sviluppo del settore chimico, nei settori del riciclo e del recupero e la diffusione di biocombustibili e biocarburanti nell'ottica di rendere i modelli economici sempre più circolari.

Oltre all'incentivazione degli investimenti attraverso i fondi PNRR e la programmazione nazionale, che consentiranno di sostenere i settori maggiormente in crisi e di colmare i gap infrastrutturali e tecnologici tra le regioni, il Ministero sta coordinando importanti interventi legislativi per assicurare un quadro regolatorio certo e snello entro il quale gli operatori possono agire senza frizione e incertezze.

La transizione ecologica, che sembra più che mai urgente e improcrastinabile, deve essere al contrario perseguita attraverso misure ponderate e graduali: sono convinta che ogni scelta politica debba essere condivisa, soprattutto con le imprese che rappresentano il vero motore del paese. ■





Carlo Stagnaro
IBL

IL CONCETTO DI “ZERO EMISSIONI” È DIVERSO DA “ZERO EMISSIONI NETTE” di Carlo Stagnaro

Non è quindi sorprendente che, alla luce di questi dati e a fronte di una ripresa che c'è stata ovviamente nel 2021 per effetto dell'uscita dal Covid, ci siamo trovati contemporaneamente ad avere una maggiore scarsità, e quindi prezzi più alti delle risorse energetiche, e uno spostamento ancora più forte rispetto a quello che c'era stato in precedenza nella dipendenza da soggetti esteri

Dove siamo e da dove veniamo: cercherò di parlarne con tre numeri. Il primo numero è 2021: l'attuale crisi dei prezzi dell'energia non comincia il 24 febbraio. In un certo senso non comincia neanche nel 2021, nonostante l'esplosione dei prezzi del gas. La corsa dei prezzi del gas non comincia, in-

abbiamo avuto i prezzi e la domanda a livelli minimi storici a causa del Covid. È un particolare importante per capire quello che è successo e che sta succedendo. Il secondo numero è 75: il 2021 è stato l'anno, negli ultimi 75, con il più basso livello di scoperte di risorse di petrolio e gas. Ciò che emerge è che negli ultimi anni si sono pesantemente ridotti questi investimenti, soprattutto da parte delle compagnie occidentali. Non è quindi sorprendente che, alla luce di questi dati e a fronte di una ripresa che c'è stata ovviamente nel 2021 per effetto dell'uscita dal Covid, ci siamo trovati contemporaneamente ad avere una maggiore scarsità, e quindi prezzi più alti delle risorse energetiche, e uno spostamento ancora più forte rispetto a quello che c'era stato in precedenza nella dipendenza

attive nella ricerca di risorse minerarie in mezzo mondo. Questo dato è, a mio avviso, quello più importante per capire la situazione attuale e anche per capire che, sebbene la guerra abbia ovviamente giocato un ruolo enorme nel creare incertezza, forse anche nell'alimentare speculazioni, essa ha radici molto più profonde e quindi di natura verosimilmente strutturale: non siamo di fronte a una fiammata che ci spinge a tener duro per superare la nottata, ma siamo all'interno di un periodo che è destinato a durare. Dietro questo fenomeno ci sono tantissime cause: una è che veniamo da un periodo prolungato di prezzi molto bassi o relativamente bassi delle fonti fossili, cosa che ovviamente scoraggia l'investimento nella ricerca di nuove fonti; ma ci sono anche delle cause

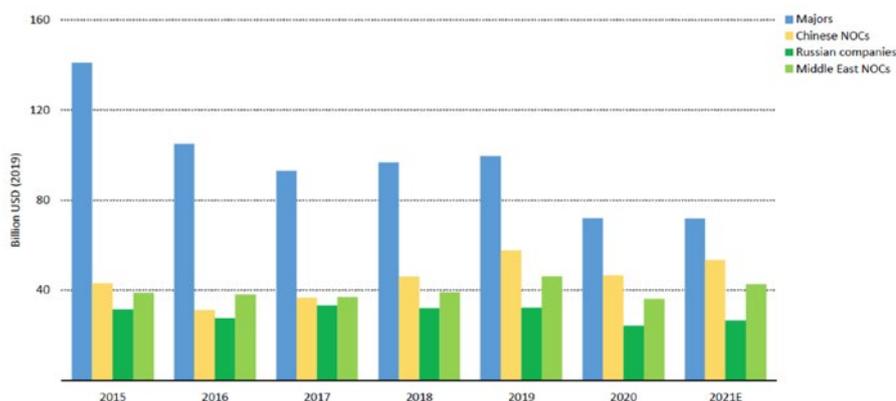


fatti, quando diventa conclamata, ma alla fine del 2020, e questo non è sorprendente perché durante quell'anno

da soggetti esteri, in particolare come la Russia, le compagnie mediorientali e le compagnie cinesi, che sono molto

che non dipendono da fattori esogeni, ma da fattori endogeni, e qui arrivo al tema del ruolo dell'Europa e delle poli-





tiche nazionali.

Questi fattori endogeni si possono raccogliere in quattro grandi categorie: la prima categoria è quello che chiamo “wishful thinking”, cioè se vogliamo qualcosa allora succederà. Quindi se vogliamo abbattere le emissioni e se il motore elettrico ha oggi emissioni inferiori del motore endotermico, allora basta decidere che useremo tutti il motore elettrico e questo accadrà senza problemi, nei tempi desiderati e tutto andrà bene; se vogliamo decarbonizzare il nostro mix di generazione energetica allora basta installare più fonti rinnovabili, però poi scopriamo che per i procedimenti autorizzativi ci vogliono tempi biblici, e non solo in Italia ma anche in paesi dove la burocrazia funziona meglio. Ancora secondo questo “wishful thinking”, se vogliamo investimenti nelle fonti rinnovabili, allora non dobbiamo più volere investimenti nelle fonti fossili e questo produce poi la situazione in cui ci troviamo, scoprendo che della fonte fossile ancora abbiamo bisogno e però non c’è.

C’è poi una seconda categoria di ragioni endogene, la sottovalutazione dei problemi. Non ci siamo resi conto che sotto investendo nelle risorse tradizionali poi non ne avremmo avute abbastanza, eppure potevamo capirlo. E questo non vale solo per i fossili, vale in parte anche per le rinnovabili che dipendono anch’esse da fattori non pienamente controllabili. Una parte delle ragioni della crisi dei prezzi elettrici dell’ultimo trimestre del 2021 deriva dal fatto che c’è stato poco vento, cosa che può succedere, e una parte di quello che stiamo osservando oggi sui mercati dipende dal fatto che è piovuto molto poco.

Abbiamo altresì sottovalutato il fatto che riducendo l’investimento da parte delle compagnie occidentali nelle fonti fossili, senza riduzione corrispondente della domanda, inevitabilmente le nostre forniture si sarebbero spostate verso altri paesi, in particolare la

Russia.

Abbiamo sottovalutato le conseguenze macroeconomiche di una transizione diciamo disordinata, e anche qua potevamo arrivarci. Aumentare vigorosamente i volumi di investimento in una serie di settori (la riconversione dei sistemi elettrici, la riconversione dell’automotive, ecc.) e far fare al mercato una cosa che di per sé non avrebbe fatto, inevitabilmente comporta degli effetti macroeconomici, tra cui possibilmente una riduzione dei consumi. Il che probabilmente va bene, perché è necessario tagliare le emissioni, ma non possiamo far finta che questo non abbia conseguenze: serietà e responsabilità vogliono che siamo consapevoli delle conseguenze di quello che stiamo facendo.

Terzo grande gruppo di cause endogene è l’incomprensione del fatto che i prezzi non hanno solo una funzione redistributiva, ma anche una funzione allocativa, cioè servono per dire che una risorsa è scarsa quindi bisogna consumarne meno e cercarne di più, oppure dire che una risorsa è abbondante e quindi se ne può utilizzare tanta e non serve cercarne di nuova.

Avere negato o ignorato questo fatto porta a dire ai petrolieri: “visto che voi petrolieri siete ricchi, prendo un po’ di soldi e li sposto dall’altra parte” per esempio con la tassa sugli extraprofit-

Non ci siamo resi conto che sotto-investendo nelle risorse tradizionali poi non ne avremmo avute abbastanza. E questo non vale solo per i fossili, vale in parte anche per le rinnovabili che dipendono anch’esse da fattori non pienamente controllabili. Parte delle ragioni della crisi dei prezzi elettrici deriva dal fatto che c’è stato poco vento, una parte di quello che osserviamo sui mercati dipende dal fatto che è piovuto molto poco

ti; oppure dire ai produttori di energie rinnovabili: “visto che per effetto del sistema del prezzo marginale sulla borsa elettrica fate un sacco di soldi, bene ne prendo un po’ e li sposto dall’altra parte”. Senza rendersi conto che così facendo, cioè abbassando artificialmente il prezzo da un lato e abbassando artificialmente gli utili dall’altro, si crea una situazione in cui investire nell’aumento della risorsa è meno conveniente e consumare di meno e diventare più efficienti nell’uso dell’energia è meno remunerativo. E quindi abbiamo aggravato il problema anziché risolverlo.

Quarto e ultimo punto tra le ragioni endogene, e arrivo anche al mio ultimo numero, la confusione tra la politica ambientale e la politica industriale: il numero è zero. Ma c’è una differenza tra “zero” e “zero netto”. Se dico che devo fare zero passi vuol dire che devo stare fermo. Se dico che devo fare zero passi netti vuol dire che posso fare un passo a destra e poi uno a sinistra e ritrovarmi nella posizione iniziale. La differenza tra “zero emissioni” e “zero emissioni nette” significa guardare a un mondo in cui nel primo caso diciamo che dobbiamo completamente liberarci da tutto ciò che può produrre emissioni, quindi i fossili; nel secondo, allora diciamo che ci va bene utilizzare i fossili, e quindi mantenere tutta la tecnologia che dipende dal fossile, nella misura in cui riusciamo a ridurre l’impatto ambientale.

Aver deciso che non ci interessava tutta questa seconda parte spiega questa spinta al disinvestimento dalle fonti fossili, a dispetto della retorica, perché se si guarda ai documenti ufficiali europei o anche alle varie COP, si parla sempre di neutralità climatica e di “net zero”, non si parla mai di “zero”. Nel maggio del 2021, un mese prima dell’esplosione dei prezzi, che non era certo imprevedibile in quel momento, l’Agenzia Internazionale dell’Energia diceva letteralmente che se si voleva raggiungere il net zero - ma in realtà intendeva zero - non bisognava più finanziare investimenti nella ricerca di nuovi giacimenti di petrolio e gas salvo poi, letteralmente tre mesi dopo, a settembre 2021 e da quel momento in poi tutte le settimane, chiedere a tutte le imprese e i Paesi produttori di aumentare la produzione, di sforzarsi di produrre di più.

E questo mi porta alla conclusione: come dicono gli anglosassoni “beware what you wish for”. Stiamo attenti a quello che chiediamo perché potrebbe verificarsi. ■





Lisa Orlandi
Direttore RI Energia
Analista RIE

DECARBONIZZARE I TRASPORTI: SCENARI A CONFRONTO

di Lisa Orlandi

Al livello europeo, le iniziative improntate alla decarbonizzazione del sistema economico continuano a mostrarsi sbilanciate ed incoerenti. La definizione di proposte, obiettivi e norme è sempre più incardinata sulla prematura estromissione delle fonti fossili a favore delle energie rinnovabili, impedendo di fatto una trasformazione delle prime coerente con il processo di decarbonizzazione.

Tra queste si inseriscono appieno i Low carbon fuel (LCF), combustibili di origine biogenica o sintetica in grado di abbattere le emissioni di CO₂ lungo il ciclo di vita fino al 90% rispetto al loro equivalente fossile, senza vincoli di rinnovo del parco circolante esistente e, perlopiù, senza necessità di infrastrutture ex-novo per la loro distribuzione

Il nuovo contesto energetico e geopolitico ha fatto emergere priorità che non possono essere ignorate nella definizione del percorso di decarbonizzazione del settore trasporti. Più di tutto, ha rafforzato la consapevolezza che la crisi energetica in atto ha radici che precedono gli eventi straordinari dell'ultimo biennio i quali, semmai, ne hanno rappresentato il detonatore.

Il quadro è completamente mutato nel 2021: con la fine della fase più acuta della crisi sanitaria e la conseguente ripresa delle attività economiche, i

consumi energetici hanno recuperato terreno sia su scala globale che a livello europeo e nazionale. Tuttavia, a fronte della ripartenza della domanda, l'offerta ha faticato a tenere il passo. Ne è derivato un rialzo eccezionale delle quotazioni internazionali di petrolio e gas che nell'arco del 2021 hanno mostrato rispettivamente un aumento del 60% e del 450%. Dato il contesto in cui si è innestato, non può quindi sorprendere l'impatto della crisi russo-ucraina sui prezzi dell'energia. Il war premium si è riaffacciato prepotentemente su un mercato fragile e poco flessibile, facendo emergere una crisi strutturale latente e portando il barile a superare stabilmente, dal 1° marzo, quota 100.

Questa analisi ci pone, quindi, di fronte a due principali ordini di considerazioni: in primo luogo, l'adeguatezza della "policy" energetica europea che ha trascurato da tempo il tema della sicurezza energetica ed escluso di fatto dalla transizione le tecnologie esistenti, contribuendo a determinare una carenza di investimenti nelle infrastrutture produttive e logistiche di quelle fonti ancora oggi prevalenti per il nostro approvvigionamento energetico; in secondo luogo, la forte dipendenza energetica dalla Russia amplifica i rischi di vulnerabilità economica e politica degli Stati che ne sono coinvolti, richiamando di nuovo la responsabilità dell'Europa e dei suoi Stati Membri sul fronte della sicurezza energetica.

Eppure, a livello europeo, le iniziative improntate alla decarbonizzazione

del sistema economico continuano a mostrarsi sbilanciate ed incoerenti. La definizione di proposte, obiettivi e norme è sempre più incardinata sulla prematura estromissione delle fonti fossili a favore delle energie rinnovabili, impedendo di fatto una trasformazione delle prime coerente con il processo di decarbonizzazione.

Tra queste si inseriscono appieno i Low carbon fuel (LCF), combustibili di origine biogenica o sintetica in grado di abbattere le emissioni di CO₂ lungo il ciclo di vita fino al 90% rispetto al loro equivalente fossile, senza vincoli di rinnovo del parco circolante esistente e, perlopiù, senza necessità di infrastrutture ex-novo per la loro distribuzione. Questi carburanti, che il Fit for 55 sostanzialmente esclude dal futuro dei trasporti leggeri su strada, vengono però considerati cruciali nelle proposte relative alla decarbonizzazione dei segmenti aereo e marittimo: una distonia che non tiene conto di quanto la creazione di economie di scala e di apprendimento rappresenti un driver di successo nel cammino di penetrazione di una nuova fonte, a sua volta impiegabile in diversi usi finali.

In sostanza, la traiettoria futura del settore trasporti europeo (e quindi nazionale) sarebbe definita solo dal driver normativo che impone il perseguimento di un'unica alternativa a scapito del principio di neutralità tecnologica, della sicurezza energetica che si basa sulla diversificazione delle fonti, della possibilità di costruire una filiera di produzione nazionale in modo



da rendere il sistema più flessibile e meno vulnerabile a shock esterni e, più in generale, a scapito dei driver di mercato.

A tale proposito, si è provato a mettere a confronto due scenari diversi tra loro, ma entrambi in grado di perseguire il target europeo di riduzione delle emissioni, al preciso scopo di evidenziare come il cambiamento ineludibile del settore trasporti possa e debba essere pianificato tenendo distinti gli strumenti dagli obiettivi.

Da un lato, è stato considerato lo Scenario energetico elaborato da RSE ("RSE FF55") che prevede, per l'Italia, un obiettivo di penetrazione dell'auto elettrica pari a 6,2 milioni di BEV (Battery Electric Vehicle) e 1,2 milioni di PHEV (Plug-in Electric Vehicle) entro il 2030, in conformità con la proposta di phase out del motore a combustione interna (MCI). Dall'altro lato, a titolo dimostrativo, è stato elaborato uno Scenario Alternativo denominato "SA FF55" che, sempre in coerenza con gli obiettivi ambientali del "Fit for 55", e quindi con un punto di caduta equivalente in termini di emissioni, riguarda un maggior sviluppo dei LCF e una più ridotta e probabilmente più realistica penetrazione dei veicoli elettrici. Il consumo rispetto agli altri vettori/prodotti energetici risulta, invece, pressoché allineato nei due scenari in esame. Lo "SA FF55" conduce a consumi complessivi del settore simili a quelli prospettati da RSE (32,8 vs 31,9 Mtep) e, affinché il livello di emissioni complessive resti costante, prevede un maggior numero di auto con MCI alimentate per mezzo di LCF, la cui richiesta sale fino a 4,9 Mtep rispetto ai 2,8 dello scenario RSE (+2,1 Mtep). Parallelamente, calano di 1,4 Mtep i consumi elettrici, sulla base di un numero significativamente più basso di BEV. Infatti, al 2030, lo "SA FF55" considera 3,4 milioni di auto elettrificate, equamente ripartiti tra BEV e PHEV. Si tratta di 4 milioni di autovetture elettrificate in meno rispetto a quelle

indicate nello scenario "RSE FF55", di cui 3,7 milioni vanno ad aumentare il parco ibrido e tradizionale e 300.000 unità il parco GPL, considerato in crescita anche da RSE. In termini assoluti, le cifre indicate nello "SA FF55", pur lontane da quelle prospettate nello scenario con cui ci si confronta, scontano già un significativo aumento della mobilità elettrica rispetto alla situazione attuale. Riflettono, inoltre, una ripartizione completamente differente e più equilibrata tra BEV e PHEV, ritenendo questi ultimi in grado di superare almeno in parte alcuni dei condizionamenti e vincoli propri della trazione elettrica pura.

Quanto ai 4,9 Mtep di LCF stimati nello Scenario Alternativo, occorre sottolineare che si tratta di quantitativi raggiungibili con un potenziamento della capacità produttiva soprattutto

Lo scenario "Total BEV" comporta il problema della sicurezza e del costo di approvvigionamento delle risorse primarie per la produzione delle batterie, collegabile anche ad un aumento del tasso di produzione dei dispositivi di accumulo in caso di completa transizione a BEV entro il 2040. Pertanto, nel ridurre la dipendenza dalle energie fossili, occorre parallelamente fare attenzione a non creare nuove dipendenze critiche in altri settori

dei biocarburanti liquidi: vale a dire biocarburanti avanzati per benzina e diesel, HVO e Recycled Carbon Fuels. In particolare, i 2,1 Mtep incrementali previsti rispetto allo scenario RSE sono attribuibili per circa 0,4 Mtep al Bio GPL e per 1,7 Mtep ai LCF biogenici, relativamente ai quali diversi e accreditati studi dimostrano come la disponibilità di biomassa non costituisca affatto un ostacolo. Circa gli

e-fuels, l'ipotesi è di una contenuta penetrazione ad un orizzonte ravvicinato quale il 2030, trattandosi di una tecnologia ancora costosa. Tuttavia, la realizzazione degli investimenti necessari per il loro sviluppo a partire dal decennio corrente potrebbe consentire una diffusione consistente nel più lungo periodo, con possibilità di impiego anche in segmenti del trasporto diversi da quello stradale leggero.

I quantitativi di LCF previsti nello "SA FF55" risultano in linea con i progetti delle aziende associate ad unem. In termini economici, la realizzazione di questo scenario richiederebbe investimenti compresi tra 8 e 10 miliardi di euro: un ammontare rilevante per la cui realizzazione è necessario un quadro di regole di mercato certe e di lungo periodo, incompatibile con il phase out dei MCI al 2035. Infatti, una sua definitiva conferma ridurrebbe l'impegno per lo sviluppo di LCF e, di conseguenza, non si realizzerebbero le necessarie economie di scala per una loro successiva penetrazione nei segmenti più difficilmente elettrificabili. Si rinunciarebbe altresì alla necessaria diversificazione delle fonti su cui poggia il concetto di sicurezza energetica, senza contare le gravi ripercussioni industriali e sociali sulle filiere dell'automotive e su quella dei fuels.

In termini puramente indicativi, la penetrazione dell'auto elettrica prevista nello scenario "RSE FF55" comporterebbe, per la sola incentivazione al cambio di 7,4 milioni di vetture un costo pari a circa 33 miliardi di euro, rispetto ai 15 miliardi (3,4 milioni di vetture) richiesti per lo "SAFF55". Quindi il maggior costo per il sistema del primo scenario sarebbe di 18 miliardi di euro, cifra decisamente superiore al range di 8-10 miliardi di euro sopra indicato per investimenti in LCF. E ciò senza contare gli investimenti necessari per l'installazione di un maggior numero di colonnine di ricarica e per il correlato allacciamento e adegua-

Consumi del settore trasporti per categoria di vettore/prodotto energetico al 2030 nei due scenari

Prodotto/Vettore energetico	Scenario «RSE FF55»		Scenario «SA FF55»		Delta consumi Mtep
	Consumi (Mtep)	Emissioni CO ₂ (Mton)	Consumi (Mtep)	Emissioni CO ₂ (Mton)	
Prodotti petroliferi	22	68,2	22	68	0
GPL	1	2,7	1,2	3,2	+0,2
LCF	2,8	1,8	4,9	3,3	+2,1
CNG - LNG	3,4	7,8	3,4	7,8	0
Elettricità	2,7 (70% rinnovabile)	3,4	1,3 (70% rinnovabile)	1,6	-1,4
Totale	31,9	83,9	32,8	83,9	0,9



La compresenza di più soluzioni in grado di conseguire lo stesso obiettivo ambientale è, oggi, il pezzo mancante del puzzle energetico; è, infatti, l'unico modo per conferire flessibilità ad un percorso difficile e costoso, ma ineludibile, che non può quindi rischiare di dipendere in modo sbilanciato da una sola fonte

mento della rete elettrica, che porterebbero la differenza di costo tra i due scenari a livelli significativamente più elevati.

Inoltre, seppur siano presenti incognite in entrambe le opzioni, lo scenario "Total BEV" comporta il problema della sicurezza e del costo di approvvigionamento delle risorse primarie per la produzione delle batterie, collegabile anche ad un aumento del tasso di produzione dei dispositivi di accumulo in caso di completa transizione a BEV

entro il 2040. Pertanto, nel ridurre la dipendenza dalle energie fossili, occorre parallelamente fare attenzione a non creare nuove dipendenze critiche in altri settori.

In sintesi, si rende evidente come l'uso di LCF in combinazione con la parziale elettrificazione del parco veicoli nel trasporto leggero su strada risulti altrettanto efficace ed efficiente nella riduzione delle emissioni di CO₂ calcolate sul ciclo di vita rispetto all'elettrificazione spinta del parco veicoli. Lo "SAFF55" consentirebbe, dunque, di trarre gli stessi target ambientali proposti dal Pacchetto Fit For 55 per il settore trasporti aumentando, al contempo, la diversificazione delle fonti e quindi la sicurezza energetica; creando filiere produttive nazionali e valorizzando l'integrazione con il territorio; salvaguardando la competitività industriale del settore nazionale della raffinazione e dell'automotive e contenendo il rischio di delocalizzazione delle filiere interne della mobilità, con le gravi ricadute occupazionali che ne

deriverebbero.

In conclusione, l'elaborazione dello "SA FF55" e di raffronto rispetto a "RSE FF55" ha inteso dimostrare come uno stesso obiettivo sia conseguibile in modalità differenti. Non si tratta di definire quale dei due avrà la maggiore probabilità di accadimento, quanto di evidenziare come il futuro del settore trasporti non dovrebbe essere rappresentato con una linea retta, definita e univoca che contempli un'unica soluzione; bensì con un grafico ad area, nell'ambito del quale vengono prese in considerazione più opzioni, il cui peso potrà variare a seconda degli sviluppi tecnologici, economici e di filiera.

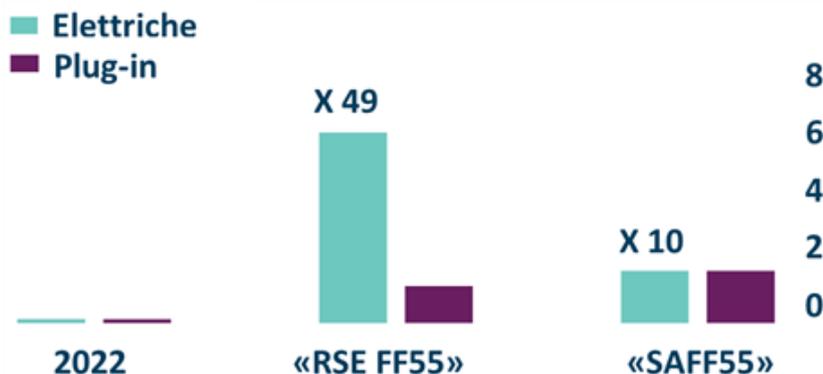
La compresenza di più soluzioni in grado di conseguire lo stesso obiettivo ambientale è, oggi, il pezzo mancante del puzzle energetico; è, infatti, l'unico modo per conferire flessibilità ad un percorso difficile e costoso, ma al contempo ineludibile, che non può quindi rischiare di dipendere in modo sbilanciato da una sola fonte. Il tutto nella consapevolezza che le decisioni prese nel decennio in corso influenzeranno la capacità di risposta del sistema nei decenni a venire: è necessario, quindi, porre le basi per la costruzione di un mix composito di soluzioni a basso impatto carbonico, in grado di trarre gli obiettivi climatici comunitari in un contesto di maggior sicurezza del sistema energetico.

Composizione del parco auto nei due scenari (milioni)

	Scenario RSE FF55	Scenario SA FF55	Delta
BEV	6,2	1,7	-4,5
Plug-in	1,2	1,7	+0,5
Metano	1,7	1,7	0
GPL	2,1	2,4	+0,3
Trad. e ibride	23,8	27,5	+3,7
Totale	35	35	0

Fonte: elaborazioni Rie su dati RSE e unem

Numero di veicoli elettrici al 2030 nei due scenari rispetto alle cifre attuali (milioni)



Fonte: elaborazioni Rie su dati RSE e unem





Claudio Spinaci
Presidente
Unione Energie per la
Mobilità - unem

UN ANNO DI ENERGIA

Di seguito proponiamo un estratto dell'intervento del presidente Claudio Spinaci nella conferenza stampa di presentazione dell'assemblea 2022

Una crisi annunciata

I prezzi delle commodity energetiche hanno raggiunto, già nell'ultima parte del 2021, livelli allarmanti. Alla base di questi repentini aumenti, gli squilibri preesistenti tra la domanda e l'offerta di energia che hanno rivelato tutte le fragilità della politica energetica dell'Europa che si è scoperta incapace di garantire approvvigionamenti sicuri e competitivi. Le maggiori tensioni, in una prima fase, hanno riguardato so-

prattutto il gas naturale il cui prezzo in Europa già a fine 2021, dunque ben prima della crisi Russia-Ucraina, era cresciuto di oltre il 400% rispetto a dicembre 2019, con aumenti più contenuti, ma comunque significativi, per petrolio (+24%) e carbone (+122%). Con la crisi Ucraina è partita una nuova fase che ha inciso in modo più evidente sul petrolio, il quale ha raggiunto livelli record, toccando i 128 dollari/barile. C'è stato però un importante ef-

fetto cambio sul barile che in euro, per la prima volta nella storia, ha superato quota 100. Non era accaduto neanche nel luglio del 2008 quando il petrolio arrivò a superare i 144 dollari/barile ma con un cambio euro/dollaro molto più favorevole. Al cambio di allora il petrolio in euro costerebbe il 30% in meno.

E non poteva essere altrimenti, perché la ripresa della domanda, torna abbastanza rapidamente sui livelli

EFFETTO EURO SUI PREZZI

RECORD ASSOLUTO IN DOLLARI
3 luglio 2008

144,22 dollari / barile

CAMBIO
1,5885

90,79 euro / barile

RECORD IN EURO
8 marzo 2022

127,98 dollari / barile

CAMBIO
1,0892

117,5 euro / barile

SIMULAZIONE RECORD
8 marzo 2022

127,98 dollari / barile

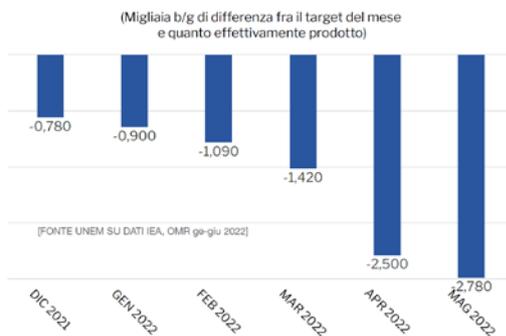
CON CAMBIO
2008
1,5885

80,5 euro / barile

Con il cambio del 2008 oggi
pagheremmo il Brent il 30% in meno



OPEC PLUS: I GOSTH BARRELS



MAGGIO 2022:
TARGET: 40,4 milioni b/g
PRODUZIONE EFFETTIVA: 37,6 milioni b/g
DIFFERENZA: -2,8 milioni b/g

CONFRONTO CONSUMI INTERNI E SCAMBI CON L'ESTERO ITALIA-GERMANIA

	GER	ITA
	MTonn	
CAPACITÀ DI RAFFINAZIONE	102,3	87,2
	MTep	
CONSUMI INTERNI	102,9	60,2
IMPORT PRODOTTI	42,2	15,9
EXPORT PRODOTTI	22,1	28,1
IMPORT NETTO PRODOTTI	20,1	-12,2

pre-pandemia, si è incontrata con un'offerta carente che sconta i sempre minori investimenti complessivi in E&P. Stando ai dati dell'Agenzia internazionale per l'energia (Aie), questo forte deficit di offerta, compreso tra i 2,5 e i 3 milioni barili/giorno, era evidente già nel terzo e quarto trimestre del 2021 in quanto i ripetuti annunci dei Paesi aderenti all'Opec Plus di aumentare la produzione, si sono tradotti, solo molto parzialmente, in aumenti concreti.

Discorso analogo vale per i prodotti raffinati: la progressiva contrazione della capacità di raffinazione in Europa e negli USA, per la concorrenza asimmetrica delle raffinerie che operano nei Paesi non-Ocse e per l'assenza di uno scenario di fiducia e certezza nel medio-lungo periodo, ha determinato una riduzione delle lavorazioni e una sistematica carenza di prodotti finiti

sui mercati finali di consumo, spingendo il loro prezzo a livelli mai visti nel passato decennio.

La strategicità della raffinazione

Dopo tanti anni di margini negativi o vicini al break even, i margini di raffinazione lordi sono nettamente migliorati negli ultimi due-tre mesi, ma la loro precaria stabilità e soprattutto l'immediata reazione critica di alcuni settori politici, che trascurano le normali logiche di mercato, mette a rischio quegli investimenti strutturali che occorrebbero per rilanciare l'intero settore e dare all'Europa ed all'Italia la serenità necessaria per affrontare la transizione energetica, potendo contare sulla continuità degli approvvigionamenti, senza interruzioni o crisi improvvise. Manca la consapevolezza del valore strategico della raffinazione, che sta ora emergendo per la crisi ucraina e la

progressiva introduzione delle sanzioni all'esportazione di oil dalla Russia.

Si parla sempre di petrolio, ma non vanno trascurati gli impatti delle sanzioni sui prodotti finiti considerato che la Russia esportava complessivamente 3 milioni b/g, di cui uno di gasolio, in larga parte in Nord Europa. Significativa è la situazione della Germania, caratterizzata da una capacità di raffinazione appena bilanciata rispetto ai consumi interni ma con una forte dipendenza dall'estero per l'approvvigionamento di gasolio. Ciò ha determinato prezzi al consumo più elevati che in Italia.

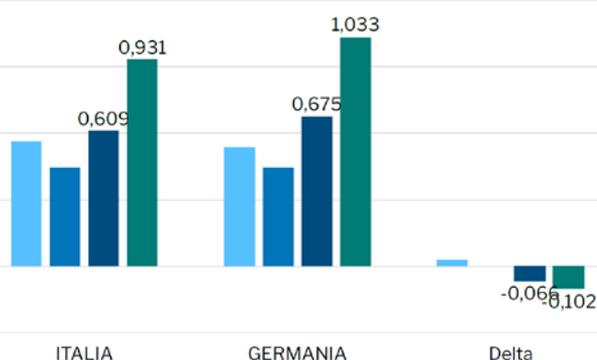
Certamente le criticità del periodo si stanno riflettendo anche a livello nazionale, a partire dalla fattura energetica che quest'anno dovrebbe ammontare a 90 miliardi di euro, quasi il doppio di quella dello scorso anno e dei picchi del 2011-2012. Ciò è dovuto in larga

CONFRONTO PREZZI INDUSTRIALI ITALIA-GERMANIA (€/lt)

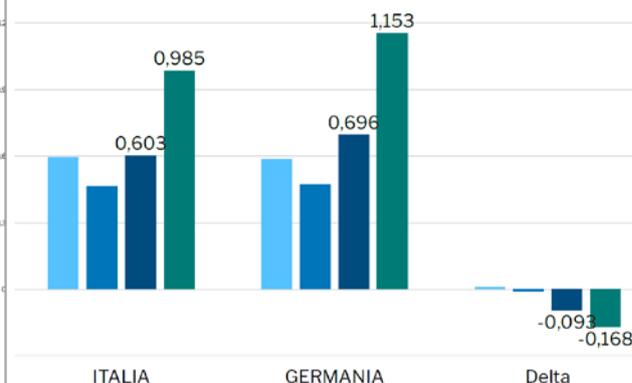
Prezzo medio annuo al netto delle tasse - Fonte: unem su dati Commissione EU DG Energy

■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ gen-giu 2022

BENZINA



GASOLIO



LA DOMANDA DI ENERGIA IN ITALIA

STIMA 2022	Mtep	Peso %	Var. % vs 2021
COMBUSTIBILI SOLIDI	8,4	5,5%	+23,5%
GAS NATURALE	61,6	40%	-1,4%
IMPORTAZIONI NETTE DI ELETTRICITÀ	3,7	2,4%	...
PETROLIO	51,8	33,7%	+3%
RINNOVABILI	28,3	18,4%	-5%
TOTALE	153,8	100%	+0,5

parte al forte incremento dei costi del gas. Quanto alla fattura petrolifera, nel 2022 dovrebbe attestarsi intorno ai 35 miliardi di euro (+77%), molto vicina ai valori correnti 2011-2012.

Uno sguardo ai consumi e ai prezzi

Secondo la nostra stima, nel 2022 consumi totali di energia mostreranno un incremento inferiore all'1%, anche se nella seconda parte dell'anno potrebbe rallentare ulteriormente. È da notare come il maggiore incremento sarà proprio per il carbone a fronte di un calo sia del gas che delle fonti rin-

novabili.

Quanto ai consumi dei prodotti autotrazione, sono tornati sui livelli pre-pandemia anche in anticipo rispetto a quanto avevamo

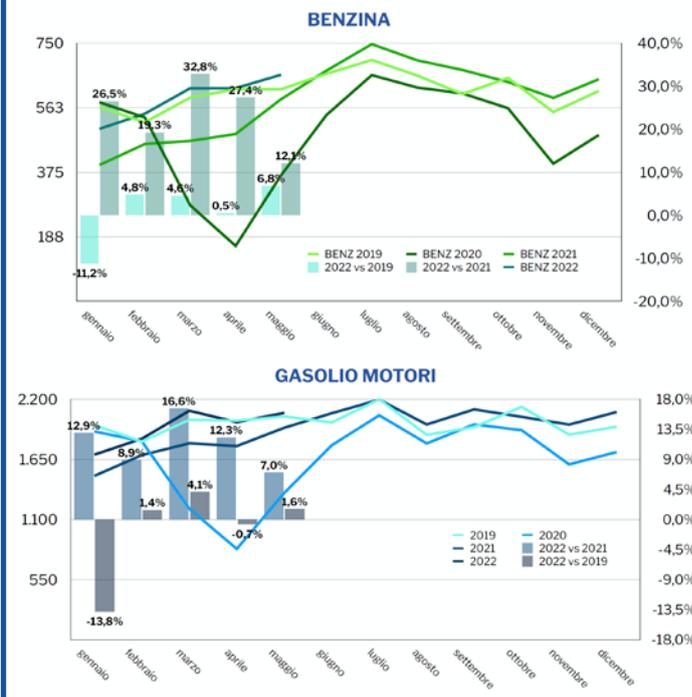
previsto alla fine dello scorso anno, per una ripresa del trasporto privato a scapito di quello pubblico.

Anche in questo caso potrebbe esserci un rallentamento a causa degli alti costi dei carburanti dovuto alla difficili

le congiuntura internazionale.

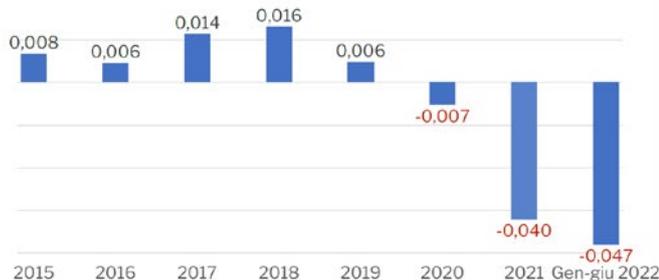
Da questo punto di vista, le compagnie hanno fatto quanto è stato possibile per contenere gli aumenti e lo dimostra l'andamento dello stacco con l'Europa.

CONSUMI PETROLIFERI ITALIA

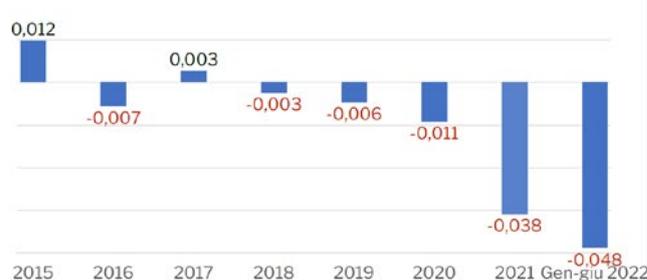


STACCO EUROPA (€/lt)

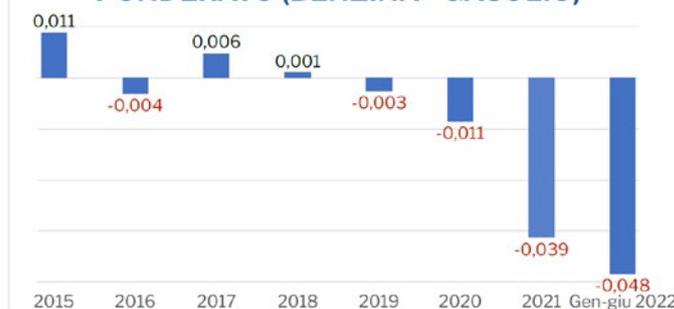
BENZINA



GASOLIO

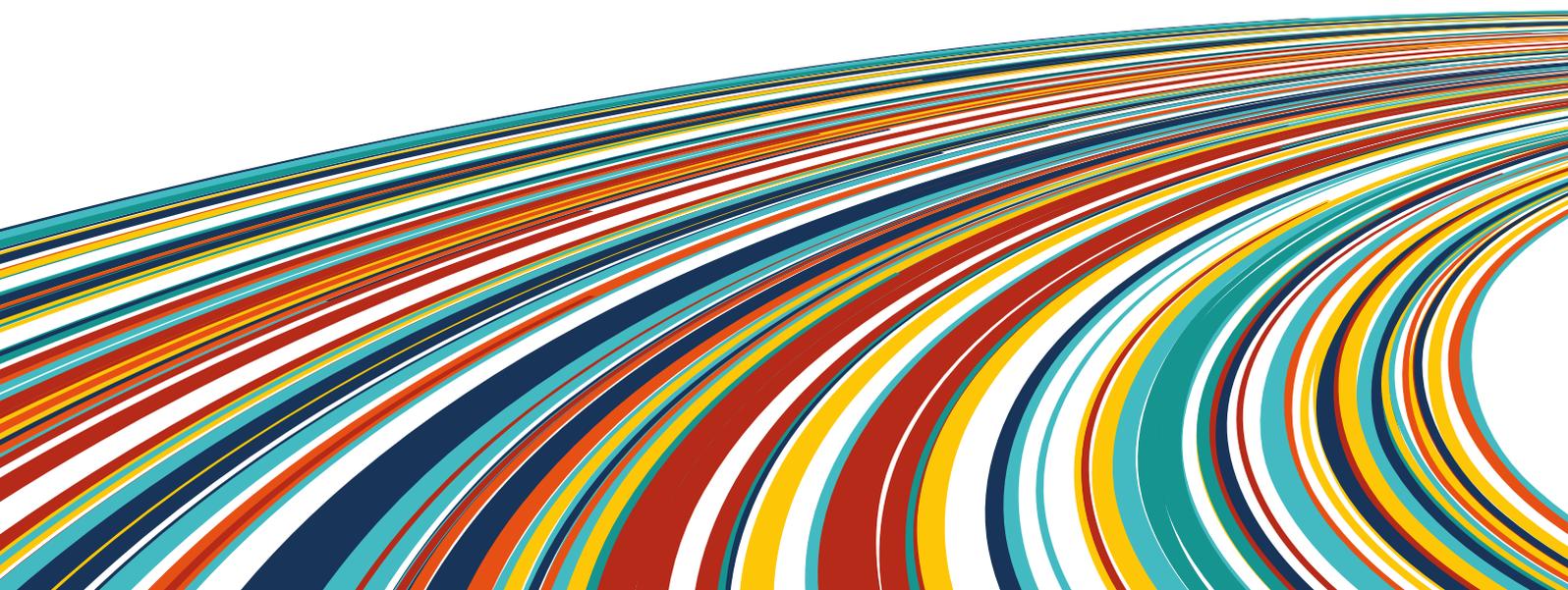


PONDERATO (BENZINA+ GASOLIO)



RELAZIONE ANNUALE 2022

DISPONIBILE
IN DOWNLOAD SU
WWW.UNEM.IT





Aurelio Regina

Delegato per l'energia
del Presidente di
Confindustria

ENERGIA: SENZA UNA POLITICA COMUNE RISCHIAMO DI SFASCIARE L'EUROPA *di Aurelio Regina*

L'impatto economico della crisi è stato davvero pesante non solo per i cittadini, che naturalmente lo vivono in prima persona da un punto di vista diverso, ma anche per le imprese. Noi abbiamo avuto dal 2019 ad oggi un aumento del prezzo del gas di oltre il 600%, il petrolio è aumentato negli ultimi due anni del 60%, le commodity non energetiche di quasi il 70%, e a ciò si sono aggiunte anche molte difficoltà nelle catene di approvvigionamento e quindi nelle materie prime di riferimento, questo ancor prima del 24 febbraio e quindi dell'aggravarsi della situazione. Sono livelli di prezzo che se li portiamo in valori assoluti e li confrontiamo con il 2019, l'anno di riferimento pre-pan-

demico in cui la manifattura italiana sosteneva un costo di 8 miliardi di euro per le due commodity, quest'anno la nostra stima è di oltre 50 miliardi. Ci avviciniamo cioè a dei livelli insostenibili per qualsiasi assetto industriale, in particolare per il nostro. Si dice spesso che è un problema anche dei francesi o dei tedeschi. In effetti, se uno guarda i prezzi di riferimento, ossia i cosiddetti Pun nazionali, questi non sono molto difforni, anzi ci sono dei momenti in cui il prezzo francese è addirittura superiore, anche se di poco, a quello italiano, mentre quello tedesco è invece costantemente più basso.

Però è un confronto che ha natura ingannatrice, perché in realtà i governi

nazionali sono intervenuti con delle misure, soprattutto quello francese, che rendono oggi la situazione all'interno della comunità europea è di totale "dis-competitività".

Il governo francese, forte della sua produzione nucleare, ha messo a disposizione del settore industriale 120 TWh, coprendo l'intera richiesta del mondo industriale a soli 42 euro/MWh. Oggi il prezzo di riferimento ha sfondato i 330-340 euro ed è evidente che un sistema così complesso all'interno della stessa Europa, che dovrebbe garantire delle condizioni di omogeneità per l'apparato Industriale, impedisce di competere. Noi stiamo creando un Europa non a due velocità, ma addirittura a tre o quattro. Così rischiamo di perdere una base industriale per squilibri che si stanno producendo in modo del tutto indipendente. L'Europa da questo punto di vista, anche se manifesta una volontà di intervento, sembra incapace di assumere delle decisioni che abbiano efficacia. I si-



Però è un confronto che ha natura ingannatrice, perché in realtà i governi nazionali sono intervenuti con delle misure, soprattutto quello francese che forte della sua produzione nucleare ha messo a disposizione del settore industriale 120 TWh, coprendo l'intera richiesta del mondo industriale a soli 42 euro/MWh

L'energia può diventare un fattore disgregante perché se non si arriva a definire una politica comune rischiamo di sfasciare l'Europa. Quindi mettiamo in gioco non solo l'aspetto economico, non solo l'aspetto di sopravvivenza del mondo industriale, ma anche i motivi profondi per cui stiamo insieme. Non dimentichiamoci che l'Europa è nata su un pilastro forte che era quello energetico e se non recuperiamo questo valore e interveniamo in maniera decisa, perdiamo le nostre radici

stemi che si sono generati nei singoli paesi sono molto diversi, i mix energetici sono molto diversi e quindi si fatica oggi a prendere decisioni che abbiano delle basi comuni. Come dicevo la scorsa settimana ad importanti esponenti del mondo industriale tedesco mentre ero in Germania per degli incontri, l'energia può diventare un fattore disgregante perché se non si arriva a definire una politica comune rischiamo di sfasciare l'Europa. Quindi mettiamo

in gioco non solo l'aspetto economico, non solo l'aspetto di sopravvivenza del mondo industriale, ma anche i motivi profondi per cui stiamo insieme. Non dimentichiamoci che l'Europa è nata su un pilastro forte che era quello energetico e se non recuperiamo questo valore e interveniamo in maniera decisa, perdiamo le nostre radici e questo anche rispetto a ciò che sta succedendo ai confini della nostra Europa, che è un fattore molto, molto preoccupante.

Questo è il motivo per cui abbiamo spinto il Governo italiano e il presidente Draghi a lavorare sul tema del price cap che non è solo una soluzione tecnica, per quanto complessa, ma una visione di politica energetica comune. Il fatto è che all'inizio della crisi l'atteggiamento del nostro Governo, in linea con quello europeo, è stato quello di pensare che questa fosse una crisi congiunturale, che poi in fin dei conti il vento al nord sarebbe tornato e che i problemi si sarebbero risolti. Noi da sempre abbiamo sostenuto che c'erano tutti gli elementi perché questa diventasse una crisi strutturale per la mancanza di investimenti e una certa visione ideologica che ha portato le grandi compagnie internazionali a disimpegnarsi. Di fronte a una considerazione di questo tipo la risposta del Governo, che pure

è stata impegnativa e va lodata perché ha messo sul piatto qualche decina di miliardi, a nostro avviso doveva privilegiare alcune categorie rispetto ad altre perché quando si è un grande paese industriale si deve anche tutelare il proprio patrimonio altrimenti si rischia di effettuare una campagna di "mance" o, come spesso diciamo, di bonus. Senza avere una visione di politica industriale. Abbiamo apprezzato la parte dei crediti d'imposta, però è mancata una visione di lungo termine. Ecco perché noi abbiamo puntato su due misure forti per il sistema industriale con l'aiuto di alcuni parlamentari e le abbiamo portate in Parlamento: una sul gas, che era quella di puntare su una maggiore produzione nazionale finalizzata al consumo industriale; l'altra, di utilizzare i conti energia che oggi il GSE ha in dotazione a favore del sistema industriale a fronte di un impegno da parte dei clienti industriali di mettere parimenti in campo investimenti in fonti rinnovabili. Così si sarebbe innescato un meccanismo virtuoso perché, da un lato ti rilascio energia da rinnovabili a un determinato prezzo di produzione e, allo stesso tempo, dall'altro ti impegni a produrre l'equivalente in energia rinnovabile, innescando così quel meccanismo forte di autoproduzione. ■





Paolo Scudieri
Presidente Anfia

PERCHÉ DOBBIAMO RIMANERE UNA DEMOCRAZIA INDUSTRIALE ATTIVA

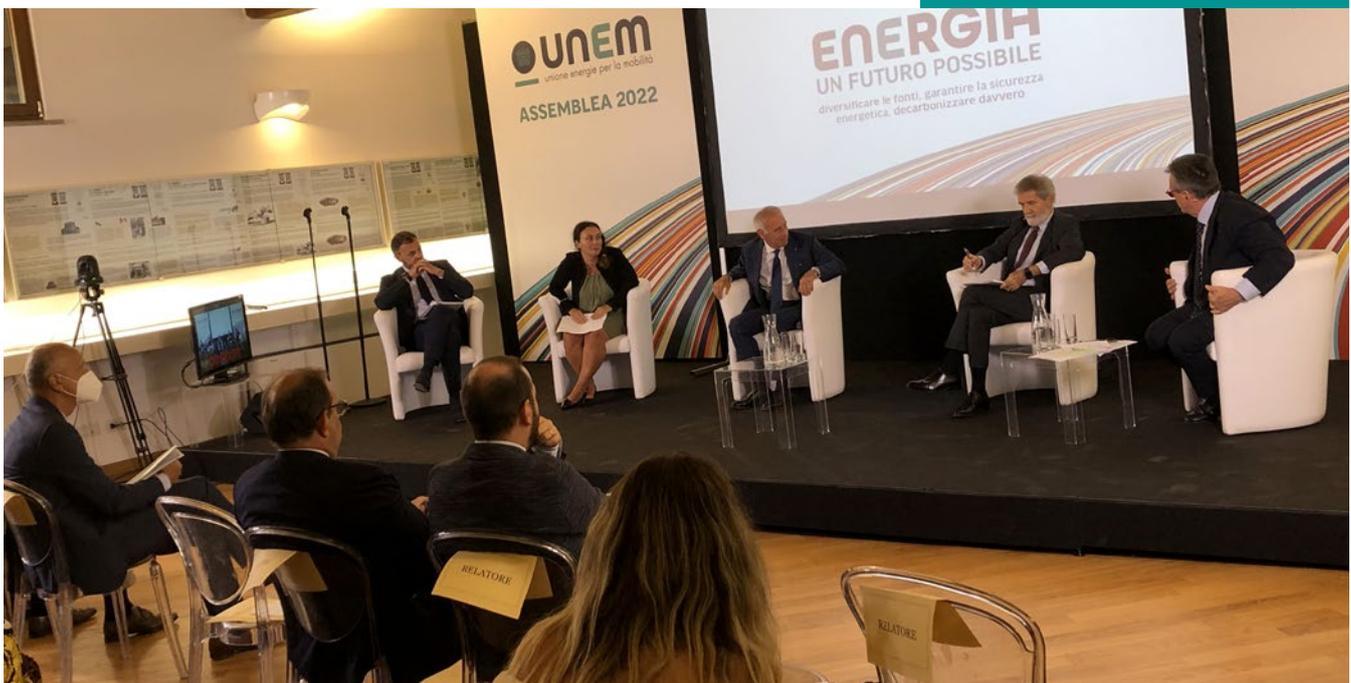
di Paolo Scudieri

L'Europa ha scelto di essere paladina di un cambiamento radicale sui temi delle energie per la mobilità. Ma vorrei segnalare che l'Europa rappresenta solo l'8% delle emissioni di CO₂ a livello globale, l'Asia ne rappresenta il 57-60% e gli Stati Uniti il 17%. Ciò vuol dire che siamo alfiere di un cambiamento che abbiamo deciso di fare anche se rappresentiamo solo una piccola parte del problema. Le imprese sono con le Istituzioni e gli imprenditori e la manifattura sono con il cambiamento: nella nostra missione c'è investire a fronte di nuove normative e venire incontro

alle esigenze di mutamento e innovazione tecnologica di cui l'automotive è precursore e protagonista.

Ma allora qual è il punto distonico in questo momento? È nel fatto che noi (e l'Europa è ferma su questo) ci stiamo avventurando verso una mono-tecnologia individuata che si chiama trazione elettrica. Una mono-tecnologia di cui sicuramente non abbiamo quei fattori di know-how e di priorità estrattiva sui minerali di cui avremmo bisogno per mettere in sicurezza le nostre aziende e i nostri lavoratori.

Ma allora qual è il punto distonico in questo momento? È nel fatto che noi (e l'Europa è ferma su questo) ci stiamo avventurando verso una mono-tecnologia individuata che si chiama trazione elettrica. Una mono-tecnologia di cui sicuramente non abbiamo quei fattori di know-how e di priorità estrattiva sui minerali di cui avremmo bisogno per mettere in sicurezza le nostre aziende e i nostri lavoratori





Partiamo dalle materie prime per l'elettrico: l'Asia si è mossa per tempo, la Cina ha fatto una politica strategica che dura da 20 anni andando con costanza a ricercare quei minerali, ne ha trattato contrattualmente il contenuto e ha dei diritti pluridecennali per la loro estrazione. A valle di questo ha anche elaborato la chimica per la raffinazione dei minerali e quindi su tutto ciò che a monte. Insomma, l'Europa va a coprire quello che è solamente l'ultimo pezzo di questa complessa filiera, quello a minor valore aggiunto, restando fuori da tutto ciò che è a monte e che è molto più strategico.

Quello che voglio dire è che se vogliamo una transizione giusta ed equilibrata - e l'Europa ne è paladina e il mondo industriale ne condivide la sostanza - abbiamo bisogno della neu-

tralità tecnologica perché dobbiamo equilibrare i due piatti della bilancia: non possiamo essere dipendenti da nessuno nel mondo, specie laddove l'automotive rappresenta la storia e la cultura dell'ingegneria dell'Europa. In questo settore abbiamo esportato quegli elementi di creatività, innovazione, design, capacità ingegneristiche e oggi ci viene chiesto di cancellare con un colpo di spugna la nostra storia industriale.

Questo è il punto che ci distingue dalle attuali scelte europee: noi affermiamo che c'è bisogno necessariamente di andare verso una transizione neutrale e neutralità vuol dire, da un lato, elettrico e va benissimo pur con tutti i gap di dipendenze, ma se, dall'altro, abbiamo una sorta di leadership tecnologica dovuti ai biocarburanti, ai sintetici, all'idrogeno e ai biogas. Solo allora avremo un mondo democratico che ha deciso di affrontare giustamente i fattori ambientali - e su questo siamo pienamente d'accordo - ma anche di rimanere una democrazia industriale attiva.

Si discute molto in questi giorni della dipendenza europea sul gas e tutti ormai ne sanno qualcosa, ma quello che non diciamo è che di dipendenze, come la storia recente dimostra, non ne possiamo assolutamente avere perché ogni dipendenza è fattore di

una strozzatura democratica a tutto ciò che è libertà personale, evoluzione della società civile e libertà dell'evoluzione industriale.

La politica su questi temi si divide, ormai la divisione è palese: c'è un centrodestra più la Lega che ragiona sugli argomenti - lo dico non perché sia un "retroscena" o una mia impressione personale, ma perché lo si legge su tutti i giornali; e c'è una sinistra impegnata in questa asfissia tecnologica dell'evoluzione industriale, puntando tutto sulla mono-tecnologia, come fosse un credo.

Ecco, è qui che va fatto un grande lavoro. E un buon lavoro è stato fatto, devo dire, perché si è aperto uno spiraglio alle altre tecnologie. Si tratta ancora di elaborarne i contenuti, ma almeno è uno spiraglio. E chiedo con determinazione che si lavori, sia dal punto di vista strategico che concettuale, affinché i partiti comprendano appieno che su aspetti così importanti non si può essere ideologici. Bisogna sposare il fattore evolutivo e la necessità avere un'evoluzione che deve essere sempre democratica sia dal punto di vista sociale che industriale perché altrimenti rinunciamo, impoverendoci, ad un fattore strategico, storico che mai come in questo momento è stato così forte e che sarà determinante per il futuro. ■

Questo è il punto che ci distingue dalle attuali scelte europee: noi affermiamo che c'è bisogno necessariamente di andare verso una transizione neutrale. Solo allora avremo un mondo democratico che ha deciso di affrontare giustamente i fattori ambientali - e su questo siamo pienamente d'accordo - ma anche di rimanere una democrazia industriale attiva



A seguire una sintesi degli interventi dei rappresentanti politici intervenuti nel corso dell'assemblea 2022 che ringraziamo per il contributo franco e costruttivo



Paolo Arrigoni
Responsabile
Dipartimento Energia
della Lega

LE TROPPE CONTRADDIZIONI DELLE POLITICHE EUROPEE

Partirei da qualche dato. Oggi il Pun (ossia il prezzo unico nazionale) è intorno a 428 euro/MWh, il prezzo del gas a 173 euro ed

è chiaro che di fronte a questi livelli di prezzo delle commodity, superiori di 8 volte rispetto al periodo pre-Covid, ci siano famiglie e imprese che rischiano di finire in ginocchio se non peggio. È inevitabile quindi che alcuni soggetti hanno fatto e stanno facendo degli extra-profitti e la decisione di tassarli ci poteva stare. Il problema è che questa tassa, a mio avviso, presentava e presenta tuttora degli elementi distorsivi nella base di calcolo, in particolare nel periodo preso a riferimento.

Confrontare, ad esempio, un periodo di piena ripresa dell'economia con un periodo precedente - il terzo trimestre 2020 con il primo quadrimestre 2021 - quando eravamo in piena emergenza Covid e la mobilità era ridottissima, non funziona, in particolare per un comparto come il vostro. Non avere escluso dal calcolo le operazioni straordinarie o gli strumenti finanziari derivati a cui molti soggetti ricorrono, è sbagliato. E noi della Lega, riconoscendo questi elementi distorsivi, abbiamo presentato una serie di emendamenti correttivi al "DL Taglia prezzi", il decreto che ha introdotto per la prima volta un prelievo del 10%. Abbiamo segnalato questi

emendamenti per cercare di rimuovere gli elementi distorsivi; abbiamo anche cercato di allargare la platea dei soggetti chiamati a contribuire in modo di reperire nuove risorse per dunque meno gravare sulla fiscalità generale visto che tutte le misure messe sinora in campo dal Governo per contrastare il caro energia a partire dall'ultimo trimestre dello scorso anno ammontano ad oltre 30 miliardi di euro. Insomma, di fronte al caro energia vanno chiamati a partecipare quanti ne hanno beneficiato e tra questi soggetti, a nostro parere, ci sono anche le banche e gli intermediari finanziari che operano in campo energetico. Ma paradossalmente questi emendamenti, che avrebbero consentito di aumentare il gettito e di rimuovere gli elementi distorsivi, non sono stati accolti. È stato emanato invece un nuovo Decreto, il "DL aiuti", che ha portato quella tassa dal 10% al 25%. Noi abbiamo ripresentato alla Camera gli emendamenti, ma purtroppo sono stati bocciati e questo può esporre il Governo al rischio di ricorsi. Tutto ciò è purtroppo la riprova del fatto che questo Paese è abituato a lavorare sull'emergenza e non sulla prevenzione. Nel mio ruolo di Parlamentare faccio anche parte del Copasir, e due anni fa, ad esempio, avevo sottolineato in quella sede le diverse vulnerabilità del nostro sistema energetico a partire dall'elevata dipendenza energetica che è del 75% contro una media europea del 60%. Una dipendenza energetica che arriva

al 96% per quanto riguarda il gas. Avevo proposto ai miei colleghi del Copasir di fare un'indagine conoscitiva per sviscerare queste problematiche e poi fare una relazione al Parlamento sulla sicurezza del nostro sistema energetico. Siamo stati - diciamo - facili profeti ed oggi le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti. Siamo di fronte a nuove scelte che il nostro Paese ha intrapreso sulla spinta europea che appaiono un salto nel buio, con la rinuncia totale ai carburanti fossili per passare ad un mix energetico fatto solo di rinnovabili. Anche il caro energia che è iniziato dalla seconda metà dello scorso anno, e che la guerra russo-ucraina ha solo contribuito ad acuire, è frutto di scelte sbagliate degli ultimi anni durante i quali si sono ridotti gli investimenti nel settore oil&gas, pensando magari di fare un favore all'ambiente. In realtà negli ultimi 20 anni i consumi di gas italiani sono passati da 70-71 miliardi di metri cubi del 2001 a 76 miliardi dello scorso anno. Anche qui una contraddizione: fino a nove mesi fa l'Europa parlava di volersi affrancare dal gas in quanto tale. Oggi, facendo dei progressi nell'ambito del pragmatismo, parla di affiancamento del gas russo con quello che arriva via mare. Il risultato è però che, anziché estrarre gas dai nostri giacimenti, si trasporta gas per centinaia se non migliaia di km producendo, per questo solo spostamento, la crescita delle emissioni climalteranti. Che cosa è questo se non una specie di suicidio? ■



Alessandra Gallone
Segretario Commissione Ambiente del Senato, FI

SCELTE IRREALISTICHE PORTERANNO A RIMANERE SENZA SOLUZIONI

Sulla questione dei prezzi dell'energia credo sia necessario trovare un diverso equilibrio, che eviti di penalizzare impropriamente

le imprese e, al contempo, trovare misure che diano immediatamente ed effettivamente supporto ai consumatori che sono la categoria maggiormente esposta a questa drammatica situazione di incremento dei prezzi. Peraltro, la quantificazione dei cosiddetti extraprofitti è stata ampiamente

oggetto di valutazioni spesso molto diverse. Dal punto di vista della nostra forza politica, un movimento liberale vicino alle imprese, non possono esserci provvedimenti che siano solo mirati all'effetto annuncio. C'è invece bisogno di provvedimenti che siano chiari, utili e misurati.



La programmazione energetica negli ultimi anni è stata totalmente fuorviata da una falsa transizione, parlando tanto di 2050 e immaginando che fosse dietro l'angolo, ma non è così. Come è sbagliato che la transizione sia da identificare unicamente con elettrificazione: abbiamo bisogno di tutte le opzioni tecnologiche per poterla affrontare al meglio, gradualmente per accompagnare un'adeguata evoluzione del settore industriale in modo economicamente sostenibile, sia a livello di bilancio statale che di bilancio familiare e industriale.

Basta vedere i blackout di questi giorni che affliggono Milano per comprendere come vada ripreso - a livello na-

zionale ma anche a livello europeo - il concetto di sviluppo sostenibile che è insieme ambientale, economico e sociale per conseguire quei benefici che già da subito possono essere messi a disposizione dei consumatori, ma anche delle aziende.

In questo senso la promozione della bioraffinazione o anche del biometano e dei carburanti low carbon, sono soluzioni che possono coniugare sviluppo economico nazionale e riduzione delle emissioni. Non possiamo limitarci ad eliminare solo i motori a combustione interna perché altrimenti non potranno svilupparsi, con un danno per la nostra industria. Dobbiamo perseguire scenari realistici nella riduzione delle emis-

sioni. Il rischio è che si rimanga affascinati da soluzioni che oggi ancora non sono disponibili e per le quali rischiamo di pagare cara la dipendenza in termini di materiali e catene del valore ancora più concentrate di quanto non lo siano state quelle del settore del petrolio o del gas. Compiere scelte irrealistiche porterà a rimanere senza soluzioni, quando sarà troppo tardi per cambiare rotta.

Allora ci resterebbe solo la possibilità di recriminare su cosa avremmo dovuto o potuto fare.

Ma spero che l'esperienza drammatica di questi mesi possa, almeno in questo senso, essere messa pragmaticamente a frutto.



Raffaella Paita
Presidente
Commissione Trasporti
della Camera,
Italia Viva

LA GUERRA RUSSA-UCRAINA HA IMPOSTO DI GUARDARE CON REALISMO AL FUTURO

Volevo anzitutto rivolgere un grande ringraziamento agli amici di unem e anche delle dovute scuse per non poter essere presente alla vostra assemblea a causa dei lavori della Commissione che devo necessariamente presiedere. Avevo accettato con grande piacere l'invito perché credo che sia importante discutere insieme della situazione energetica del Paese e anche dei rischi che si possono correre in futuro. Dipendiamo troppo dall'estero per quanto riguarda l'energia e questo

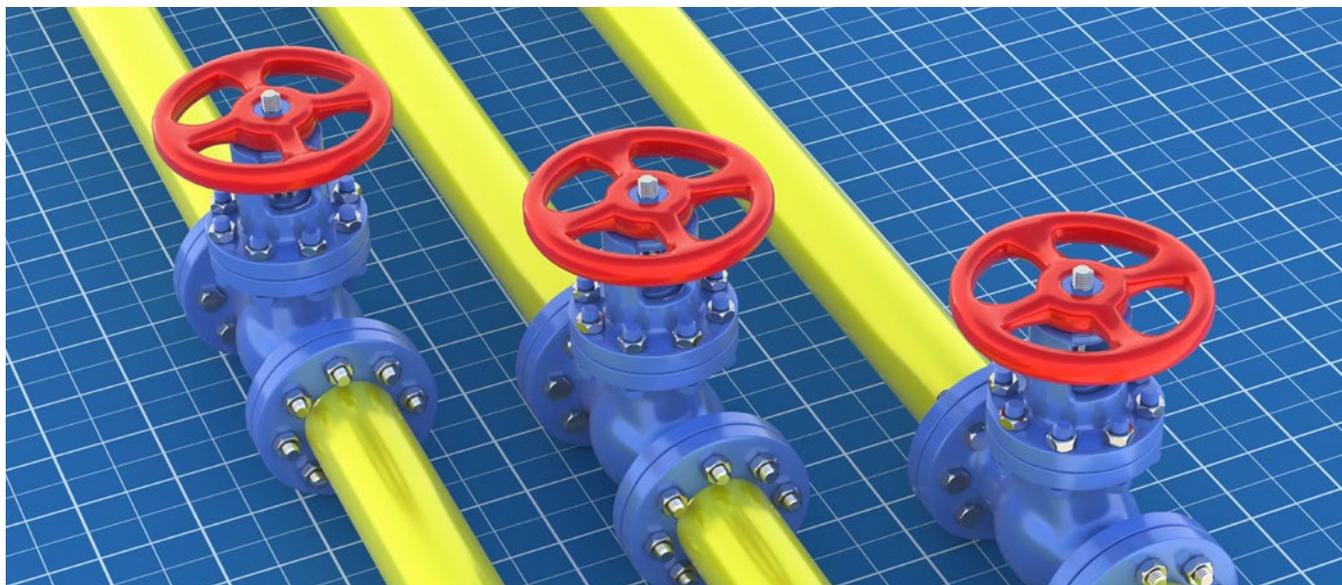
è il frutto di scelte sbagliate fatte nel passato che hanno creato un vero e proprio condizionamento. La situazione internazionale ha messo in luce tutto ciò, ma ci ha anche detto con grande chiarezza che non sono più tollerabili le teorie del "no nel mio giardino", della decrescita felice o di chi non vuole le infrastrutture che ci renderebbero più liberi nei prossimi anni.

È per questo che abbiamo lavorato all'interno del Parlamento per cercare di semplificare il più possibile le procedure, ad esempio, sul tema dei rigassificatori, proponendo io stessa di applicare il "modello Genova" per velocizzare al massimo le procedure autorizzative di queste importantissime infrastrutture. E così allo stesso modo

dobbiamo lavorare per diversificare le fonti energetiche e anche per far ritrovare all'Europa una necessaria unità in materia di tetto ai prezzi. Temi su cui si sta dibattendo proprio in queste ore, ma questa volta con la consapevolezza che questa gravissima tragedia che è la guerra russa-ucraina, ci ha imposto la necessità di guardare con realismo al futuro. E questa è la ragione per la quale abbiamo bisogno di un costante confronto con l'associazione che rappresentate e con le vostre realtà, in modo da scambiare idee e contributi volte a rafforzare le scelte che il Governo e il Parlamento stanno facendo sulla scia di una collaborazione che ancora una volta dobbiamo rinnovare.

dobbiamo lavorare per diversificare le fonti energetiche e anche per far ritrovare all'Europa una necessaria unità in materia di tetto ai prezzi.

Temi su cui si sta dibattendo proprio in queste ore, ma questa volta con la consapevolezza che questa gravissima tragedia che è la guerra russa-ucraina, ci ha imposto la necessità di guardare con realismo al futuro. E questa è la ragione per la quale abbiamo bisogno di un costante confronto con l'associazione che rappresentate e con le vostre realtà, in modo da scambiare idee e contributi volte a rafforzare le scelte che il Governo e il Parlamento stanno facendo sulla scia di una collaborazione che ancora una volta dobbiamo rinnovare.





Antonio Misiani
Responsabile
Economia e Finanze,
PD

EXTRA PROFITTI, CORRETTIVI PER RENDERE IL CONTRIBUTO MENO GRAVOSO POSSIBILE

Credo che la gravità della situazione ambientale sia sotto gli occhi di tutti. Quello che sta accadendo ai nostri ghiacciai, la siccità

che stiamo soffrendo non sono frutto del caso, ma di un deterioramento della situazione ambientale e climatica probabilmente ancora più grave di quanto ci raccontano i report delle Nazioni Unite. Detto questo è chiaro che gli obiettivi europei di decarbonizzazione per il 2030 e il 2050 vanno coniugati con politiche di accompagnamento dal punto di vista industriale e sociale, perché la transizione deve essere una transizione giusta, socialmente sostenibile.

E questo vale a maggior ragione per un Paese come l'Italia che parte da una condizione difficile perché siamo entrati nella crisi energetica come un sistema-paese ancora fortemente sbilanciato sui combustibili fossili che pesano per quasi 80% del nostro consumo; combustibili fossili importati per quasi il 95% e nel caso del gas importati dalla Russia per una quota pari al 40% del consumo nazionale.

Questa è una situazione economicamente e geopoliticamente insostenibile che dobbiamo superare il più rapidamente possibile.

Il Governo ha fatto delle cose importanti in questi mesi. Ha messo in cam-

po con coraggio risorse per oltre 30 miliardi di euro per mitigare l'impatto sulle famiglie e sulle imprese e seguito con determinazione una politica di diversificazione delle fonti di approvvigionamento andando a stipulare contratti per il GNL e opzionando due nuovi rigassificatori. E tentando anche di aumentare la produzione nazionale di gas dopo anni di diminuzione. Il Governo ha fatto cose importanti anche per la semplificazione del permitting delle fonti rinnovabili che è la via maestra per cambiare la condizione energetica con cui affrontiamo questa crisi.

Voglio ribadire questi risultati, anche se è chiaro che ci sono degli spazi di miglioramento. C'è un dibattito, dobbiamo tenere conto delle varie posizioni ma c'è una direzione di marcia indicata dall'Unione europea che risponde ad un problema globale che dobbiamo affrontare con molto coraggio, molta determinazione e molta coerenza.

Credo che questo sia l'orizzonte con cui dobbiamo fare i conti e a quest'orizzonte dobbiamo arrivare con politiche di accompagnamento che, lo ripeto, rendano socialmente sostenibile una transizione energetica verso cui siamo obbligati ad andare.

Partirei dai numeri. Confindustria calcola un aggravio della bolletta energetica per il nostro paese che va da 68 a 81 miliardi di euro per il 2022. Il Governo, come ho detto, ha adottato misure per decine di miliardi di euro e verrà sollecitato anche nei prossimi mesi perché la crisi non si esaurisce nell'imme-

diato. In questa fase di tensione sugli spread, gli spazi per finanziare con deficit aggiuntivo queste misure si sono ridotti drasticamente. Chiedere quindi un contributo ad imprese che hanno visto un aumento del fatturato secondo l'Agenzia delle Entrate quasi quattro volte superiore rispetto alla media, credo sia nelle cose. In termini generali, per come sono state costruite, le norme del contributo straordinario sugli extra profitti rispondono ai rilievi della sentenza numero 10 della Corte Costituzionale con cui venne bocciata la Robin Tax, introdotta dall'allora Governo Berlusconi. Detto questo, correttivi sono necessari e sono stati indicati nelle discussioni e nelle audizioni parlamentari. Correttivi che riguardano la base imponibile per tenere conto di elementi che altrimenti rischiano di distorcere il contributo: penso alle accise, penso alle operazioni straordinarie, penso ad altri elementi da considerare e sui quali sono stati presentati emendamenti anche dal Partito Democratico. Il Governo per il momento ha deciso di non accogliere questi emendamenti. Noi torneremo alla carica perché condividiamo la filosofia di un contributo straordinario sugli extra profitti per aiutare uno sforzo enorme che la finanza pubblica sta facendo per mitigare l'impatto della crisi energetica sulle famiglie e le imprese, ma questo contributo deve essere il meno gravoso possibile, anche perché stiamo parlando di cifre molto importanti che impattano notevolmente sulle imprese interessate. ■



Massimiliano De Toma
Componente
Commissione Attività
Produttive Camera Fdi

LA RETE CARBURANTI ASPETTA RISPOSTE

Sono in molti a dire che servirebbe una pubblicità progresso sulla necessità di ridurre i consumi. Credo che gli italiani si stiano già muovendo

se è vero, come hanno riportato i me-

dia, che il 46% degli italiani ha scelto di ridurre l'utilizzo delle quattro ruote negli ultimi mesi. O ancora, che il 47% ha dichiarato di prestare maggiore attenzione nella scelta della pompa di benzina preferendo la modalità self-service in quanto più conveniente del servito anche del 9%. Noi abbiamo davanti diverse strade da percorrere: personalmente nel 2019 ho portato avanti una risoluzione in Parlamento, poi fatta

propria da tutti i partiti, che riguardava la razionalizzazione e la riconversione degli impianti sulla rete stradale e autostradale. È un tema affrontato spesso da unem, ma di cui ancora non si vede la soluzione. Continuiamo ad avere un numero elevato di impianti rispetto agli altri Paesi europei con un consumo molto più basso.

L'Inghilterra, ad esempio, è prima per erogato e ultima per numero di distri-



butori, esattamente il contrario dell'Italia che ha tantissimi impianti e bassi erogati.

Dobbiamo capire una volta per tutte che, anche se andiamo verso il mondo dell'elettrico, o quantomeno verso i nuovi carburanti, è forse necessario pensare ad una strategia che riguardi appunto il settore della distribuzione carburanti.

Come intendiamo rifornire le automobili e gli altri mezzi? Qual è la struttura che abbiamo in mente visto che cambierà totalmente il modo di lavorare degli stessi impianti? Faccio solo un piccolo esempio: prima di venire alla vostra assemblea mi sono fermato alla Camera dove ci sono quattro colonnine per la ricarica delle auto elettriche. Ho chiesto agli operatori come funzionassero.

Mi hanno risposto: due funzionano e due no. Insomma, al di là delle scelte che saranno fatte, se le cose stanno

così come pensiamo da qui ai prossimi anni di rifornire milioni di autoveicoli?

Credo che il problema maggiore sia quello di definire una strategia chiara, altrimenti si abbandona un grande settore, senza sbocchi.

Penso al trasporto privato e agli autoveicoli leggeri, penso anche al trasporto pubblico locale o agli autoveicoli più grandi. Quale è la soluzione? Elettrico, idrogeno (e poi quale idrogeno, blu o verde?), carburanti low carbon e biocarburanti che ruolo avranno? Il mondo rappresentato da un'em e i suoi associati debbono avere davanti un quadro che permetta la costruzione di un percorso lungo anni. Quello che non si può fare è cambiare sempre direzione.

Siamo davanti a una grande sfida che dobbiamo necessariamente affrontare non solo per quanto riguarda la politica, ma anche per il produttore e il consumatore, di conseguenza la filiera.

Per intenderci non si possono conti-

nuare a costruire case una attaccata all'altra senza le strade e poi lamentarsi se c'è traffico.

Servono misure di conversione e razionalizzazione.

Che non vuol dire, necessariamente, chiudere gli impianti, vuol dire sicuramente metterli in condizione di poter lavorare con le nuove tecnologie e ovviamente i nuovi carburanti, cosa che in questo momento purtroppo non avviene o avviene troppo poco.

Al tavolo per la razionalizzazione degli impianti, da me fortemente voluto e avviato dal Ministro della transizione ecologica Cingolani il 1° giugno scorso, è stato giustamente chiamato anche il MEF, attore indispensabile che deve determinare effettivamente se si possono fare o no certi tipi di investimenti. Questo è il percorso che dal mio punto di vista bisognerebbe portare avanti, altrimenti continuiamo a muoverci secondo dove ci porta il vento. ■



Paolo Borchia
Parlamentare europeo,
Lega

È ORA CHE IL CONCETTO DI NEUTRALITÀ TECNOLOGICA TORNI DI MODA

I risultati del Consiglio Ambiente europeo del 28 giugno scorso ha in qualche modo fatto un'apertura flebile sul bando dei motori a combustione interna visto che ci si è ridati appuntamento al 2026 in vista di un'ipotetica revisione delle decisioni assunte. Sinceramente mi sarei aspettato qualcosa di più: un maggiore approfondimento della riflessione per quanto riguarda l'opportunità di spostare magari dal 2035 al 2040 la proibizione delle immatricolazioni di auto con motore endotermico. Non ho mai nascosto le mie preoccupazioni, per due motivi: la tenuta della filiera industriale e dell'occupazione. Stime della Commissione europea parlano di circa 70 mila addetti interessati nella sola Italia, 600.000 a livello comunitario. Stiamo parlando di cifre che si commentano da sole, cifre molto importanti.

E l'impostazione di questo regolamento va contestualizzato nel pacchetto "Fit for 55" che ci convince poco. Non

perché, come Lega, siamo scettici sulla necessità di intraprendere un percorso serio di decarbonizzazione, ma per i tempi e gli strumenti individuati. Questi ci rendono perplessi, anche perché - per dirla in maniera sintetica - se puntare ad un ambiente maggiormente salubre e diventare il primo continente climaticamente neutro a livello globale significa contestualmente rimetterci a livello di occupazione, rimetterci a livello di filiere allora non credo che il gioco valga la candela.

Una notizia di questi giorni mi appare davvero sintomatica: Byd, marchio cinese leader nella produzione di auto elettriche, ha superato Tesla, 641.000 veicoli prodotti nel solo primo semestre di quest'anno, triplicando i volumi dell'anno precedente. Siamo davanti ad un paradosso: proprio mentre siamo impegnati in uno sforzo per far sì che la nostra economia sia sempre meno dipendente dall'importazione di idrocarburi dalla Russia compiamo scelte che ci portano ad altre dipendenze.

Io vengo dal mondo dell'impresa e comprendo benissimo l'importanza di essere più autosufficienti in termini di dipendenza energetica da Paesi terzi. Ma i dati di produzione dell'auto elet-

trica prodotta da Byd e dagli altri colossi cinesi ci pone davanti al fatto che, mentre stiamo facendo retromarcia dal vicolo cieco della dipendenza degli idrocarburi provenienti dalla Russia, ci stiamo infilando in quello della dipendenza dalla Cina che dispone delle materie prime e delle tecnologie che sono necessarie per portare avanti quella che secondo loro è la transizione energetica.

Bruxelles ha fissato al 2050 la neutralità climatica mentre Pechino l'ha fissata al 2060. La differenza è abissale, anche se si tratta solo di un decennio.

Io ritengo che se diamo alla transizione energetica un'impostazione ideologica, perché vogliamo essere i primi della classe, i primi a raggiungere l'obiettivo senza comprendere le conseguenze sulle filiere industriali e sull'occupazione, finiremo per creare le condizioni per allargare il gap in termini di competitività.

A Bruxelles mi pare proprio che il concetto di neutralità tecnologica non sia particolarmente di moda. Iniziamo ora la discussione sulla tassonomia delle fonti energetiche. Credo che il quadro migliore sia quello in cui tutte le tecnologie possano competere alla pari. ■





Patrizia Toia

Parlamentare europea,
PD-S&D

VERSO L'EUROPA CI VUOLE ATTENZIONE

Sento talvolta descrivere le politiche europee sull'energia in maniera "cariaturale", quasi che a Bruxelles ci fossero delle

persone un po' sognatrici che si mettono a tavolino, disegnando un futuro che vorrebbero avere e pensando che automaticamente si realizzino. Non è così. Sono anni che parliamo di strategie per l'ambiente, l'energia e di riflessi sul sistema industriale. L'Europa sta cambiando il suo modello di approvvigionamento energetico per passare dal fossile in gran parte alle rinnovabili. Su questa decisione tutti gli stakeholders e i soggetti interessati sono stati coinvolti, consultati e assieme a loro ci sono elaborate proposte e possibili soluzioni.

Il pacchetto "Fit for 55" non è fatto solo di divieti (come, ad esempio, la decisione di bloccare le immatricolazioni di auto a motore endotermico nel 2035), ma rivede tutto l'impianto del mondo energia e aiuta le nostre imprese, sia proteggendole dalla concorrenza sleale di prodotti che arrivano da fuori Europa, sia sostenendole per l'esportazione in Paesi terzi. Lo sforzo europeo è quello di riuscire a conciliare le politiche ambientali con quelle industriali e occupazionali, della

formazione, della riconversione, della ricerca e col sostegno all'innovazione tecnologica.

Dal mondo imprenditoriale c'è, giustamente, la richiesta che, accanto alle decisioni di sostenibilità di carattere ambientale per la riduzione delle emissioni, ci siano sempre politiche che aiutino la riconversione industriale per tutto il comparto. Teniamo anche conto che le grandi imprese europee dell'automotive hanno già preso la via dell'elettrico, alcune annunciando anche di voler anticipare i tempi e per questo dobbiamo adeguarci per essere competitivi.

Sappiamo che dobbiamo affrontare con gli adeguati strumenti il grande tema della componentistica: sono tante piccole imprese che fanno molta più fatica e che hanno bisogno di essere accompagnate e sostenute. L'Europa, col Programma Horizon, ha messo in campo quasi 100 miliardi di euro in sette anni da destinare alla ricerca, all'innovazione e al trasferimento tecnologico sia per l'industria che in altri ambiti.

Comprendo che la radicalità di certe scelte incida profondamente su situazioni e interessi diversi. Come Vicepresidente della Commissione Industria, Energia e Ricerca del Parlamento europeo spesso mi capita di discutere con i miei colleghi dell'Ambiente perché voglio trovare soluzioni realistiche. Credo che in questa tran-

sazione i low carbon fuel o i biocarburanti che sostituiranno le fonti fossili, possono svolgere un ruolo. Importante sarà anche l'idrogeno che abbiamo individuato come soluzione nel trasporto pesante. Spetta alla capacità dei Governi, compreso quello italiano, in sede di Consiglio, di far valere queste buone ragioni.

Ma credo anche che l'imprenditoria anziché contrapporsi, debba cercare di concorrere, prima, e sostenere, poi, le scelte di fondo europee. Penso a temi come una politica energetica veramente comune in Europa che porti alla decisione di un tetto al prezzo del gas, penso all'esigenza di capire e monitorare cosa succede nella formazione dei prezzi sul mercato liquido di Amsterdam e sul ruolo che hanno le grandi realtà finanziarie. E sempre per calmierare i prezzi del gas è importante procedere con la decisione sugli acquisti comuni.

Ma torno a ripetere (da parlamentare europea che lavora appassionatamente e che studia con attenzione tutti i dossier senza compiere scelte precostituite) che verso l'Europa ci vuole impegno, collaborazione e attenzione.

Comprendo che voi vogliate portare avanti le vostre ragioni che forse dovette fare arrivare con più forza, ma non crediate che l'Europa volti la testa dall'altra parte rispetto alle esigenze di legittimi interessi economici. ■



Al termine dell'assemblea abbiamo chiesto un commento ad alcune delle personalità presenti.



Sara Moretto (Onorevole Italia Viva)

Unem in questi mesi di crisi di emergenza e anche durante l'assemblea si è caratterizzata per posizioni responsabili e con una visione a lungo termine. È ovvio che l'Italia sta affrontando delle scelte difficili, forse purtroppo rinviate in passato, ma vanno affrontate con obiettivi di lungo respiro e con scelte strutturali che consentano al nostro paese di diversificare le fonti energetiche senza buttare tutti gli investimenti e tutte le competenze che la nostra industria, compresa la filiera di raffinazione, ha messo in campo in questi anni e che ci hanno consentito, anche durante la pandemia, di riuscire a mandare avanti il paese. Quindi c'è bisogno di un approccio responsabile, di buon senso, della neutralità tecnologica e di un equilibrio che tenga insieme lo sguardo al futuro, ma anche la valorizzazione delle tante imprese italiane che sono la vera ricchezza del nostro paese. ■



Irene Bonetti (Attilio Carmagnani AC)

Un'assemblea molto interessante che ha toccato tantissimi aspetti e messo in luce un po' le contraddizioni del momento. Da un punto di vista delle infrastrutture della logistica, noi abbiamo un ruolo fondamentale nella transizione che effettivamente è difficile portare a fattor comune e sottolineare per l'esigenza, che poi ci sarà, di investimenti a livello di infrastrutture. Penso che sia molto importante riuscire a farsi portavoce di questo sia in Italia che in Europa, anche rispetto ai Parlamentari che abbiamo sentito, in maniera tale da unire le forze e riuscire a portare avanti insieme questo obiettivo molto difficile. ■



Gianni Murano (Presidente Esso Italiana)

L'assemblea 2022 di unem è stata molto centrata sulla transizione energetica e su una prospettiva diversa della stessa, molto focalizzata sulla sostenibilità non solo ambientale ma anche industriale, sociale ed energetica. In questo straordinario momento che stiamo vivendo dobbiamo sottolineare la sicurezza del supply, la sicurezza degli approvvigionamenti, la sicurezza energetica. Credo che sia stata proprio ben centrata, ben organizzata, ben gestita dal Presidente anche con interventi e spunti diversi, ma che hanno raffigurato veramente bene qual è lo scenario. Ma anche delle sfide attuali nel comprendere appieno una transizione non a senso unico. Complimenti all'organizzazione Unem per questa bellissima assemblea 2022, spero che abbia seminato bene per raccogliere i frutti per il prossimo anno. ■



Giuseppina Fusco (Presidente Fondazione Caracciolo)

Posso veramente complimentarmi e lo dico convinta. Io presiedo un Istituto di ricerca importante a livello nazionale e non ho mai ascoltato un convegno così interessante, così aperto, così franco e soprattutto così utile. Purtroppo, avrebbero dovuto essere presenti non soltanto gli appartenenti a questo settore, al mondo dell'automotive, al mondo dell'energia, avrebbe dovuto esserci dal Presidente del Consiglio dei Ministri in giù perché è necessario ascoltare un'associazione come unem che è in grado di dare un grandissimo contributo allo sviluppo del nostro Paese, sotto il profilo energetico e dell'automotive. Quindi complimenti davvero. ■



Andrea Rossetti (Presidente Assopetroli Assoenergia)

L'Assemblea unem è sempre molto interessante ed è un appuntamento ineludibile. L'elemento che è emerso con particolare evidenza, a mio avviso, è una eccessiva polarizzazione dei temi energetici che stanno diventando scontro troppo ideologizzato e anche demagogico in taluni accenti e in talune intonazioni che abbiamo ascoltato. Questo non aiuta il settore energetico che è un pilastro della sicurezza energetica e presidio fondamentale dell'interesse nazionale. C'è bisogno di una visione condivisa bipartisan, di lungo periodo, per costruire politiche energetiche anche all'interno della transizione ecologica, che siano efficaci in termini di decarbonizzazione e socialmente, economicamente e industrialmente sostenibili. ■





Presentiamo una rassegna stampa sull'attualità delle ultime settimane.

il Giornale 10 giugno 2022, Pierluigi Bonora

L'elettrico può essere un boomerang

«Il problema più grosso riguarderà lo sviluppo dei motori Euro 7 di nuova generazione per i tempi di ammortamento non sufficienti. Il rischio è che i costruttori di veicoli, vista la situazione, lascino perdere lo sviluppo dei nuovi Euro 7 a benzina e Diesel, non rifornendo più il mercato». La svolta del "tutto elettrico" è «un provvedimento - precisa Spinaci - che inevitabilmente porterà al ridimensionamento del sistema industriale del settore.

Già, con il «tutto elettrico» e l'addio graduale a benzina e Diesel, che fine faranno i 40 miliardi in accise e Iva che lo Stato incassa ogni anno?

«Dovranno essere sicuramente rimpiazzati, visto che servono per la spesa corrente. Dove e come si vedrà».

Il segretario del Pd, Enrico Letta, ha detto che chi è green è di sinistra e chi, invece, parteggia per il carbon fossile è di destra...

«È la dimostrazione palese che quella presa è una decisione puramente politica, determinata da scelte ideologiche senza fondamenti industriali e una prospettiva reale di decarbonizzazione. Abbiamo, da parte nostra, una tecnologia che viaggia parallela a quella imposta, esclusa in base a soli pregiudizi ideologici».

IL SECOLO XIX 4 luglio 2022, Gilda Ferrari

Quest'Europa è troppo ideologica. Il tutto elettrico sacrifica l'industria

Alla vigilia dell'assemblea annuale dell'Unem che si terrà domani a Roma, Claudio Spinaci, presidente dell'Unione energie per la mobilità, che raccoglie 70 associati tra effettivi e aggregati per 150 mila addetti, riflette sui problemi con cui l'Italia e l'Europa stanno facendo i conti e

Quanto incide la guerra sulla super crisi del mercato dell'energia?

«Quanto accade dimostra che qualcosa non ha funzionato nelle politiche energetiche degli ultimi anni, soprattutto europee, che hanno trascurato temi strategici come la sicurezza energetica e la diversificazione delle fonti resi sempre più urgenti alla luce dei nuovi scenari che si vanno delineando. La crisi energetica non nasce oggi, ma ha cominciato a produrre effetti a partire dalla seconda parte del 2021 con il ritorno della domanda sui livelli pre-pandemia. È bastato questo per innescare un'inarrestabile spirale rialzista nei prezzi, ben prima della guerra Russia-Ucraina.

Il Fit for 55?

«Delle decisioni europee non condividiamo l'approccio escludente, lesivo della neutralità tecnologica. A questo proposito, in assemblea presenteremo uno studio realizzato con il Rie di Bologna che delinea alcuni possibili scenari alternativi per raggiungere gli obiettivi del Fit for 55 valorizzando al meglio le attuali filiere industriali e il patrimonio infrastrutturale e logistico di cui disponiamo. La scadenza del 2026 fissata dall'Europa e che molti definiscono un'apertura è una foglia di fico, che non basta a nascondere la volontà di mettere fuori mercato per legge filiere industriali strategiche che oggi assicurano oltre il 90% della domanda di mobilità».



5 luglio 2022, Mauro Giansante

A che punto è la sicurezza energetica secondo Unem

La crisi, aggregatrice di tante crisi a sua volta, continuerà ancora. Ecco perché il richiamo multidisciplinare alla lungimiranza deve tradursi in atti concreti. «La transizione è un processo che richiede tempo e che non avverrà da un giorno all'altro», ha detto Spinaci. «Ogni transizione energetica sperimentata nel corso dei secoli, è sempre stata il frutto di una convergenza di diversi fattori, economici, tecnologici e logistici, ed ha richiesto decenni per compiersi con il risultato ultimo di aumentare la disponibilità di energia e non di ridurla». Secondo Unem, «non si può quindi pensare di marginalizzare tecnologie che oggi assicurano la copertura del fabbisogno energetico e il nostro benessere, ma dobbiamo lavorare perché le stesse vengano mantenute efficienti, competitive e flessibili, favorendo così la loro progressiva transizione per la decarbonizzazione dei processi e dei prodotti».



5 luglio 2022, Fabio De Rossi

Stop benzina e diesel, Unem: errore gravissimo

Unem non si limita solo a prendere una posizione in linea con le sue funzioni. Ha elaborato con il Rie di Bologna uno scenario alternativo, rispetto a quello adottato da RSE, che riguarda un maggiore sviluppo dei Lcf e una più realistica penetrazione dei veicoli elettrici (3,4 milioni equamente ripartiti tra elettriche pure e plug-in rispetto agli oltre 7 milioni previsti da RSE. In questo caso, la diversa composizione del parco auto al 2030, lascerebbe il saldo invariato tra i due studi, con le auto tradizionali e ibride che passerebbero dai 23,8 milioni stimati da RSE a 27,5 milioni.

L'importante, per Spinaci, è garantire quella sicurezza energetica che le scelte controverse dell'Europa, più gli effetti della guerra e lo sfavorevole cambio euro/dollaro, stanno mettendo in difficoltà. La precipitosa "penalizzazione delle fonti tradizionali" e la miopia nel non riconoscere che a livello internazionale la ripresa della domanda di energia aveva superato capacità di produzione già nel 2021, hanno creato difficoltà nell'affrontare il problema della disponibilità di greggio e anche di prodotti finiti, con la progressiva riduzione del numero di raffinerie. Insomma, l'Europa e il mondo occidentale pagano oggi il ridotto interesse per una fonte di energia assolutamente essenziale almeno per i prossimi 20-30 anni».



5 luglio 2022, Angela Zoppo

Energia, in Italia fattura record di 90 miliardi di euro

La fattura energetica nel 2022 verso un record storico a 90 miliardi di euro: è la stima elaborata dall'Unem (Unione energie per la mobilità) nel contesto dei rialzi shock delle materie prime e della guerra Russia-Ucraina. Secondo il presidente, Claudio Spinaci, che ha fornito i dati durante l'assemblea annuale, l'importo è stato calcolato considerando uno scenario senza recessione, senza misure di contenimento della domanda, con fattori climatici normali, petrolio a 100 dollari al barile e un cambio euro/dollaro tendente alla parità. La stima dell'Unem sui consumi totali di energia per il 2022 indica un incremento intorno al 3%, "anche se nella seconda parte dell'anno potrebbe perdere slancio per una serie di cause legate al probabile rallentamento dell'economia e all'alta inflazione, a prescindere dall'elasticità prezzi". Secondo Spinaci, "il maggiore incremento è proprio per il carbone a fronte d un calo sia del gas che delle fonti rinnovabili". I consumi dei prodotti per autotrazione, "sono tornati sui livelli pre-pandemia anche in anticipo rispetto a quanto avevamo previsto alla fine dello scorso anno, per una ripresa del trasporto privato a scapito di quello pubblico. Anche in questo caso potrebbe esserci un rallentamento a causa degli alti costi dei carburanti dovuto alla difficile congiuntura internazionale".



QUATTORRUOTE 5 luglio 2022, **Emilio Deleidi**
Scudieri (Anfia): “È in gioco la democrazia industriale”

Non è stata un'assemblea tranquilla, quella annuale dell'Unione energie per la mobilità tenuta oggi a Roma. Ed era chiaro che non poteva esserlo, in un momento in cui sui tavoli delle istituzioni europee ci sono scelte che condizioneranno pesantemente il futuro di decine di milioni di cittadini del Vecchio continente. Si spiegano così le decise prese di posizione che, tra gli interventi di un politico e l'altro, sono arrivate soprattutto dal presidente dell'Anfia (l'associazione della filiera italiana dell'automotive) Paolo Scudieri e da quello dell'ex Unione petrolifera Claudio Spinaci. Scudieri ha affermato, e non per la prima volta, che avventurarsi in una mono tecnologia come quella elettrica, della quale non deteniamo il know-how, né possediamo le proprietà estrattive dei materiali necessari (da tempo patrimonio dell'Asia e, in particolare, della Cina che ha acquisito con grande anticipo i diritti pluridecennali di sfruttamento), metta a rischio uno dei valori fondanti della società occidentale, la democrazia industriale. Secondo Spinaci, “sull'energia non si è mai giocato in maniera così pesante, ma gli industriali non vogliono assistere a scontri elettorali proprio sulla pelle dell'energia”. Che poi significa su quella di ogni cittadino singolo cittadino. Sicurezza innanzitutto. All'allarmante conclusione del presidente dell'Unem si è arrivati dopo una serie di riflessioni che hanno messo in evidenza come il problema del costo dell'energia sia fundamentalmente strutturale e non, come alcuni sostengono, congiunturale: la corsa al rialzo del gas, quindi dell'elettricità, è iniziata ben prima dell'invasione russa dell'Ucraina. A determinarla è stata la forte ripresa della domanda nella fase post-pandemica, che era ampiamente prevedibile.

Corriere Nazionale 5 luglio 2022, **Giandomenico Serrao**
La fattura energetica italiana è a livelli da record

AGI – La fattura energetica italiana (quello che il paese pagherà per avere energia, ndr) nel 2022 toccherà livelli record a 90 miliardi di euro, in aumento del 93%. È la stima di Unem secondo cui l'impennata è dovuta soprattutto all'aumento dei prezzi del gas per il quale l'Italia pagherà quest'anno 40,8 miliardi di euro dai 19,3 miliardi del 2021. “Le criticità del periodo – ha dichiarato il presidente Unem, Claudio Spinaci – si stanno riflettendo anche a livello nazionale, a partire dalla fattura energetica che quest'anno dovrebbe ammontare a 90 miliardi di euro, quasi il doppio di quella dello scorso anno e dei picchi del 2011-2012. Ciò è dovuto in larga parte al forte incremento dei costi del gas. Il gas naturale, prima fonte energetica in Italia dal 2016, da settembre dello scorso anno lo è diventata anche in termini di esborso, superando la fattura petrolifera che storicamente costituiva invece la componente più rilevante”. “La partita è davvero importante e il Governo italiano si è preso la responsabilità di non aderire al patto sull'auto elettrica firmato da molti stati alla COP26 di Glasgow nel novembre scorso” ha detto il ministro dello Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti nel messaggio inviato all'assemblea di Unem, “Riteniamo sia necessario proporre alla Commissione europea una revisione del pacchetto 'Fit for 55' che in primis preveda l'applicazione del principio cardine della neutralità tecnologica”.

24 ORE 6 luglio 2022, **Celestina Dominelli**
Giorgetti: “Il futuro non è solo elettrico”

Il messaggio è chiarissimo: la transizione dettata dall'Europa, che punta allo stop dei motori diesel e benzina dal 2035 per spingere solo sull'elettrico, mette a repentaglio l'industria europea, inclusa la filiera automotive italiana. Dove sono a rischio il 30% delle imprese della componentistica e circa 70mila addetti diretti. Riverberi pesantissimi, dunque, che ieri sono stati messi in fila all'assemblea dell'Unem (l'Unione energie per la mobilità), dal ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, convinto «che non dobbiamo legare il futuro dei trasporti alla tecnologia elettrica», aprendo ad altre soluzioni già in grado di ridurre da subito l'emissione di anidride carbonica (biocarburanti o low carbon fuels) e che sia «necessario proporre alla Commissione Europea una revisione del Pacchetto Fit for 55» che preveda l'applicazione del principio cardine della neutralità tecnologica».

Una linea, quella del ministro, ampiamente condivisa dal presidente dell'Unem, Claudio Spinaci. L'ingegnere romano, al timone dell'associazione dal 2015, ha quindi innanzitutto ribadito l'esigenza «di una transizione energetica «che richiede programmazione e una visione chiara e di lungo termine, nonché gradualità e diversificazione delle fonti, cosa che non fanno le politiche europee che sinora hanno inseguito logiche squisitamente ideologiche senza avere contezza della loro effettiva praticabilità e conseguenze».

Insomma, serve un cambio di approccio nelle politiche europee, come ha sottolineato anche Aurelio Regina, delegato del presidente di Confindustria per l'energia, secondo il quale «le istituzioni devono dotarsi - a partire dalle decisioni sul Fit for 55 - di valutazioni d'impatto basate su analisi numeriche e non demandare tutta la discussione su un piano ideologico».

QUOTIDIANO ENERGIA 6 luglio 2022, **Roberto Capocelli e Luca Tabasso**
Spinaci (unem): l'Unione Europea - Ha fallito sulla sicurezza energetica

“L'Europa ha fallito sulla questione energetica in preda a un "atteggiamento ideologico che non tiene conto delle esigenze di sicurezza” e che ha portato a politiche "finalizzate all'esclusione per legge" delle fonti tradizionali, oltre che delle "filieri industriali strategiche che oggi assicurano oltre il 90% della domanda di mobilità”.

Questo il cuore dell'intervento del presidente di Unem. Claudio Spinaci, aprendo oggi a Roma i lavori dell'assemblea annuale dell'associazione.

Spinaci è partito dalla constatazione - più volte sottolineata anche da molti degli intervenuti all'evento - che i prezzi delle commodity energetiche, ben prima della guerra in Ucraina, avevano toccato livelli allarmanti ed era prevedibile che ci si trovasse davanti a una "crisi strutturale e non congiunturale”.

Ma sono state soprattutto le politiche Ue degli ultimi 15-20 anni, ha insistito Spinaci, che “declinando il concetto di sostenibilità solo rispetto all'ambiente senza tenere in considerazione gli aspetti economici e sociali” hanno provocato le condizioni per una tempesta perfetta: la ripresa della domanda ha trovato un'offerta non capace di sostenerla perché non più alimentata da investimenti in esplorazione e produzione.

“Quando si fa un piano inattuabile ci si condanna automaticamente a dover gestire situazioni di emergenza”,

Per evitare questa deriva, servirebbe una “visione chiara e di lungo termine”. Rispondendo a una domanda di QE sullo stop ai motori endotermici al 2035 Spinaci ha definito una “foglia di fico” la richiesta del Consiglio alla Commissione di valutare entro il 2026 se i veicoli ibridi e i Lcf potranno essere utilizzati per rispettare l'obiettivo sulle emissioni. Il presidente di unem si è detto pessimista rispetto a tale valutazione, sostenendo che se si continua ad andare nella direzione intrapresa “non ci saranno più i tempi per lo sviluppo di fonti alternative. Servirebbe invece un *riposamento totale di fronte all'evidenza dell'insostenibilità di una tecnologia unica - l'elettrico- come veicolo della transizione ecologica.





Giorgio Carlevaro
Direttore emerito
Staffetta Quotidiana

CINQUANT'ANNI DI "PREZZI AMMINISTRATI" BASTANO E AVANZANO

di **Giorgio Carlevaro**

Negli ultimi tempi si è tornati a parlare di "prezzi amministrati" come antidoto al rincaro dei prezzi. Qualcosa che abbiamo già ampiamente sperimentato in passato, come ci racconta Giorgio Carlevaro in questa nuova puntata della Storia del Petrolio da cui si capisce come chiedere oggi un loro ritorno sia un esercizio alquanto semplicistico.

Tornare ai prezzi amministrati come antidoto al rincaro dei prezzi e alle speculazioni che si rincorrono da mesi. Un'ipotesi che circola insieme a quella del tetto sui prezzi a prescindere da cosa voglia dire in concreto e a come si possa mettere in atto Reminiscenza di un passato che non c'è più. Lo aveva detto **Davide Tabarelli** nel dicembre scorso, quando la guerra in Ucraina era ancora di là da venire, ma la corsa al rincaro dei prezzi e delle bollette era già cominciata. Che cioè "bisognerebbe tornare alle tariffe amministrare, stabilite dalla mano pubblica". Ma all'epoca disse anche che "è inutile parlarne, non si farà. A Roma e a Bruxelles dicono che quella a cui stiamo assistendo è una normale manifestazione del libero mercato e che tutto si aggiusterà automaticamente". A suo modo ne aveva parlato in settembre anche **Alberto Clò**, quando la bolletta aveva cominciato ad andare "in prima pagina" e si cominciava a parlare di "manovre correttive", da assimilare a "una sorta di ritorno, per quanto camuffato, ai prezzi politici". E in queste settimane, con l'aggravarsi ogni giorno di più della situazione, la richiesta ha fatto capolino anche in Parlamento sotto forma di emendamenti alle misure economiche in esame in cui si chiede senza mezzi termini la fissazione di

un prezzo massimo dei prezzi dei carburanti concertato dal Governo in accordo con la filiera produttiva e le sue associazioni (on. **Massimiliano De Toma**, componente della Commissione attività produttive di Fratelli d'Italia). Richiesta diventata ancora più esplicita in un documento diffuso il 14 giugno dalla segreteria della **Fegica**, una delle tre associazioni storiche dei gestori carburanti, che chiede di tornare subito ai prezzi amministrati, mettendo fine ad un mercato prigioniero della speculazione, ovvero di prezzi ancorati al **Platts** per quelli petroliferi e al **Ttf** per quelli del gas.

Che per **Unem** sarebbe una "non soluzione", per di più anacronistica, misure del passato che hanno già ampiamente dimostrato la loro inefficacia. Spiegando in una nota che il prezzo industriale dei carburanti, al netto cioè di accisa e Iva, è attualmente composto per quasi il 90% dalle quotazioni internazionali dei prodotti raffinati (Platts Cif Med) sui quali c'è sicuramente una componente speculativa che vive di aspettative, cavalca le incertezze attuali legate alla crisi ucraina e amplifica tendenze reali sottostanti, che oggi sono di un'offerta che non riesce a stare dietro ad una domanda che è praticamente tornata ai livelli pre-pandemia. Tutti elementi

in sostanza esterni al mercato interno. Per cui sin tanto che il quadro economico e geopolitico resta quello attuale difficilmente i prezzi potranno scendere. Un dibattito in cui da ultimo si è inserito il 23 giugno anche il ministro dello Sviluppo Economico, **Giancarlo Giorgetti**, rispondendo alla Camera ad un'ennesima richiesta di ritorno per un periodo limitato ai prezzi amministrati dei prezzi dei carburanti, rilevando però che bisognerebbe tener conto di tutte le possibili conseguenze di una simile decisione e dell'effetto difficilmente prevedibile di interrelazione tra tutti i soggetti economici coinvolti. Conseguenze ed effetti evidenziati dal Mite. Quindi, per quel che lo riguarda, né dubbioso né critico.

Dal 1944 al 1994: un cammino tortuoso

Parliamo del ritorno a un complicato regime di controlli e di misure rimasto in vigore per cinquant'anni, **dal 1944 al 30 aprile 1994**, la stessa durata del **Cip**, il Comitato interministeriale dei Prezzi, istituito a Roma nell'ottobre 1944 per il coordinamento e la disciplina dei prezzi, inclusi quelli dei prodotti petroliferi e dei carburanti. E che ha **cessato di operare il 1° gennaio 1994**, quando le sue funzioni sono state trasferite all'**Antitrust**, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, istituita a sua volta nell'ottobre 1990. Dal dopoguerra, cioè dal 1945, una delle linee portanti della politica italiana era stata infatti quella di assicurare al sistema economico energia al più basso prezzo possibile. Per favorire la formazione di una base industriale energivora in grado di sostenere lo sforzo di penetrazione sui mercati internazionali. Avvantaggiata in Italia dai minori costi di lavoro rispetto ai concorrenti europei, ma frenata dalle gravi carenze sul piano della ricerca, della commercializzazione e dell'organizzazione produttiva. Grazie



al basso prezzo dell'energia l'Italia poteva così allargare la sua base produttiva nei settori della siderurgia, della metallurgia, della chimica e della raffinazione del petrolio. Una politica dei prezzi che fino alla fine degli anni '60 non provoca gravi dissociazioni tra costi e prezzi dell'energia, ma consente il formarsi di rendite di posizione nel settore idroelettrico, di cui si avvantaggiano fino alla nazionalizzazione del 1992 numerose imprese elettriche private, e di cui nel settore del metano approfitta l'**Eni** per autofinanziare i suoi piani di sviluppo in Italia e all'estero e per svolgere un'azione di rottura nel mercato dei carburanti. E di cui si avvantaggia anche lo **Stato** calcando la mano del fisco su alcuni prodotti petroliferi e in particolare sulla benzina: alla fine degli anni '60 su 110 lire pagate dall'automobilista per un litro di super 75,96 erano costituite da imposte. Una politica di bassi prezzi che avrebbe richiesto qualche correzione di tiro per tener conto dei mutamenti in atto nel sistema energetico italiano. Nel settore elettrico il crescente ricorso a impianti termoelettrici per coprire l'aumento della domanda tendeva infatti a innalzare il costo medio dell'elettricità. Lo stesso fenomeno si verifica per il metano in seguito al ricorso a riserve più costose rispetto a quelle della Valle Padana in via

di esaurimento, quali erano quelle scoperte nelle zone marine o importate dall'estero a partire dal 1971. Senza contare che il basso prezzo dell'energia favorisce a sua volta un'espansione abnorme della domanda e fenomeni di sprechi nell'impiego di alcune fonti nonché eccesso di investimenti in alcuni settori. Fenomeni su cui però il governo non interviene sia perché non avverte tempestivamente la loro maturazione sia perché l'aumento dei prezzi sarebbe andato contro tutta la filosofia che aveva ispirato in quegli anni la politica dell'energia. Il primo a soffrirne è l'**Enel** che, costituito alla fine del 1962, chiede invano l'aumento delle tariffe, bloccate dall'agosto 1961 sulla base del livello medio accertato per l'anno 1959. Anche l'**Eni** ha i suoi problemi. Conclusione, a fare le spese di questa sempre più anacronistica politica dei bassi prezzi dell'energia è il contribuente. Anche perché nel caso del settore petrolifero esso continua ad essere usato come riserva di caccia per aumentare rapidamente le entrate fiscali nel momento del bisogno: una prassi che risale agli anni '30. Misure impopolari. Tra il 1965 e il 1970 il prezzo della benzina super salì da 120 a 162 lire al litro. Di questo aumento di 42 lire alle compagnie petrolifere erano andate meno di 5 lire.

Il primo metodo

Fino al 1960 i prezzi massimi di vendita dei prodotti petroliferi erano fissati dal Cip con il **metodo della "parità di importazione"**, metodo che attribuiva ai prodotti ottenuti dalle raffinerie italiane lo stesso valore che avrebbero avuto sul mercato nel caso in cui fossero stati importati direttamente. Ma da allora venivano fissati senza una metodologia di calcolo e tra le compagnie era in corso un acceso dibattito per trovarne un altro più soddisfacente. L'**Eni** era favorevole a un metodo analitico che consentisse una conoscenza precisa e dettagliata del mercato petrolifero e dei costi del ciclo petrolifero. Le compagnie private sostenevano invece, attraverso l'**Unione Petrolifera**, il ritorno al metodo della parità di importazione in vista del crescente inserimento del mercato italiano in quello internazionale. Si andò avanti così tra incontri e confronti fino alla fine del 1970, mentre le vicende che andavano maturando sul mercato internazionale e che sfoceranno nell'ottobre 1973 nella **"crisi del Kippur"** rendono

urgente la ricerca di una soluzione e di una diversa politica dei prezzi. Con in più l'esigenza di legare il problema a quello della razionalizzazione del mercato petrolifero italiano dopo lo sviluppo "selvaggio" degli anni '50 e '60. Un'esigenza difficile da recepire e gestire, ma che segnalava anche il pericolo di continuare a gestire i prezzi come se niente fosse accaduto nel sistema energetico italiano.

Nel documento di studio approvato dal **Cipe** (Comitato interministeriale per la programmazione economica) il **3 agosto 1977** in vista del nuovo metodo emanato in ottobre, la segreteria del Cip non ha difficoltà a riconoscere l'inadeguatezza del metodo in vigore rispetto alla nuova realtà del mercato. Quando questo metodo era stato predisposto gli elementi di costo erano infatti caratterizzati da una relativa stabilità, in particolare per che riguardava la materia prima e il rapporto di cambio della lira. Inoltre, il peso percentuale della voce materia prima nella struttura dei costi, era considerevolmente inferiore: dal 60% del 1971 era salito al 90% circa del 1977. Anche la tempistica delle rilevazioni dei costi e delle variazioni dei prezzi risultava inadeguata. Insomma, rilevava la segreteria del Cip, mentre il metodo del 1971 avrebbe dovuto dare "automaticità" alle variazioni costo-prezzo, era accaduto il contrario.

La svolta della sorveglianza

Per ovviare a questi inconvenienti, che avevano finito col bloccare i prezzi sui livelli del 1975, il nuovo metodo approvato dal Cip il **28 ottobre 1977** sotto la presidenza di **Carlo Donat Cattin**, stabilisce che la politica dei prezzi petroliferi deve perseguire i seguenti obiettivi: garantire un'adeguata protezione dei consumatori che impedisca situazioni di tipo speculativo e stimoli un maggior grado di concorrenza; assicurare la normalità dei rifornimenti petroliferi attraverso un adeguato recupero dei costi da parte delle imprese petrolifere; mantenere una pluralità di operatori quale elemento di maggiore sicurezza; razionalizzare i sistemi di lavorazione e di distribuzione dei prodotti petroliferi per adeguarli alle mutate esigenze del Paese e in termini di economicità. E in questo quadro assoggettare al **regime della sorveglianza** un primo gruppo di prodotti (benzina avio, carboturbo, bitumi, basi lubrificanti, solventi, virgin nafta). Cosa che avviene con la delibera



del **21 dicembre 1977**. A cui viene aggiunto con la delibera del **6 aprile 1978** anche l'olio combustibile denso. Prime deroghe in assoluto al regime dei prezzi amministrati. Da cui parte un percorso in cui **Cipe e Cip si rincorrono**. Si arriva quindi alla delibera Cipe del **24 giugno 1982** che, nel mantenere in regime amministrato i prezzi della benzina e del gpl, demanda al Cip di passare al regime della sorveglianza anche i prezzi dei gasoli, dei petroli e degli oli combustibili fluidi.

Primi confronti con l'Europa

Una norma che rispondeva alla necessità di permettere una situazione di equilibrio tra le condizioni riconosciute agli operatori italiani e quelle riscontrabili nei principali paesi europei. Cosa che peraltro non sempre avveniva. Un passo avanti comunque significativo, perché in pratica i prezzi italiani (al netto delle imposte, ma comprensivi dei margini di distribuzione) venivano equiparati alla corrispondente "media ponderata" dei prezzi in vigore nei cinque paesi europei (**Francia, Germania, Regno Unito, Olanda e Belgio**) già presi a riferimento a partire dal **19 marzo 1980** e ne veniva garantito il costante riallineamento attraverso la rilevazione settimanale che da allora in poi venne indicata come "rilevazione Cee". Se in occasione di questa rilevazione lo scostamento tra il prezzo italiano di un prodotto e la corrispondente "media Cee" risultava superiore ad una certa soglia di invarianza, più volte modificata nel corso degli anni, esso doveva essere al più presto riallineato attraverso variazioni in aumento o in diminuzione stabilite con comunicati della segreteria del Cip. Una novità che aveva però il difetto di "importare" variazioni di prezzi di realtà non omogenee con quella italiana. Un regime di sorveglianza reso "definitivo" con il provvedimento Cip del **6 aprile 1984** (previo anche questa volta il via libera del Cipe del **19 marzo 1984**). Una media a cinque, con il relativo "stacco Italia", che venne messo in soffitta nel 1996 sostituita, dalla **media dei 15 paesi allora membri dell'Unione europea** oggi saliti a 19. Elaborata con la collaborazione dell'Unione Petrolifera e oggi di Unem. I prezzi della **benzina** (super, normale e agricola) passarono al regime della sorveglianza, anche loro a titolo sperimentale per un anno, con il provvedimento Cip del **3 giugno 1986** (previo via libera Cipe



del **20 marzo 1986**). Regime poi prorogato il **9 ottobre 1987** con un'importante modifica: quella cioè che i prezzi massimi al consumo delle benzine impiegate come carburante per l'autotrazione erano stabiliti maggiorando il corrispondente prezzo medio europeo al consumo di uno "**scarto quadratico medio**". pari per cominciare a 16,97 lire / litro. Formula escogitata due anni prima, nel febbraio 1985, da **Davide Pastorino** al termine dell'indagine svolta dalla Commissione per lo studio dei mercati petroliferi europei istituita nel giugno 1984 dal **ministro Renato Altissimo** e da lui presieduta in qualità di tecnico del Cip. Finalizzata a rendere omogenea la realtà italiana a quella dei cinque paesi europei presi allora a riferimento. Scarto aumentato, con il provvedimento Cip del **12 settembre 1989**, a 22,69 lire/litro.

La vigilia della liberalizzazione

Di proroga in proroga si arriva al **30 luglio 1991** quando il percorso verso la liberalizzazione registra un'accelerazione importante per merito del nuovo Ministro dell'Industria **Guido Bodrato**. Se è vero infatti che la delibera Cipe adottata in tale data e recepita dal Cip il 31 luglio stabiliva apparentemente un'altra proroga del regime di sorveglianza fino al **30 aprile 1993**, di fatto essa introduceva novità e scadenze significative. **Se non era liberalizzazione poco ci mancava** La prima novità era che a partire

dal **16 settembre 1991** venivano mantenuti in regime di sorveglianza solo i prezzi dei gasoli e delle benzine per forniture superiori a 5.000 litri o commercializzati attraverso la rete di distribuzione carburanti ed i prezzi del Gpl (miscela e butano), mentre i prezzi degli altri prodotti potevano essere "*liberamente determinati dalle imprese, senza obbligo di deposito del listino*". Veniva altresì stabilito che il regime di sorveglianza, relativo ad ogni fase di scambio, sarebbe stato attuato tramite un **controllo ex post del comportamento degli operatori**, i quali dovevano comunicare i loro listini ad un apposito **Comitato Tecnico**, da istituirsi presso il ministero dell'Industria. Comitato che avrebbe dovuto verificare la coerenza generale dei singoli listini con le quotazioni internazionali dei prodotti finiti e dei greggi più rappresentativi per il mercato italiano e controllare che gli eventuali incrementi dei margini nella fase distributiva non fossero superiori su base annua al tasso di inflazione programmato. Il ministro dell'Industria avrebbe dovuto altresì istituire una **Commissione Consultiva**, rappresentativa delle Amministrazioni interessate e delle organizzazioni di settore, al fine di seguire l'evoluzione complessiva del mercato e di fornire al Comitato Tecnico opportuni elementi di valutazione. La delibera indicava poi due importanti scadenze relative alla **ristrutturazione della rete carburanti**, che per la prima volta entrava a gamba tesa nel discorso dei prezzi. La prima stabiliva che entro il **30 settembre 1991**, il ministro dell'Industria di concerto col ministro per gli Affari Regionali, doveva proporre alla Conferenza Stato-Regioni una direttiva intesa a razionalizzare il regime dei turni e degli orari dei punti di vendita carburanti; la seconda che, entro il **30 novembre 1991**, il ministro doveva prospettare al Cipe le iniziative da assumersi, anche mediante costituzione di appositi consorzi tra gli operatori, per promuovere la ristrutturazione della rete distributiva, al fine di conseguire nell'arco di un triennio, un livello di erogato medio per punto vendita pari almeno a quello europeo (al momento era di circa 1.500.000 litri).

La svolta del 1993

Si arriva così al **27 aprile 1993** quando il Cipe, nel prorogare ancora una volta il regime di sorveglianza su tutti i prodotti petroliferi fissa per la prima

volta un **termine improrogabile per la liberalizzazione: “non oltre il 30 settembre 1993”**. Alla base di questa decisione una nota del 22 aprile del ministro dell'Industria **Giuseppe Guarino** (in carica dal 28 giugno 1992) in cui si rileva come l'esperienza della sorveglianza “si deve considerare pienamente riuscita, sia perché non si sono avuti fenomeni di tensione sui prezzi, sia e non meno perché si è innescata una dinamica di concorrenza in un settore in cui quarant'anni di prezzi amministrati avevano totalmente irrigidito la struttura dell'offerta”. Sulla base di queste considerazioni e al fine di evitare che con la scadenza del regime di sorveglianza si tornasse ai prezzi amministrati, Guarino proponeva di prorogare la sorveglianza per un periodo limitato e comunque non superiore a 5 mesi “per disporre del tempo necessario per l'espletamento degli adempimenti su indicati”. Una sorta di compromesso tra chi voleva la liberalizzazione subito e chi voleva mettere i prezzi al riparo da eventuali ingerenze dell'**Antitrust**. Il tutto recepito dal Cip il **5 maggio 1993**. Si arriva così a fine settembre quando **Paolo Savona**, subentrato il 29 aprile 1993 a Guarino al ministero dell'Industria, aspetta fino all'ultimo prima di formalizzare le sue proposte al Cipe già convocato per il 30 settembre. Avvicinandosi la scadenza della proroga della sorveglianza uno dei nodi da sciogliere è chi dovrà fissare i prezzi (le compagnie o i gestori) e a tale scopo una delle possibili soluzioni sarebbe quella di passare alla liberalizzazione senza più alcun vincolo esplicito di coerenza con l'andamento dell'inflazione e delle quotazioni internazionali, ma mantenendo in vita fino al 30 aprile 1994 l'obbligo del deposito dei listini presso il ministero. In una **nota inviata al Cipe da Savona il 29 settembre 1993**, si afferma tra l'altro che “i due anni trascorsi dal superamento del prezzo amministrato hanno dimostrato non solo un responsabile comportamento degli operatori ma soprattutto che la maggiore flessibilità introdotta nei prezzi ha attivato elementi di concorrenza che devono essere ulteriormente sviluppati per giungere ad una più elevata efficienza del settore della distribuzione petrolifera e stimolare la ristrutturazione della rete”. “È ancora da sottolineare, aggiunge la nota, che la completa fuoriuscita

dal regime dei prezzi amministrati comporti il pieno assoggettamento del settore alle competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con una ulteriore garanzia in ordine all'esplicitarsi di condizioni di competitività”. Da qui “l'opportunità di portare a compimento, sotto questo profilo, il processo avviato nel luglio 1991, rimettendo completamente alla responsabilità degli operatori la determinazione dei prezzi di tutti i prodotti petroliferi”. Un nuovo regime di prezzi che richiede tuttavia “la definizione di nuovi rapporti tra gli operatori - in specie tra compagnie e gestori - in funzione dei diversi ruoli nelle modalità di formazione dei prezzi. Si deve inoltre tener presente che alla data attuale sono già stati stipulati la maggior parte dei contratti di servizio calore per la stagione invernale 93-94, contratti che per le metodologie di revisione dei prezzi fanno riferimento all'attuale rilevazione dei listini prezzi”. Pertanto, al fine di garantire un adeguato margine di tempo alla regolazione contrattuale di nuovi rapporti tra le parti, Savona ritiene opportuno “affiancare alla liberalizzazione dei prezzi il mantenimento in vigore sino all'aprile 1994 del deposito dei listini”. Osservazioni e proposte recepite dal Cipe nella delibera del **30 settembre 1993** in cui si stabilisce che a decorrere dall'**8 ottobre 1993**, giorno di pubblicazione della delibera sulla *Gazzetta Ufficiale*, “cessano le attribuzioni del Cip in materia di prodotti petroliferi” e pertanto “**i prezzi di tutti i prodotti petroliferi sono determinati liberamente dagli operatori**”. Che peraltro dovranno continuare a trasmettere al ministero dell'Industria (direzione generale delle Fonti di Energia) i propri listini di vendita fino al **30 aprile 1994**. I sette mesi che separano da questa scadenza sono ricchi di eventi. Innanzitutto, la **soppressione del Cip** a far data dal **1° gennaio 1994**. Per evitare soluzioni di continuità nel monitoraggio dei prezzi al consumo di beni e servizi, energia inclusa, il ministro Savona provvede, con due distinti provvedimenti del **30 dicembre 1993** e del **17 gennaio 1994**, a istituire una “**Commissione per l'osservazione dei prezzi e dei mercati**”. Il tutto in attesa da una parte del Dpr 20 aprile 1994 n. 373 che provvede ad attribuire al Cipe e al ministro dell'Industria le funzioni svolte dal Cip in materia di prezzi e tariffe, a sopprimere i Comitati Provinciali

Prezzi (CPP) e a definire meglio i confini con l'**Antitrust**. Tra i timori che si paventano, quello di un “black-out” dei prezzi petroliferi dopo il 30 aprile 1994 a seguito del venir meno dell'obbligo del deposito dei listini con la necessità quindi di migliorare l'attendibilità del campione e dei dati alla base della rilevazione da parte del ministero dell'Industria dei “prezzi Italia” e da parte delle Camere di Commercio dei prezzi medi provinciali, che resterebbero gli unici riferimenti ufficiali sull'andamento del mercato. Problema a cui supplisce in parte il Cipe con una delibera approvata il **13 aprile 1994**, con cui SI dava l'ultimo tocco alla liberalizzazione di tutti i prezzi petroliferi, di fatto già completato sei mesi prima, il 30 settembre 1993, con la decisione di lasciarli alla libera determinazione degli operatori. Mettendo la parola fine a cinquant'anni di amministrazione e/o sorveglianza dei prezzi da parte del Cip. Un regime, o meglio un meccanismo di controllo, che negli anni '70 e '80 era stato una delle principali cause dell'abbandono del mercato italiano da parte di numerosi operatori internazionali.

L'alternativa al ritorno

Una data, quella del **1° maggio 1994**, certamente storica. Che ha obbligato gli operatori a stare molto di più sul mercato, a guardare di più cosa fa la concorrenza, a essere più rapidi nelle decisioni, ad attrezzarsi in maniera diversa, a costruirsi nuovi punti di riferimento. Una storia lunga e complicata quella che siamo venuti raccontando e che merita di essere riportata alla luce anche in dettaglio. Da cui si capisce come chiedere oggi il ritorno ai prezzi amministrati sia un esercizio alquanto semplicistico. E come invece sarebbe necessario usare meglio gli strumenti di cui disponiamo come le rilevazioni settimanali dei “prezzi Italia” e degli “stacchi Italia”, i dati quotidiani dell'Osservatorio prezzi carburanti del Mise e gli elementi di giudizio di cui dispone, sempre presso il Mise, il Garante per la sorveglianza dei prezzi, potenziandone eventualmente le strutture.

Al fine di apprezzare meglio e più compiutamente gli scostamenti tra la realtà italiana e la realtà europea, di capirne meglio le ragioni e di intervenire prontamente. Che non significa tornare ai “prezzi amministrati” ma tenere meglio sotto controllo le componenti speculative degli aumenti e i soggetti coinvolti. ■



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



IMPORT GREGGIO

+ 12,9%

nei primi cinque mesi 2022

primo fornitore resta l'Azerbaijan, seguito dalla Russia



LAVORAZIONI RAFFINERIE

+ 8,1%

nel primo quadrimestre 2022

rispetto allo stesso periodo 2021



IMPORTAZIONI DI PRODOTTI FINITI E SEMILAVORATI

+ 9,4% per i prodotti finiti
- 15,1% per i semilavorati

nei primi tre mesi 2022

rispetto allo stesso periodo 2021



ESPORTAZIONI DI GREGGIO PRODOTTI E SEMILAVORATI

+ 7,1%

nel primo trimestre 2022

rispetto allo stesso periodo 2021

circa 6 milioni di tonnellate



COSTO GREGGIO IMPORTATO

+ 77,9%

nei primi cinque mesi 2022

rispetto allo stesso periodo 2021



VENDITE TOTALI CARBURANTE (RETE ED EXTRA-RETE)

+ 8,3%

a maggio 2022

rispetto allo stesso mese 2021



ANDAMENTO DELLO STACCO ITALIA

- 0,7 centesimi euro/litro

nel primo semestre 2022

lo stacco ponderato (benzina + gasolio)
è ulteriormente calato rispetto al 2021



CONSUMI PETROLIFERI MENSILI

+ 10,3%

a maggio 2022

rispetto allo stesso mese 2021





Claudio Lamanna
Tecnico Bonifiche
Ambientale
presso Mares

NEL SOLCO DELL'ECONOMIA CIRCOLARE E DELLA SOSTENIBILITÀ

intervista a Claudio Lamanna

L'economia circolare è un settore in crescita che si accompagna con il tema delle bonifiche dei siti dismessi che richiedono competenze specifiche di sicuro interesse per i giovani. Claudio Lamanna se ne occupa in Mares, cosa di cui è particolarmente soddisfatto

Quale è stato il suo percorso formativo?

Il mio percorso formativo nel ramo ambientale è iniziato presso l'Università Politecnica delle Marche, facoltà di Scienze ambientali, dove ho conseguito la Laurea Magistrale in Sostenibilità Ambientale e Protezione Civile. Nel post-laurea mi sono specializzato con un master per Esperto Ambientale tenuto da TuttoAmbiente e un master di II livello in Diritto dell'Ambiente presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università La Sapienza di Roma.

Parallelamente, ho messo in pratica le nozioni acquisite attraverso esperienze lavorative nel settore, ed in particolare presso un'azienda operante nell'ambito della bonifica di amianto e successivamente presso uno studio di consulenza ambientale.

Come è arrivato in questo settore?

Mi sono avvicinato al settore per passione, fattore che ha orientato la formazione descritta. Infatti, la mia prima esperienza nel campo si è perfezionata proprio a chiusura dei miei studi universitari, con un tirocinio svolto in occasione della stesura della tesi sperimentale della laurea magistrale, avente ad oggetto la tecnica di inertizzazione dei rifiuti e successivo riutilizzo. La mia carriera è proseguita nella stessa direzione fino al mio ingresso in Mares, dapprima occupandomi di rifiuti, e poi anche di bonifiche. Questo nuovo settore mi affascina molto perché ho avuto modo di scorgere un parallelismo tra bonifiche e trattamento dei rifiuti. Ritengo infatti che tanto il recupero dei rifiuti quanto il recupero dei siti inquinati rappresentino due modalità diverse di contribuire alle azioni che è necessario perseguire in linea con i principi di economia circolare e di sostenibilità.

Quale è il suo ambito di attività?

Sono entrato in Mares nel gennaio 2020 fornendo inizialmente supporto

all'ufficio rifiuti, dove le mie mansioni consistevano nella tenuta e verifica della documentazione inerente i rifiuti gestiti dalla Società.

Da settembre 2020 mi occupo della bonifica di alcuni siti nell'area del centro-sud Italia gestendo a tutto tondo le attività operative e documentali inclusi il rapporto costante con gli enti pubblici, l'organizzazione delle attività di campo, l'elaborazione dei dati rilevati in campo o tramite risultati analitici e la redazione di relazioni tecniche.

Un settore sicuramente vario e dinamico, che porta alla quotidiana acquisizione di competenze e all'assunzione di responsabilità estremamente stimolanti.

È soddisfatto di questa esperienza? Si sentirebbe di consigliarla ai giovani?

Sì, sono molto soddisfatto di questa esperienza e la consiglierei per diversi motivi.

Primo fra tutti, l'ambiente di lavoro che vi ho trovato, che influisce positivamente sui risultati.

Ho la fortuna di lavorare in un'azienda che cura il rapporto con i dipendenti e che punta sulla crescita delle giovani risorse, investendo sulla loro formazione, e alla qualità del servizio fornito al cliente, con un approccio verso le tematiche ambientali strettamente connesso alla sostenibilità e all'innovazione tecnologica. ■



IL MASTER CTBSI OCCASIONE DI CRESCITA

Il Master in caratterizzazione e Tecnologie per la bonifica dei siti inquinati (CTBSI) nato dalla collaborazione tra l'università di Roma "La Sapienza", unem e RemTech Expo, è giunto alla sua terza edizione presentando un programma ricco di appuntamenti. Un'occasione di confronto e crescita per tutti coloro che hanno partecipato

Il Master in Caratterizzazione e Tecnologie per la Bonifica dei Siti Inquinati (CTBSI), con particolare riferimento a siti di interesse petrolifero, è un'iniziativa nata dalla collaborazione tra l'Università di Roma La Sapienza, unem e RemTech Expo, con l'obiettivo di approfondire le tematiche relative al recupero di aree altrimenti non utilizzabili.

Il Master è giunto alla terza edizione ed ha visto la partecipazione di esperti delle aziende associate che aderiscono al "Progetto riqualificazione ambientale" ovvero aziende che svolgono attività di servizi per il settore petrolifero e che operano nel settore della riqualificazione ambientale (consulenza e ingegneria ambientale, bonifica e riqualificazione dei siti contaminati, recupero di siti petroliferi, con particolare riferimento ai punti vendita carburanti). Il progetto è stato avviato nel 2019 ha visto crescere le adesioni con continuità, passando da 9 a 15 soci aggregati.

Nel corso dei diversi appuntamenti che si sono tenuti nelle ultime settimane, operatori professionali, tra i più importanti a livello nazionale,

hanno condiviso con i partecipanti le esperienze più aggiornate nella gestione dei siti petroliferi, con una visione olistica del problema, che spazia dalla sostenibilità degli interventi alla valutazione del rischio (anche con l'utilizzo di metodologie di misura diretta), dalla ingegnerizzazione degli interventi di biorisanamento agli aspetti procedurali relativi ai punti vendita carburanti. Proprio nella consapevolezza che l'accelerazione dei processi di bonifica passa anche attraverso la possibilità di aumentare il livello di preparazione e conoscenza tecnica degli operatori del settore, il Modulo sui Siti Petroliferi è stato reso fruibile gratuitamente anche ai non iscritti al Master CTBSI che hanno potuto seguire integralmente le lezioni in modalità sincrona e successivamente accedere alle lezioni registrate.

unem e RemTech e il Master della Sapienza sui siti inquinati già da molti anni condividono l'impegno nella creazione di percorsi formativi che integrano la cultura accademica di base con le esperienze professionali.



Master in Caratterizzazione e Tecnologie per la Bonifica Dei Siti Inquinati
In collaborazione con RemTechExpo
unem e Aziende associate intervengono al
Modulo dedicato al settore petrolifero:
9 - 16 - 17 - 23 - 24 giugno 2022
www.masterbonifica.uniroma1.it



Il programma degli ultimi appuntamenti

MODULO 1 - 9 GIUGNO

Introduzione al modulo petrolifero - Prof. Marco Petrangeli Papini - Sapienza Università di Roma, Donatella Giacometti-unem, Silvia Paparella - Remtech

Transizione energetica e ripristino ambientale nei siti petroliferi - Donatella Giacometti, unem

La sostenibilità applicata alle bonifiche: approccio e strumenti - Silvia Frisario, Valentina Rosetti, Manlio Rossini, Federico Villani - Eni Rewind

MODULO 2 - 16 GIUGNO

Analisi di rischio Sanitaria e ambientale sito specifica: casi studio e applicazione protocollo SNPA 17/2018 - Pier Luigi Rendicini Ecotherm

DM 31 applicazione fasi e procedure. Dalle indagini preliminari alla dismissione scavi e rimozioni serbatoi - Gianluca Lattanzi, Stefano Monguzzi - B&A Consultancy

MODULO 3 - 17 GIUGNO

Ottimizzazione della Gestione degli Iter di Bonifica Ambientale dei Punti Vendita Carburanti - Maurizio Cinque, Eni Energy Evolution

Tecnologie innovative, casi di studio - Andrea Montanaro, Isadora Mariani, Mares

MODULO 4 - 17 GIUGNO

Economia circolare e recupero delle terre di bonifica - Marco Mendola Petrofitecnica
Gestione dei casi ambientali: punti vendita carburanti - Francesca Baffi - Esso Italiana
La metagenomica nello studio di processi bio-based per il risanamento ambientale - Alessandro Gentini, Teseco bonifiche - Simone Becarelli Uni Pisa

MODULO 5 - 23 GIUGNO

Bonifica dei punti vendita carburante: inquadramento normativo e casi studio - Francesca Lavano - Stantec
Valutazione contributi di sito per CSC si-

to-specifiche - Marialuisa Cremonesi, Andrea Gasparini - Jacobs

MODULO 6 - 24 GIUGNO

Analisi ambientale dei siti petroliferi dismessi - Paolo Pasquini - ambiente spa
Nuove e avanzate tecnologie di risanamento potenziato in situ per acquiferi contaminati da composti organici recalcitranti: considerazioni tecniche - Alberto Leombruni - Evonik

MODULO 7 - 24 GIUGNO

Interventi di bonifica su Punti Vendita carburante tramite tecnologia ISCO e EAB: principi di funzionamento e casi studio - Simone Biemmi - Arcadis
Aspetti gestionali e operativi per la conduzione di bioremediation in situ ed ex situ - Virgilio Pagliarani e Giuseppe Schibani - WDLFTANK DGM



“ASTRON OMEGA 1”: UN MOTORE A SCOPPIO MA SENZA PISTONI

Un motore che ha tutte le caratteristiche di un classico motore a combustione interna a 4 tempi, ma senza i pistoni. L'idea è venuta ad Astron Aerospace, una startup americana, che ha presentato un nuovo motore innovativo, avanzato e semplice che promette di cambiare completamente il mercato dei motori automobilistico, aerospaziale, marittimo, dei veicoli ricreazionali e della generazione di energia. Il tutto grazie ad un'altissima efficienza, emissioni estremamente ridotte e un rapporto peso/potenza senza rivali

Una startup statunitense, la Astron Aerospace, ha annunciato di avere sviluppato un nuovo motore denominato “Astron Omega 1”, che rientra a pieno titolo tra i motori a combustione interna pur facendo a meno dei pistoni. Si tratta infatti di un motore rotativo dal grande potenziale (160 CV a 230 Nm di coppia), pensato per vari mezzi di locomozione (su strada ma anche aerei), che promette minori consumi, minori emissioni, minori costi e minore peso (circa 16 kg).

Lo schema costruttivo consiste in quattro rotori, ingranaggi di accoppiamento e una valvola a disco rotante, oltre agli assi di rotazione dei rotori.

L'idea è quella di scindere le fasi del motore a scoppio, assegnando la fase di aspirazione-compressione a due rotori e quella di scoppio-espansione-scarico agli altri due. Uno dei rotori che svolge la fase di aspirazione-compressione è costruito in modo tale che

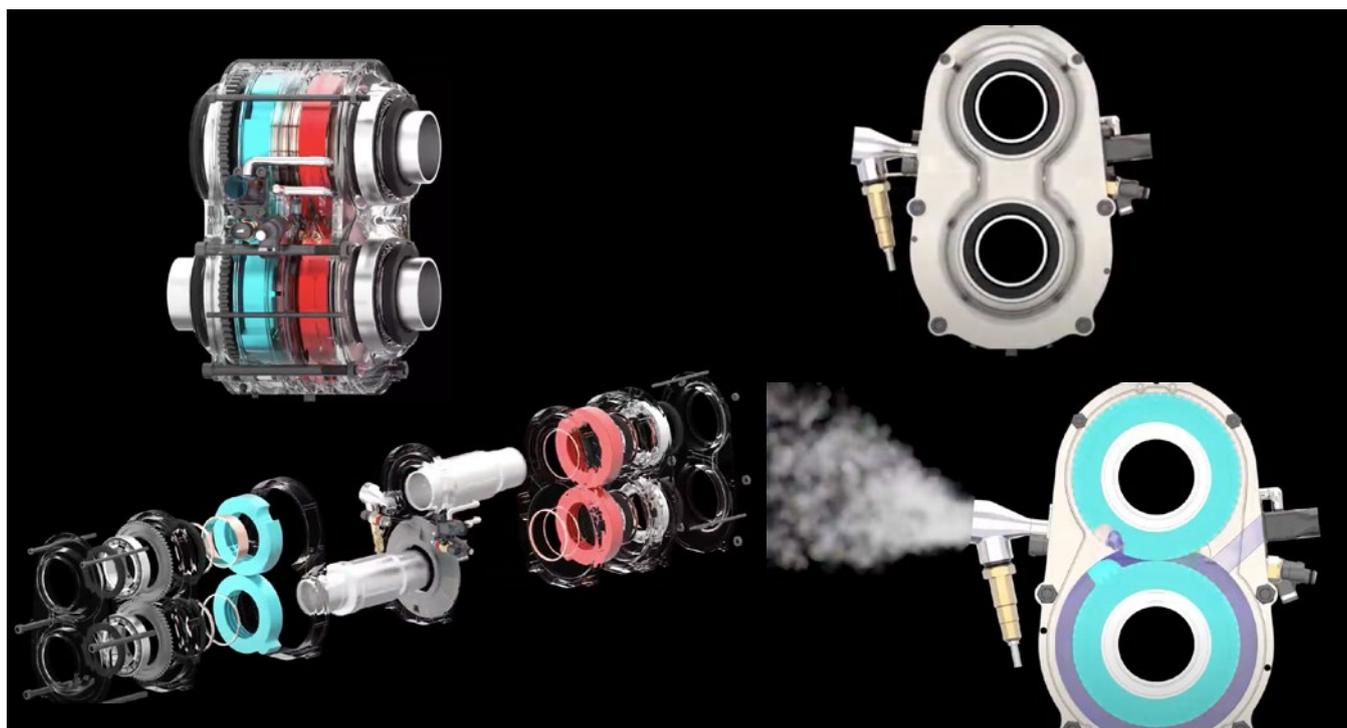
l'aria presente è compressa e sospinta in una precamera in volumi sempre più piccoli, per poi confluire attraverso una valvola a disco rotante nei rotori posteriori che fungono da camera di scoppio. È nella precamera che ha luogo l'iniezione del carburante per la combustione e la relativa espulsione dei gas che attiva la rotazione. L'accelerazione che ne deriva viene descritta come immediata, e il motore poi, una volta raggiunta la velocità desiderata, si accende solo ogni tot rotazioni, a seconda del bisogno, riducendo ogni spreco di energia oltre alle emissioni. L'assenza dei pistoni ed il miglioramento dei rotori diminuiscono l'attrito e il calore prodotto. Il motore, inoltre, non avendo parti ad eccezione delle rotazioni, riduce le perdite e facilita la lubrificazione, con una manutenzione più semplice e meno onerosa. Gli attriti interni sono infatti ridottissimi (i rotori non toccano le pareti e non ci sono fasce elastiche)

ed è possibile “saltare” la combustione. Astron Aerospace sostiene che, a regime, è possibile iniettare carburante ogni giro, o ogni 10 o 50 giri, a seconda della richiesta di potenza: i consumi possono quindi essere molto bassi.

Insomma, l'interesse suscitato è stato molto anche se c'è ancora da capire come potrà evolvere da un punto di vista industriale visto che i dubbi degli esperti non mancano tra cui, ad esempio, la tenuta dell'aria in aspirazione e dei gas di scarico, il range di dilatazione termica o la sua affidabilità.

In attesa di vedere le prime prove su strada è comunque positivo che sui motori a combustione si continui a fare ricerca, per valorizzare competenze ed esperienze maturate in decenni di sviluppo.

Astron Aerospace ci crede e anche chi la sta sostenendo in questo progetto visto che ha raccolto cospicui finanziamenti in poco tempo. ■



A Mestre (Venezia) la prima stazione di servizio di idrogeno

Lo scorso 10 giugno è stata inaugurata la nuova Enistation a Venezia Mestre, la prima in ambito urbano e aperta al pubblico, dove sarà possibile effettuare il rifornimento di idrogeno per la mobilità su strada. L'impianto, si legge in un comunicato, è dotato di due punti di erogazione, con un potenziale di oltre 100 kg/giorno, che possono caricare autoveicoli in circa 5 minuti. La stazione di servizio è stata inoltre dotata di innovativi e specifici apparati di sicurezza e antincendio, nonché di due postazioni per la ricarica delle auto elettriche in modalità fast e ultrafast.

Eni, accordo Versalis e Forever Plast per riciclo plastiche a Porto Marghera

Nuovo accordo tra Versalis, società chimica di Eni, e Forever Plast, società italiana leader a livello europeo nel settore del riciclo della plastica post-consumo, che si inserisce nel progetto di trasformazione del sito industriale a Porto Marghera. L'intesa, spiega una nota, prevede l'acquisizione, in via esclusiva, della licenza per la realizzazione di un impianto di riciclo meccanico avanzato per la trasformazione di rifiuti plastici selezionati ottenuti dalla raccolta differenziata, in particolare polistirene e polietilene alta densità. L'impianto, il cui avvio è previsto nel 2024 in aree disponibili nel sito petrolchimico di Porto Marghera, avrà una capacità di trasformazione di rifiuti plastici già selezionati circa 50.000 tonnellate/anno con cui verranno prodotti compound di polimeri riciclati.

Regione Piemonte incontra la Esso

Il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, e l'Assessore all'Ambiente, Energia, Innovazione e Ricerca della Regione Piemonte Matteo Marnati, sono stati in visita nello stabilimento Sarpom di Trecate. Al centro degli incontri, l'impegno della Raffineria nella transizione energetica e le strategie di decarbonizzazione.

STEM: il liceo Stanislao Cannizzaro di Roma vince la National Sci-Tech Challenge 2022 di Esso

Esso Italiana con Junior Achievement Italia hanno sviluppato il programma didattico Sci-Tech Challenge che mira promuovere l'istruzione in campo scientifico e tecnologico: 40 tra studenti e studentesse si sono messi alla prova, assistiti da ingegneri e professionisti della Esso italiana e della Sarpom, nell'elaborazione di un vero e proprio progetto di sostenibilità ed economia circolare. L'ultima edizione è stata vinta dal Liceo Stanislao Cannizzaro di Roma.

Nextchem si aggiudica contratto epc lump sum turn-key

Maire Tecnimont ha annunciato lo scorso mese di giugno che la sua controllata Tecnimont, in collaborazione con la *sister company* Nextchem, si è aggiudicata un contratto EPC Lump Sum Turn-Key relativo a un impianto di circa 3.000 tonnellate al giorno (1 milione di tonnellate all'anno) di synloop di ammoniaca a bassa intensità carbonica che sarà realizzato nella regione del Golfo. Il valore del contratto è di circa 300 milioni di dollari e lo scopo del lavoro prevede le attività di ingegneria, la fornitura di tutti i materiali e attrezzature, nonché le attività di costruzione. Il completamento del progetto è previsto entro la seconda metà del 2025.

Neste: primo volo commerciale con 100% di MY SAF

Primo volo di prova con un aeromobile commerciale alimentato al 100% da carburante per aviazione sostenibile (SAF), grazie alla collaborazione tra il produttore di aeromobili regionali ATR, la compagnia aerea svedese Braathens Regional Airlines e Neste che ha fornito il prodotto MY Sustainable Aviation Fuel. Questo storico volo, spiega una nota, è stato l'ultimo in una serie di test a terra e in volo di successo sul prototipo di velivolo ATR 72-600 eseguiti all'inizio del 2022, compresi i voli con il 100% di SAF in un motore, per la prima volta eseguito con il 100% di SAF in due motori. Il volo è partito da Malmö, una città costiera nel sud della Svezia, ed è arrivato a Bromma vicino a Stoccolma, impiegando circa 1 ora e 20 minuti.

Q8 e Human Foundation insieme per Napoli

Il 28 giugno è stato presentato il bando SIM - Social Innovation Manager, iniziativa di Q8 e Human Foundation per promuovere la formazione degli operatori del terzo settore napoletano e accompagnarli verso un salto di qualità manageriale, aiutandoli a generare un sempre maggiore impatto sociale e ambientale sul territorio. L'approccio scelto, spiega una nota, è quello del *learning by doing*, metodo partecipativo basato sul confronto, dove l'esperienza diretta è alla base dell'insegnamento. Il programma prevede 6 moduli formativi, per un totale di 54 ore, su varie tematiche quali riforma del terzo settore, approccio human centred design, social value proposition, teoria del cambiamento, progettazione e ciclo del progetto, metodi di valutazione d'impatto sociale, fundraising, social business model canvas e comunicazione e marketing.

Accordo di interoperabilità Q8 ed Enel X Way

Lo scorso mese di maggio Q8 ed Enel X Way hanno siglato un accordo di interoperabilità che consentirà ai clienti Q8 di accedere alla rete di ricarica per veicoli elettrici di Enel X Way in Italia, utilizzando l'app Cartissima Q8. I clienti potranno scegliere tutte le tipologie di punti di ricarica partendo dalle Quick da 22 kW+22 fino a quelle ad alta potenza grazie alle quali è possibile fare il pieno di energia al veicolo in meno di 20 minuti.

Shell Italia Oil Products e Kia Italia rinnovano la partnership

A dodici anni dalla sigla del primo accordo commerciale, Shell Italia Oil e Kia Italia Products hanno annunciato il rinnovo della partnership per altri tre anni. Shell continuerà quindi a fornire la Rete Ufficiale Kia con i propri oli motore Shell Helix, formulati con la rivoluzionaria tecnologia Shell PurePlus, che assicura massime prestazioni, minori consumi di carburante e contribuisce a migliorare la pulizia del motore. La collaborazione, iniziata nel 2010, si inserisce all'interno della strategia delle due aziende per la riduzione delle emissioni di CO₂, in linea con i target fissati dall'Unione europea.

Accordo Shell e Equinor per esportare GNL

Equinor e Shell hanno firmato un accordo quadro con il Governo della Tanzania che li avvicinerà ad un progetto da 30 miliardi di dollari per esportare GNL (Gas Naturale Liquefatto), con la realizzazione di un impianto per la liquefazione del gas nella città costiera meridionale di Lindi. L'accordo, spiega un comunicato, prevede una decisione finale di investimento entro il 2025 e l'inizio delle operazioni tra il 2029 e il 2030. L'accordo segna un significativo passo avanti negli sforzi della Tanzania per avviare l'esportazione dai vasti giacimenti di gas al largo delle sue coste, stimati in oltre 1.630 miliardi di metri cubi.

Sonatrach Raffineria Italiana programma di Michigan State University

La Sonatrach Raffineria Italiana ha recentemente accolto gli studenti e il direttore Wayne Hutchinson del programma di MBA (Master of Business Administration) della Michigan State University - Eli Brod College of Business, in visita in Sicilia. Dopo una visita degli impianti della Raffineria di Augusta, durante una fruttuosa sessione di Q&A si è discusso delle principali sfide del settore. La conversazione si è incentrata sulle procedure di sicurezza implementate in raffineria, sulle strategie d'impresa, i canali di approvvigionamento del settore Oil & Gas nel contesto mediterraneo. Particolare attenzione è stata dedicata ai risultati del rapporto annuale di sostenibilità.

Accordo TotalEnergies e Anav

TotalEnergies Marketing Italia e Anav hanno siglato un accordo con l'obiettivo di mettere a disposizione degli affiliati Anav i prodotti, i servizi e le soluzioni che TotalEnergies commercializza in Italia al fine di rendere più efficiente ed efficace la gestione della propria flotta di autobus dedicati al mondo del trasporto pubblico. Grazie all'accordo, gli affiliati di Anav potranno beneficiare, oltre che dei lubrificanti e additivi dedicati al trasporto pubblico in grado di garantire minori consumi di carburante e quindi minor impatto ambientale, di soluzioni riguardanti il settore fotovoltaico, l'installazione delle colonnine elettriche, l'efficientamento energetico, l'Lng, i sistemi di monitoraggio flotte, i sistemi di pagamento nazionali ed internazionali ed erogare formazione e servizi professionali per migliorare le attività del settore.





- Decreto-Legge n. 80/2022 “Misure urgenti per il contenimento dei costi dell’energia elettrica e del gas naturale per il terzo trimestre 2022 e per garantire la liquidità delle imprese che effettuano stoccaggio di gas naturale” (G.U. n. 151 del 30 giugno 2022)**
 Il decreto prevede per il terzo trimestre 2022:

 - l’annullamento delle aliquote relative agli oneri generali di sistema per le utenze domestiche e non domestiche in bassa tensione, oltre che per le utenze con potenza disponibile superiore a 16,5 kW (si tratta, in particolare, delle piccole utenze come per esempio negozi, piccole e medie imprese, attività artigianali, commerciali o professionali, capannoni e magazzini), o per usi di illuminazione pubblica o di ricariche pubbliche di veicoli elettrici;
 - l’assoggettamento all’Iva al 5% delle somministrazioni di gas metano per usi civili e industriali e sono mantenute al livello del secondo trimestre le aliquote relative agli oneri generali di sistema per il gas naturale;
 - la concessione al GSE, per accelerare ulteriormente le operazioni di stoccaggio di gas naturale, di un prestito di 4 miliardi;
 - l’estensione alle imprese che effettuano stoccaggio di gas naturale delle garanzie per le esigenze di liquidità riconducibili all’aumento del prezzo delle materie prime e dei fattori di produzione ovvero all’interruzione delle catene di approvvigionamento.
- Legge n. 51/2022 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina” (G.U. n.117 del 20 maggio 2022)**
 In sede di conversione in legge, è stato introdotto l’art. 5-quater, in materia di autorizzazioni all’esercizio dei depositi fiscali di prodotti energetici.
- Decreto-Legge n. 50/2022 “Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina” (G.U. n. 114 del 17 maggio 2022)**
 Il decreto prevede, tra l’altro:

 - art. 1 - Bonus sociale energia elettrica e gas;
 - art. 2 - Incremento crediti d’imposta in favore delle imprese per l’acquisto di energia elettrica e di gas naturale;
 - art. 3 - Credito d’imposta per gli autotrasportatori;
 - art. 4 - Estensione contributo straordinario in favore delle imprese a forte consumo di gas naturale;
 - art. 5 - Nuova capacità di rigassificazione;
 - art. 6 - Procedure autorizzative per impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili;
 - art. 7 - Semplificazione procedimenti autorizzazione impianti di produzione di energia elettrica alimentati da fonti rinnovabili;
 - art. 8 - Incremento produzione energia elettrica da fonti rinnovabili settore agricolo;
 - art. 9 - Comunità energetiche rinnovabili;
 - art. 10 - Disposizione in materia di VIA;
 - art. 12 - Autorizzazione unica ambientale impianti produzione energia da fonti fossili;
 - art. 14 - Modifiche a disciplina su incentivi efficienza energetica, sisma bonus, fotovoltaico e colonnine di ricarica di veicoli elettrici;
 - art. 15 - Misure temporanee per il sostegno alla liquidità delle imprese tramite garanzie prestate da SACE S.p.A.;
 - art. 18 - Fondo per il sostegno alle imprese danneggiate dalla crisi ucraina;
 - art. 29 - Misure a favore di imprese esportatrici;
 - art. 30 - Semplificazioni procedurali in materia di investimenti;
 - art. 55 - Innalzamento dal 10 al 25% del contributo straordinario a carico del comparto energia.
- Decreto-Legge n. 38/2022 “Misure urgenti in materia di accise e IVA sui carburanti” (G.U. n. 101 del 2 maggio 2022)**
- Legge n. 34/2022 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, recante misure urgenti per il contenimento dei costi dell’energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali (G.U. n. 98 del 28 aprile 2022)**
 In sede di conversione in legge, sono apportate modifiche all’art. 17 in materia di biocarburanti. In particolare, a decorrere dal 2023 la quota di biocarburanti liquidi sostenibili utilizzati in purezza è pari ad almeno 500.000 tonnellate ed è incrementata di 100.000 tonnellate all’anno nel successivo triennio.
- Decreto del Ministero dell’economia e delle finanze 24 giugno 2022 “Riduzione delle imposte su taluni prodotti energetici usati come carburanti” (G.U. n. 154 del 4 luglio 2022)**
- Decreto Ministero della transizione ecologica 15 marzo 2022 “Riduzione degli obblighi di scorta” (G.U. n. 114 del 17 maggio 2022)**
- Decreto Ministero della transizione ecologica 3 maggio 2022 “Determinazione dei quantitativi complessivi delle scorte di sicurezza e specifiche**

di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi, per l’anno scorta 2022” (G.U. n. 111 del 13 maggio 2022)

- art. 6, comma 1 - confermata, in via sperimentale, la possibilità di detenere in altri Stati membri dell’Unione Europea il 100% dei propri obblighi, anche in prodotti;
- art. 4, comma 1, e 5 - precisa che le scorte detenute dall’OCSIT per il 2022 sono pari a 22 giorni di scorte in prodotti, ovvero a 2.384.164 tep.

- Decreto Ministero della transizione ecologica 15 marzo 2022 “Riduzione degli obblighi di scorta” (G.U. n. 103 del 4 maggio 2022)**
- Determinazione direttoriale Agenzia delle dogane e dei monopoli 27 giugno 2022 (prot. n. 285111) relativa ai termini di decorrenza dell’obbligo di adozione dell’e-das telematico per i prodotti petroliferi diversi dalla benzina e dal gasolio usato come carburanti, nonché denaturati per uso agricolo**
- Decreto Ministero dell’economia e delle finanze del 6 aprile 2022 “Riduzione delle aliquote di accisa applicate alla benzina, al gasolio e al GPL usati come carburanti (G.U. n. 90 del 16 aprile 2022)**
- Determinazione direttoriale dell’Agenzia delle accise dogane e monopoli del 27 giugno 2022 (prot. 287104/RU) che modifica la determinazione direttoriale prot. 138764/RU del 10 maggio 2020 sull’obbligo di utilizzo del sistema informatizzato per la presentazione del DAS esclusivamente in forma telematica.**
- Provvedimento dell’Agenzia entrate del 30 giugno 2022 “Modalità di attuazione delle disposizioni relative alla cessione e alla tracciabilità dei crediti d’imposta riconosciuti in relazione agli oneri sostenuti per l’acquisto di prodotti energetici”**
- Provvedimento dell’Agenzia delle entrate del 17 giugno 2022 “Definizione degli adempimenti anche dichiarativi e delle modalità di versamento del contributo straordinario ai sensi dell’articolo 37 del Decreto-Legge 21 marzo 2022”.**
- Comunicato del Ministero della transizione ecologica 24 giugno 2022 “Approvazione Piano nazionale di gestione dei rifiuti” (GU n. 151 del 30 giugno 2022)**



AGGIORNAMENTO NORMATIVO COVID

- Legge n. 52/2022 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 marzo 2022, n. 24, recante disposizioni urgenti per il superamento delle misure di contrasto alla diffusione dell’epidemia da COVID-19, in conseguenza della cessazione dello stato di emergenza. (GU n. 119 del 23 maggio 2022)**
- Decreto-Legge n. 68/2022 “Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili” (GU n. 139 del 16 maggio 2022)**



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



Antropocene. Il nome stesso ci dice che questo cambiamento è stato provocato dall'umanità [...] prima di tutto la risultante delle attività dei popoli dell'Europa, attraverso la nascente scienza e le grandi scoperte, [poi] quando i Paesi emergenti al di fuori dell'Europa hanno acquisito la tecno-scienza sono divenuti anch'essi co-artefici. [...]

La grande accelerazione consiste nell'allargamento indefinito dell'influenza dell'uomo sulla natura e sull'ambiente, attraverso lo sviluppo di sistemi tecnologici ed economici basta principalmente su alcuni fattori: lo sfruttamento delle risorse naturali come fossero infinite, il consolidamento di un sistema energetico basato su combustibili fossili, la crescita demografica, l'espansione delle città.

[...]

Questa situazione, già di per sé problematica, potrebbe essere ulteriormente aggravata, come si è visto, da una "selvaggia rivoluzione digitale" che rientra nel Tecnocene. Si tratta di un cambiamento equiparabile a una "mutazione antropologica" [che] potrebbe sortire un vero e proprio capovolgimento di ruoli in cui è l'uomo a essere dominato dalla tecnica e non, come sarebbe auspicabile, il contrario. [...]

Allora, sia la sfida dell'Antropocene sia quella del Tecnocene, possono trovare una soluzione solo se riusciamo ad attingere al nostro sapere, alla nostra cultura gli strumenti per configurare una nuova visione della vita e della nostra umanità, anche perché, come si è visto, solo la cultura può aiutarci a mitigare la nostra aggressività proattiva che è alla radice di molti misfatti causati dall'uomo nel corso della sua storia. In tal modo la cultura può diventare il pilastro su cui fondare la sopravvivenza della nostra specie.

Alberto De Toni, Gilberto Marzano e Angelo Vianello

[*"Antropocene e le sfide del XXI secolo"*, Meltemi Editore]

Hanno contribuito a questo numero

Paolo Arrigoni, Paolo Borchia, Giorgio Carlevaro, Salvatore Carollo, Massimiliano De Toma, Alessandra Gallone, Vannia Gava, Giancarlo Giorgetti, Michele Masulli, Antonio Misiani, Lisa Orlandi, Raffaella Païta, Paolo Scudieri, Claudio Spinaci, Carlo Stagnaro, Aurelio Regina, Patrizia Toia

Hanno contribuito alla rivista

Alessandro Aresu, Paolo Arrigoni, Luca Aterini, Marco Baldi, Alessandro Bartelloni, Simona Benedettini, Carlo Bonomi, Paolo Borchia, Giorgio Carlevaro, Carlo Carminucci, Salvatore Carollo, Nadia Cerone, Giorgio Chiantella, Stefano Cingolani, Paolo Cintia, Francesco Clementi, Alessandro Clerici, Alberto Clò, Emanuela Colombo e Diana Shendrikova, Marco D'Aloisi, Stefano Da Empoli, Giuseppe D'Arrigo, Vittorio D'Ermo, Bruno Dalla Chiara, Franco Del Manso, Pier Luigi Del Viscovo, Paola De Micheli, Massimiliano De Toma, Pierroberto Folgiero, Alessandro Fontana, Benedetto Forlani, Marco Frittella, Giuseppina Fusco, Alessandra Gallone, Vannia Gava, Massimiliano Giannocco, Romano Giglioli, Giancarlo

Giorgetti, Gianni Giroto, Maria Cecilia Guerra, Icao, Innovhub, Pietro Lanzini, Stefano Laporta, Antonio Lazzarinetti, Marco Mannocchi, Marco Marcatili, Enrico Mariutti, Benedetta Marmioli, Michele Masulli, Paolo Mellone, Antonio Misiani, Marco Mucchetti, Enrico Morando, Martina Nardi, Lisa Orlandi, Raffaella Païta, Azzurra Paces, Gilberto Pichetto Fratin, Linda Piedimonte, Marilena Pisani, Politecnico di Milano, Antonio Pollio Salimbeni, Ilaria Querci, Paolo Raimondi, Francesco Ramella, Filippo Redaelli, Aurelio Regina, Francesco Ricotta, Piero Salatino, Tommaso Santarelli, Francesco Sassi, Francesco Ciro Scotto, Paolo Scudieri, Antonio Sileo, Guido Silvestri, Claudio Spinaci, Carlo Stagnaro, Angelo Sticchi Damiani, Davide Tabarelli, Luca Tabasso, Antonio Tajani, Giuseppe Tannoia, Chicco Testa, Antonio Tintori, Patrizia Toia, Stefania Tomasini, Roberto Ulivieri, Maria Rita Valentineti, Claudio Velardi, Giovanni Battista Zorzoli



Unione Energie per la Mobilità
Piazzale Luigi Sturzo, 31 00144 Roma
info@unem.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





#ECCELLENZAITALIANA

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



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

CONOU.IT

