



Il settimanale di
quotidiano energia

— 12 DICEMBRE 2018 —

2 \ FOCUS STORY \

SII, ATTIVI DAL 1° DICEMBRE I PRIMI SWITCHING DEL SETTORE GAS

4 \ GREEN ECONOMY \

IN EUROPA IL PRIMO THINK TANK UNIVERSITARIO PER LA BIOECONOMIA

5 \ IL PUNTO CON \

LA PROPOSTA PER PIÙ IDROGENO E RINNOVABILI IN PUGLIA

Enzo Colonna, Regione Puglia

7 \ CONTENUTO SPONSORIZZATO \

AZOPRO M1 PER UNA PRODUZIONE DI AZOTO EFFICIENTE
E CON RIENTRI VELOCI DELL'INVESTIMENTO

8 \ IL COMMENTO \

È NECESSARIO UN GRANDE SFORZO COMUNE PER IL TERRITORIO:
LO OBBLIGANO I DRAMMI CHE COLPISCONO LE COMUNITÀ

10 \ AUTOMOTIVE \

LA MOBILITÀ DAI MILLE VOLTI (DIGITALI)

12 \ 3 DOMANDE A \

PASSATO E FUTURO SI INCONTRANO NELL'AUTO DIGITALE TESTATA DA FCA

Antonio Fuganti, FCA

13 \ VISTO SU CANALE ENERGIA \

SE GLI ALBERI PARLANO E SUONANO GRAZIE ALLA TECNOLOGIA

14 \ IL COMMENTO \

L'INGRESSO IN ITALIA DI SONATRACH ANIMA IL MERCATO OIL&GAS

Giorgio Vanzanelli e Ivano Saltarelli Avvocati associati di Legance

15 \ RIVISTE \

GNL: A CHE PUNTO SIAMO? IL FOCUS SUL NUOVO NUMERO DI CH4

16 \ VISTO SU QE \

BOLLETTE, CRIPPA: "FAREMO MAGGIORE CHIAREZZA SU IVA"

17 \ SCENARI \

IL GASDOTTO TURKISH STREAM NELLA STRATEGIA
ENERGETICA NAZIONALE BULGARA

18\ PIÙ ENERGIA "TRICOLORE" ALLO ZAMBIA

19\ LA POLONIA E L'AUTO DEL FUTURO



SII

attivi dal 1° dicembre i primi switching del settore gas

MONICA GIAMBERSIO

12 dicembre '18 - Dal primo dicembre sono partiti i primi switching del settore gas eseguiti mediante il **Sistema Informativo Integrato (SII)**. Si tratta di un'infrastruttura, realizzata da Acquirente Unico, che gestisce i flussi informativi, relativi alle utenze dei mercati dell'energia elettrica e del gas naturale, tra distributori e venditori, ma anche alcuni dei principali processi commerciali, tra cui la voltura e lo switching. Le prime richieste per il cambio di fornitore erano arrivate a novembre, il mese in cui è stata attribuita al sistema la gestione di questi switching. Insieme ad **Elettra Cappadozzi, Direttore del Sistema Informativo Integrato**, abbiamo approfondito alcuni aspetti relativi alle modalità operative di quest'infrastruttura, anche alla luce delle potenzialità legate a una maggiore disponibilità di informazioni in termini di riduzione del problema della morosità.

Tracciamo un primo bilancio. Quante richieste di switching per il settore gas sono prevenute? E come sono ripartite tra distributori e venditori? Dal primo dicembre abbiamo effettuato 195 mila switching. Nello specifico queste richieste di cambio fornitore hanno coinvolto 200 imprese di distribuzione e 269 imprese di vendita.

Ci sono degli elementi legati all'adozione del SII che caratterizzano in maniera peculiare il settore del gas rispetto all'elettrico? Come si è cercato di mutuare paradigmi operativi vincenti nell'elettrico anche nel settore gas?

L'elemento chiave è stato lo sforzo - riuscito - di rendere i processi commerciali simili nonostante una struttura di base completamente diversa tra i due settori. Il settore gas, rispetto all'elettrico, si differenzia per le diverse strutture di trasmissione, le diverse reti e per la possibilità di immagazzinare questa risorsa, cosa che ovviamente non si può fare con il settore elettrico. Oltre a questi aspetti anche la mappatura della rete dei diversi soggetti che intervengono nell'intera filiera è diversa. Nello specifico, per quanto riguarda il gas, il processo tecnico è più complesso dal punto di vista informatico. Abbiamo dovuto realizzare una banca dati dei punti di prelievo con una strutturazione diversa da quella del settore elettrico. Il valore aggiunto per l'operatore consiste nel fatto che operazioni come la richiesta di voltura, o quella di cambio fornitore, vengono gestite dal sistema informativo integrato che poi effettua tutte quelle attività di base necessarie per garantire il corretto funzionamento dell'intero sistema. Il tutto senza gravare sull'operatore.

Quali sono a livello generale i vantaggi legati all'adozione del Sistema Informativo Integrato (SII) nel processo di switching sia nel comparto elettrico sia nel comparto gas?

Per prima cosa si è arrivati ad avere una riduzione degli errori nelle comunicazioni distributore/nuovo venditore. Ciò è stato possibile grazie al confronto del dato comunicato dal distributore al nuovo venditore con quello registrato ogni ora nella banca dati del sistema. In secondo luogo si è riusciti a diminuire anche le tempistiche di tali comunicazioni, sia perché si può identificare subito l'errore, sia perché il gestore SII, in qualità di soggetto terzo, è chiamato a fare rispettare le tempistiche dettate dalla regolazione per le comunicazioni tra le parti coinvolte nello switching. Il problema principale dei passaggi finora era legato al fatto che spesso queste procedure si "incagliavano" facendo dilungare i tempi anche fino a 3 mesi. Ora invece è comunque certo che l'operazione venga effettuata entro 3 settimane, periodo che parte a decorrere dal 1 giorno del mese successivo. Inoltre se l'operazione non va a buon fine per qualche problema viene comunque assicurata una risposta in modo che il venditore ne abbia conoscenza.

In generale l'adozione del SII ha portato a tempistiche certe e a una semplificazione nell'esecuzione delle prestazioni, oltre a una standardizzazione dei flussi informativi. Il fatto che sia un soggetto terzo e pubblico come Acquirente Unico a gestire il SII assicura inoltre la trasparenza delle operazioni di mercato. Il tutto a beneficio del buon funzionamento della concorrenza nel mercato. Inoltre questo sistema ha messo in piedi tutta una serie di strumenti di controllo in un settore che è altamente complesso come quello dell'energia, permettendo di innesca-

re ulteriori processi di controllo su movimentazioni che possono, ad esempio, essere opportunistiche.

Approfondiamo un po' questo punto. Quali sono i possibili vantaggi dell'adozione del SII in termini di riduzione della morosità?

Le potenzialità del SII per una più efficiente e trasparente gestione dei flussi di dati non sono ancora state completamente espresse. Il SII potrebbe avere un ruolo anche in termini informativi e di trasparenza nella tracciabilità delle operazioni, per supportare, ad esempio, la comprensione e il contrasto dei fenomeni legati all'insolvenza (da parte sia del consumatore sia del venditore). Un tema, questo, di cui si è molto discusso anche in questi giorni, presso la X Commissione Attività Produttive della Camera, in occasione delle audizioni in materia di riforma delle modalità di riscossione di tali oneri. Si tratta di una componente della bolletta non trascurabile.

Può fornire qualche numero a livello generale, sia in ambito elettrico sia in ambito gas, per dare un'idea dell'entità dei quantitativi di informazioni gestiti dal sistema?

Il SII raccoglie in una banca dati centralizzata i dati identificativi dei clienti finali, i loro dati di consumo e dei punti di prelievo associati. Nel 2017 sono state gestite informazioni su oltre 36.850.000 punti di prelievo di energia elettrica e oltre 21.700.000 punti di riconsegna di gas naturale, con circa 1.000 operatori italiani accreditati al SII per settore. Per quanto riguarda nello specifico il settore elettrico nel 2017 il SII ha gestito ogni mese (in media) più di 114.000 voltture (per un totale di oltre 1,3 Mio) e più di 370.000 switching, per un totale di oltre 4.480.000.

In Europa il primo think tank universitario per la bioeconomia

IVONNE CARPINELLI

12 dicembre '18 - Si chiama European Bioeconomy University l'alleanza internazionale sulla bioeconomia frutto dell'accordo tra i rettori di sei università europee leader negli studi sull'argomento: University of Hohenheim (Germania), Università di Bologna, University of Eastern Finland (Finlandia), AgroParisTech - Paris Institute of Technology for Life, Food and Environmental Sciences (Francia), University of Natural Resources and Life Sciences, Vienna (Austria) e Wageningen University and Research (Paesi Bassi). Ancora agli albori, partirà ufficialmente nei primi mesi del 2019.

L'intesa si inserisce nella Bioeconomy Strategy dell'Unione europea, presentata nel 2012 e rilanciata nel 2018 con una roadmap per la promozione di ulteriori sviluppi ([Leggi e7 del 17 ottobre 2018](#)). Ricerca, didattica di eccellenza, trasferimento tecnologico, innovazione e comunicazione al cittadino i pilastri del consorzio. Capofila l'Università di Hohenheim, ci spiega **Fabio Fava, Prof. ordinario del Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali all'Università di Bologna**, "che seppure sia più piccola di altre, con i suoi 12 mila iscritti, è la prima in Europa per successo nella progettazione sulla bioeconomia. La Commissione UE colloca, invece, l'ateneo bolognese al terzo posto". Obiettivo dell'intesa è rendere l'economia europea più efficiente nell'uso delle risorse, così da tutelare la ricchezza del Pianeta, oltre che più competitiva e sostenibile, per fronteggiare le sfide che si vanno delineando sul fronte della sicurezza alimentare.

Ad essere coinvolti, prosegue Fava, "la Bio-based Industry, che lavora con le biomasse residuali non alimentari o gli scarti, inclusi quelli marini (le alghe); il settore agrifood e le bioraffinerie; le industrie del legno e della carta; l'economia del mare". Dall'agricoltura all'alimentazione, dalla silvicoltura alle biotecnologie, fino agli aspetti economici e sociali, l'alleanza punterà sulla ricerca di nuove colture resilienti per alimenti, mangimi e industria e di nuovi prodotti chimici estratti da materia rinnovabile. Tra gli effetti delle attività di ricerca la creazione di almeno 1 mln di lavori "green" entro il 2030, a fronte dei 18 milioni di addetti in UE.

"L'alleanza esisteva già, con una forma diversa, ed era finanziata dal Settimo programma quadro", precisa Fava. "Comprendeva attori differenti, provenienti dal mondo della ricerca pubblica, ed era focalizzata sull'agrifood. Questo nuovo gruppo ne eredita il lavoro e ampliandone l'eccellenza e consentirà di redigere progetti congiunti non solo sulla ricerca ma anche sulla formazione".

La proposta per più idrogeno e rinnovabili in Puglia

ENZO COLONNA, CONSIGLIERE REGIONALE DELLA REGIONE PUGLIA

12 dicembre '18 - Nei giorni scorsi, le Commissioni Ambiente e Attività produttive del Consiglio regionale della Puglia hanno approvato la mia proposta di legge in materia di promozione dell'utilizzo di idrogeno rinnovabile e di ammodernamento degli impianti eolici e fotovoltaici esistenti.

L'obiettivo dell'iniziativa legislativa è duplice: da un lato, promuovere la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile, favorendo la chiusura dei cicli produttivi mediante l'idrogeno prodotto da energia rinnovabile. Dall'altro, consentire l'ammodernamento degli impianti esistenti di generazione di energia elettrica da fonte eolica e solare, mediante la previsione di una disciplina dei procedimenti amministrativi relativi agli interventi di integrale ricostruzione, potenziamento, rifacimento e riattivazione degli impianti, in grado di offrire certezza regolamentare e semplificazione amministrativa e, al contempo, ridurre le ripercussioni negative sull'ambiente e il consumo del suolo.

Con riferimento alla promozione dell'idrogeno rinnovabile, si prevede:

1. la definizione di un Piano regionale dell'idrogeno;
2. azioni finalizzate alla realizzazione di impianti cogenerativi alimentati a idrogeno per la produzione di energia elettrica e calore al servizio di edifici pubblici e privati;
3. misure per la realizzazione di impianti di produzione e distribuzione di idrogeno, combustibili e carburanti rinnovabili;
4. azioni che favoriscano la produzione di metano tramite la reazione fra idrogeno e anidride carbonica;
5. il sostegno al rinnovo del parco rotabile del servizio di trasporto pubblico con il ricorso a mezzi dotati di celle a combustibile alimentate a idrogeno;
6. l'esenzione dal pagamento dell'imposta di bollo per gli autoveicoli a idrogeno;
7. il sostegno alla ricerca applicata sull'idrogeno;
8. la promozione della generazione diffusa dell'energia da fonte rinnovabile e della partecipazione attiva dei cittadini al mercato dell'energia, ad esempio con la creazione di comunità energetiche.

Sul fronte, invece, dell'ammodernamento degli impianti eolici e fotovoltaici esistenti, la proposta di legge:

1. prevede l'esclusione dalla procedura di screening VIA o VAS, a valle della valutazione preliminare, qualora gli interventi di ammodernamento degli impianti eolici prevedano la riduzione significativa del numero di aerogeneratori (almeno il 50%) e, nel caso di impianti FV, la riduzione della superficie radiante o della superficie destinata all'installazione dell'impianto (almeno il 20%), nonché misure di compensazione ambientale in favore dei comuni nei cui territori ricadono gli impianti;
2. definisce come "modifiche non sostanziali", quindi soggette alla procedura abilitativa semplificata (PAS), gli interventi di ammodernamento che non comportano, a prescindere dalla potenza nominale complessiva finale, variazioni in aumento delle dimensioni fisiche degli apparecchi, della volumetria delle strutture, della superficie destinata all'installazione degli impianti stessi, né delle opere connesse, nonché, per gli impianti eolici, spostamenti al di fuori dell'area di ingombro dei singoli aerogeneratori. In particolare, per gli impianti eolici la proposta di legge definisce, altresì, "modifiche non sostanziali" gli interventi consistenti nella sostituzione della tipologia dei rotori a condizione che non comportino una variazione in aumento della superficie spazzata e della volumetria delle strutture da valutarsi non in relazione al singolo aerogeneratore, ma agli aerogeneratori complessivamente considerati;
3. disciplina il procedimento per il rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio degli impianti esistenti e le relative condizioni (ammodernamento tecnologico, riduzione significativa delle dimensioni degli impianti, garanzie per il ripristino dello stato dei luoghi);
4. fornisce i criteri per la determinazione delle misure di compensazione ambientale in favore dei Comuni;
5. promuove la delocalizzazione in aree industriali dismesse, cave esaurite, siti inquinati e siti di interesse nazionale, di impianti esistenti ubicati in zone agricole, con contestuale dismissione degli stessi e ripristino dei luoghi.

La proposta di legge ha l'ambizione di declinare su scala regionale le politiche internazionali e nazionali di contenimento delle emissioni di gas a effetto serra, favorendo la crescita della produzione di energia rinnovabile e la progressiva riduzione della dipendenza dai combustibili fossili.

Ripensare il modello di sviluppo, orientandolo nel segno della ricerca applicata, della innovazione tecnologica, della sostenibilità ambientale, della condivisione di risorse e processi produttivi, rappresenta un'urgenza che deve essere avvertita a tutti i livelli di governo. La Puglia, con questa iniziativa legislativa, è nelle condizioni di porsi all'avanguardia nell'ambito di questa strategia, sia a livello nazionale che europeo.

Azopro per una produzione di azoto efficiente e con rientri veloci dell'investimento

12 dicembre '18 - Produrre azoto ad aria compressa con un considerevole risparmio energetico senza perdere in sicurezza e affidabilità del prodotto. Questo è possibile grazie al generatore di azoto "Azopro".

La Imat ha introdotto questa tecnologia nelle LAVANDERIE INDUSTRIALI, per ottimizzare l'utilizzo dell'olio diatermico ed il rendimento delle macchine da stiro a gas. Un'ottimizzazione ottenuta con un continuo perfezionamento tecnico e una graduale ottimizzazione supportata dall'esperienza.

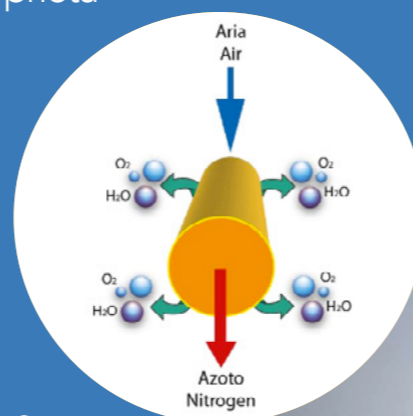
Costo

La diminuzione dei costi dei materiali assorbenti rispetto a qualche anno fa, rende l'auto-produzione economicamente conveniente per taglie di consumo medio/piccolo rispetto alle tradizionali forniture in bombole di gas compresso e ai serbatoi di gas liquefatto. Il sistema è semplice, efficace e di massima affidabilità.

La tecnologia dietro a Azopro

Il funzionamento dei generatori di azoto Azopro si basano sulla tecnologia di separazione a membrana selettiva, che sfrutta particolari proprietà dimensionali della molecola per la produzione di azoto.

Le membrane permettono la separazione dei gas (ossigeno, vapore acqueo e CO₂) dall'azoto. Il prodotto è caratterizzato da affidabilità, economicità di gestione e dal contenimento dei consumi energetici. In questo modo e con estrema affidabilità è possibile produrre azoto partendo semplicemente dall'aria compressa. L'aria è composta dal 78,1% di azoto, dal 20,9% di ossigeno, dal 1% di argon e alcune tracce di altri gas nobili inerti; essa viene quindi compressa, filtrata e indirizzata attraverso il modulo a membrana di azoto. Nella membrana la parte arricchita di ossigeno viene separata e scaricata nell'ambiente. Mentre la parte arricchita di azoto viene rilasciata all'uscita e immagazzinata in un serbatoio di accumulo.



Applicazioni industriali

- VITIVINICOLA
- PETROLCHIMICO
- CHIMICA
- LAVANDERIE INDUSTRIALI
- FARMACEUTICA



È necessario un grande sforzo comune per il territorio: lo obbligano i drammi che colpiscono le comunità

FRANCESCO VINCENZI, PRESIDENTE ANBI

12 dicembre '18 - L'operatività in tempi celeri del Piano Nazionale Invasi è un bel segnale per il sistema Paese. Speriamo possa essere di esempio, perché dimostra che quando c'è univoca determinazione, da parte di tutti i soggetti coinvolti verso un obiettivo comune, si possono raggiungere importanti traguardi nell'interesse delle comunità e dei loro territori. In questo, posso affermare con orgoglio che è stata determinante la capacità progettuale dimostrata dai Consorzi di bonifica, pronti a proporre soluzioni concrete per dare risposta alle crescenti esigenze di manutenzione idrogeologica.

Il 6 Luglio 2017, unitamente all'allora Struttura di Missione presso la Presidenza del Consiglio #italiasicura, lanciammo il piano per 2.000 piccoli e medi invasi sul territorio nazionale per un investimento complessivo di 20 miliardi in un ventennio. Contestualmente alla proposta presentammo i primi 218 progetti per 3.033 milioni di euro. Iniziò il confronto con il Governo, che assunse il Piano e dichiarò ammissibili 84 progetti per una spesa di 500 milioni di euro. A Febbraio vennero approvati, nella Legge di Bilancio, 250 milioni spalmati in un quinquennio per la realizzazione di interventi, in stato di progettazione definitiva o esecutiva, riguardanti bacini multi obiettivo e risparmio idrico: una cifra evidentemente insufficiente, ma un primo importante, concreto segnale di attenzione perché, come andiamo dicendo, il tempo non ci dà più tempo. Serviva, però, ancora un passaggio: l'approvazione della proposta di Piano in Conferenza Stato-Regioni. Dopo qualche iniziale incomprensione, è arrivata l'8 Novembre grazie anche al convinto impegno del Presidente della regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini. Ora è stato pubblicato il Decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Agricoltura ed è stato allegato l'elenco dei 30 progetti finanziati. Un successo frutto di un lavoro bipartisan.

A questo Governo, peraltro, dobbiamo riconoscere il merito di avere sbloccato 283 milioni del Piano Irriguo Nazionale e 177 milioni dal Fondo Sviluppo e Coesione, finanziamenti per i quali stiamo attendendo le ultime verifiche di prassi.

I cambiamenti climatici, l'eccessivo consumo del suolo, l'individuazione di un nuovo e diverso model-

lo di sviluppo dell'economia del Paese e di quella agricola, in particolare, hanno fatto emergere urgenti necessità di interventi in infrastrutture multifunzionali e innovazioni di settore. Saranno quindi realizzate vasche di espansione e laminazione delle piene, utili anche a immagazzinare acqua per la stagione irrigua; inoltre, bisogna ammodernare e razionalizzare le reti consortili per lo scolo delle acque, ma anche rendere più efficienti gli impianti d'irrigazione collettiva. È tempo di lanciare, a fronte di una cospicua disponibilità di progetti definitivi, una "sfida del fare" per chiedere un nuovo importante investimento con i Fondi di Coesione per il Mezzogiorno.

Una valutazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri stima una spesa media di circa 2 miliardi di euro all'anno, dal dopoguerra ad oggi, per danni arrecati al Paese da frane e alluvioni, con valori crescenti nel tempo a causa dell'eccessivo consumo di suolo, anche in aree a rischio idrogeologico (leggi l'approfondimento su [e7 del 5/12/2018](#)), nonché per la mancanza di una capillare manutenzione del territorio. In Italia, purtroppo, la mancanza di manutenzione caratterizza ormai tutte le opere pubbliche e private; a questo va aggiunto l'eccesso di burocrazia: i cosiddetti "tempi di attraversamento", cioè i tempi morti necessari al completamento delle procedure, incidono per oltre il 60% sui tempi di realizzazione. I progetti definitivi dei Consorzi di bonifica sono a disposizione del Paese per la sicurezza idrogeologica di tutti i cittadini, per l'agricoltura del "Made in Italy" che utilizzerà l'acqua trattenuta quando in eccesso, per il lavoro che non subirà più arresti dell'attività per cause di origine naturale.

La mobilità dai mille volti (digitali)

IVONNE CARPINELLI

12 dicembre '18 - Il futuro della mobilità dipenderà dallo sviluppo e dalla vendita di nuovi servizi che saranno plasmati dall'innovazione tecnologica. Che l'elettricità, l'assenza di conducente e la condivisione del mezzo e delle risorse con cui è stato prodotto saranno i trend del futuro dell'automotive è cosa nota almeno dal 2015. La novità riguarda il futuro-presente: driverless car sono state già stampate in 3D e i crash test (ne stanno nascendo ad hoc) provano a dimostrare quanto siano compatibili con le nostre città.

Dall'aprile 2016 a oggi FCA sta testando i veicoli digitali in provincia di Trento sull'Autostrada del Brennero, nell'ambito del più ampio progetto europeo C-Roads Italy, cofinanziato dall'UE che ha come capofila il Ministero italiano dei Trasporti. "Lo sviluppo della connettività non può essere relegata al comparto dell'automotive", ha spiegato **Antonio Fuganti della FCA** al Forum innovazione mobilità sostenibile (Rovereto, 5 dicembre 2018). "L'idea di questa iniziativa è di mettere insieme il mondo della ricerca e le aziende del territorio" e la collaborazione con la A22 ha permesso il primo test nazionale sui sistemi cooperativi. Si tratta di veicoli che scambiano informazioni tra loro e con l'infrastruttura quando individuano, in un tempo detto di latenza, situazioni di emergenza, come l'ingresso in senso contrario di un veicolo. Applicazione che "stiamo estendendo tramite altri progetti vinti di recente", i quali "permettono di collaborare direttamente con le piattaforme UE su questi temi". Altro ambito di indagine la connessione 5G: "Recentemente abbiamo vinto il progetto 5G Carmen per collegare Modena a Monaco con una tecnologia alternativa di comunicazione che permetterà applicazioni su sicurezza e servizi".

La superficie di attacco per i cyber criminali diventa così l'esistente: tutto è digital in un mondo multi-stakeholder, multi-cloud, multi-servizi e quasi multi-AI. Per questo "i progetti sulla mobilità richiedono un approccio multidisciplinare integrato che abbatta i silos", ha commentato **Michele Dalmazzone di Cisco**.

La partnership siglata tra Cisco e Hyundai nel 2017 sull'In-vehicle architecture, con test sulla A22 Salerno Reggio Calabria, sembra creare "l'architettura di un pc, non di un'auto, attraverso una visione sistemica". Oggi "i software stanno mangiando il mondo", ha proseguito Dalmazzoni, e "ha successo chi sta passando dal prodotto al servizio, chi ha una piattaforma cloud con accesso del servizio in mobilità, chi offre una experience semplicissima e dà valore economico all'utente finale".

Il possesso del mezzo ormai è considerato superfluo, soprattutto dalla Generazione Y in avanti. In alcune città d'Italia, Torino ad esempio, il car sharing è amalgamato con i servizi di trasporto, pubblico e privato, anche su due ruote. In diversi centri urbani, dove le imprese vorrebbero testare i veicoli in condizioni reali, le ricerche si concentrano sull'installazione di sensori direttamente sull'infrastruttura, ad esempio sulle strisce pedonali, per avere una geolocalizzazione più precisa di quella del GPS.

Altri test riguardano la sensoristica installata sul veicolo che punta a garantire la comunicazione veicolo-veicolo o veicolo-infrastruttura e a dare informazioni al produttore sulla resa dei materiali. Fatto salvo per la tecnologia ormai consolidata, installata anche nei veicoli di media gamma, come i sistemi anticollisione o di monitoraggio della velocità, i dispositivi legati al riconoscimento del pedone non risultano ancora sicuri. "In un test la driverless car ha inchiodato di fronte a un bambino solo disegnato in prospettiva. In altro una persona

travestita da Dart Fener non è stata riconosciuta come essere umano. In un altro ancora i tre sensori collocati sui veicoli non concordavano sull'attraversamento di un pedone e hanno lasciato decidere l'utente che se ne è accorto all'ultimo provocando l'incidente", ha spiegato **Francesco Biral dell'Università di Trento**. Tutti esempi che aprono riflessioni legate al comportamento dell'autista più che alle possibilità legate allo sviluppo delle tecnologie. Fermo restando che in questo scenario tale figura, sia come persona che come professione, andrà scomparendo.

RICARICA MEZZI ELETTRICI E COMUNITÀ ENERGETICHE: IL RUOLO DELLO STORAGE



I sistemi di accumulo e cessione dell'elettricità prodotta da fonti rinnovabili possono fungere, se di grossa potenza, da sistemi di ricarica veloci per i mezzi elettrici, in sostituzione o combinazione con le colonnine, e da sistemi di cessione dell'energia tra prosumer, nelle cosiddette comunità energetiche. A lavorarci è la piccola impresa trentina **Energy**. La video intervista all'**Amministratore delegato Davide Tinazzi**.

Passato e futuro si incontrano nell'auto digitale testata da FCA

IVONNE CARPINELLI

12 dicembre '18 -Taxi volanti che sorvolano i cieli di Dubai entro il 2022. Google glass al posto degli smartphone entro il 2025. Un Pc di casa che avrà capacità di elaborazione di 1 mld di cervelli al 2030 e di 9 mld al 2045. Digitalizzazione completa del cervello umano al 2028 grazie all'iniziativa europeo Human Brain Project. Comunicazione brain (digitale) to brain (umano) al 2048, con stimolatori capaci di inviare immagini al cervello umano. È la fotografia del prossimo presente, scattata al ritmo dell'innovazione tecnologica. Nulla di ipotetico o futuristico: è tutto reale.

Il comparto automotive cerca di restare in carreggiata testando a ritmo sempre più frenetico le potenzialità delle auto a guida autonoma e/o stampata in 3D, della capacità di rilevazione del pericolo della sensoristica, installata sul mezzo o sull'infrastruttura, e dell'abilità di comunicazione e intrattenimento del mezzo.

Nel lavoro di test e indagine condotto in Trentino dal gruppo FCA il passato incontra il futuro. Nell'ambito del progetto UE C-Roads Italy, che vede collaborare soggetti pubblici e privati, il colosso dell'automotive sta testando i sistemi cooperativi. Ancora, sta impiegando la tecnologia del 5G per connettere le città di Modena e Monaco e favorire, guardando al domani, la comunicazione veloce nelle smart city.



Maggiori dettagli nel 3 domande ad **Antonio Fuganti, Global Program Manager of Technical Connectivity Platform di FCA**, incontrato in occasione del Forum innovazione mobilità sostenibile (Rovereto, 5 dicembre 2018).

Può darci qualche dettaglio in più circa la sperimentazione che state conducendo in Trentino sui veicoli digitali?



Nel suo intervento ha parlato della connessione 5G per avere collegamenti più veloci tra i veicoli e tra auto e infrastruttura. Può costituire una leva dello sviluppo sostenibile del comparto trasporti?



Quanto è stato complesso interfacciarsi con la Pubblica Amministrazione?



Se gli alberi parlano e suonano grazie alla tecnologia

I DUE PROGETTI PROMOSSI

NELLA FORESTA DI PIEGARO IN UMBRIA

REDAZIONE

ROMA, 6 DICEMBRE 2018

Una terra di confine in cui si creano sinergie virtuose tra scienza, arte e tecnologia di ultima generazione. È in questo contesto di dialogo interdisciplinare che si collocano due progetti incentrati sulla Foresta di Piegaro in Umbria, di proprietà della Famiglia Margaritelli. Si tratta di due iniziative distinte che, in un caso, riguardano l'utilizzo dell'IoT per raccogliere dati e monitorare lo stato di salute degli alberi, nell'altro, sono inerenti l'adozione di trasduttori per creare una forma di comunicazione bioacustica.

Il progetto TRACE

Partiamo dal binomio IoT-monitoraggio degli alberi. Ad affrontare la questione è il progetto TRACE (Tree monitoring to support climate adaptation and mitigation through Pefc certification), uno studio internazionale, nato in collaborazione con PEFC Italia e la Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), che analizza le condizioni di salute degli alberi mettendole in relazione con il livello di inquinamento ambientale e gli sviluppi del riscaldamento della Terra.

... CONTINUA A LEGGERE

L'ingresso in Italia di SONATRACH anima il mercato Oil&Gas

GIORGIO VANZANELLI E IVANO SALTARELLI
AVVOCATI ASSOCIATI DI LEGANCE

12 dicembre '18 - L'acquisto di una raffineria di petrolio di grandi dimensioni, di per sé, non è un'operazione di acquisizione come le altre.

L'importanza dell'operazione di acquisto della raffineria di Augusta da parte di Sonatrach, ancora di più, e per i motivi che vedremo, va ben oltre il suo valore numerico e la complessità intrinseca dell'operazione medesima.

Sonatrach è, come noto, la più grande società africana e l'azienda di Stato algerina che produce ed esporta gas naturale (oltre ad avere diverse altre interessenze nella galassia oil&gas mondiale). Nel 2018 (periodo gennaio – settembre, fonte Ministero dello Sviluppo economico) sono transitati dall'hub di Mazara del Vallo 12.208

Msmc di gas. Si tratta del gas esportato da Sonatrach per l'Italia e si tratta della seconda maggiore importazione in Italia dopo l'hub di Tarvisio che riceve e smista il gas russo. Per avere un'idea concreta, la Libia – che pure è sempre stato player cruciale per il gas in Italia – nello stesso periodo ha esportato nel nostro Paese soltanto 3.065 Msmc.

Dal 1° dicembre scorso Sonatrach è entrata nel mercato italiano non solo come parte esterna di esportatore/fornitore ma nella più delicata veste di "imprenditore". L'operazione, quindi, si lascia distinguere per la sua importanza strategica sotto il profilo della geopolitica energetica, prim'ancora che sotto il profilo oil in sé considerato.

Quanto ai temi più strettamente connessi al ramo raffineria, la delicatezza di questo tipo di acquisizione si può comprendere individuando – seppur per difetto – i diversi piani di attenzione legale e regolatoria che sottendono al tipo di attività in questione. Oltre ai noti gasolio, benzina (nelle sue varie forme), oli combustibili, lubrificanti e gas petrolio liquefatto (GPL), l'output di raffineria può includere prodotti come la paraffina, il bitume, il catrame. Diretta conseguenza è un apparato contrattuale abnorme in termini sia di valori sia di complessità, trattandosi di un mercato iper maturo che sconta una sofisticatezza nei rapporti giuridici e commerciali che pochi settori possono vantare.

Poi c'è il tema ambiente e sicurezza: occorre concreta esperienza per determinare se gli eventuali aspetti di inquinamento siano frutto di una gestione passata incerta o se invece siano l'ordinario corollario di un'attività di per sé sensibile. Peraltro, da quanto abbiamo avuto modo di comprendere, ambiente e sicurezza per Sonatrach sono i presupposti dell'attività, non un onere o un'imposizione di legge.

Infine, il settore del petrolio è forse quello che ha maggiormente subito l'influenza del legislatore "speciale": gli obblighi di immissione in consumo di biocarburanti, la disciplina sulle scorte obbligatorie di petrolio, lo schema delle quote di allocazione di CO2, la tutela dell'aria sono solo alcune delle discipline speciali che caratterizzano il sistema.

In questo senso, la gestione del cliente che si appropria per la prima volta al sistema Italia è cruciale per il suo ingresso e – ci auguriamo da italiani – per la sua permanenza sul territorio.

GNL: a che punto siamo?

Il focus sul nuovo numero di **CH4** la rivista italiana del gas

ANTONIO JUNIOR RUGGIERO



12 dicembre '18 - Oggi in Italia sono presenti 25 impianti di distribuzione GNL per autotrazione, triplicati negli ultimi tre anni. Per quanto riguarda i depositi, si contano 10 strutture a servizio dei rifornitori GNC, 19 per utenze off-grid e 2 dedicate alle reti canalizzate isolate. Sono alcuni dati di **Assogasliquidi-Federchimica** approfonditi sull'ultimo numero di **CH4**, la rivista italiana del gas (n. 4 del 2018), che dedica la sua focus story al settore del gas naturale liquefatto.

"Nel caso della mobilità c'è da fare una distinzione: i privati si stanno muovendo con grande rapidità, mentre nel pubblico si fa fatica", spiega sulla rivista **Andrea Arzà**, vice Presidente dell'associazione. "Per quanto riguarda l'uso del GNL a livello domestico e industriale, invece, in Italia è stato già fatto molto nella conversione di impianti a olio combustibile, biomassa o diesel che servivano aziende energivore".

Uno dei passi avanti fondamentali per consentire un uso più diffuso di questa soluzione è il "ricongiungimento alla regolamentazione attualmente in vigore nella distribuzione del gas naturale" per le infrastrutture a isola, come sottolinea **Maurizio Iori**, Amministratore delegato di **Dolomiti GNL**. Un passaggio già richiesto da "Anigas, Assogas e Utilitalia".

E proprio il **Presidente di Anigas, Massimo Mantovani**, parla del settore sull'ultimo numero di **CH4** con un'intervista per la rubrica Stakeholder: "Anche il gas vivrà una fase di rinnovamento soprattutto attraverso la promozione dei green gas, tra cui il biometano, e dell'utilizzo efficiente e maggiormente flessibile dell'infrastruttura di rete. In questo contesto lo small scale LNG rappresenta sicuramente un'opportunità sia per il sistema che per l'industria del gas. Per quanto riguarda i trasporti, il GNL è oggi l'unica risorsa a basso impatto ambientale per i mezzi pesanti e navali. Guardando al futuro e alle prospettive di sviluppo del gas naturale, accanto a GNL e biometano, vale la pena ricordare anche il potenziale della tecnologia power to gas, oggi in fase sperimentale. Essa rappresenta un efficace esempio di collaborazione sinergica tra gas e fonti rinnovabili".

Completano questo numero della rivista, oltre alle consuete rubriche di Associazione professionisti d'affari, **Uniatem** (gare gas), **IATT** (trenchless technology) e **APCE** (protezione dalle corrosioni), un approfondimento sugli eventi di cui **CH4** è stato partner nel 2018 e un'analisi del settore gas a firma di **Bruno Tani**, Amministratore delegato Gruppo Società gas Rimini.

BOLLETTE, CRIPPA: "FAREMO MAGGIORE CHIAREZZA SU IVA"

Il sottosegretario Mise: "Norme Ue confermano applicabilità su accise ma recenti orientamenti giurisprudenziali nazionali rendono opportuno approfondimento"

ROMA, 10 DICEMBRE 2018

E' legittima l'Iva sulle accise nella bolletta elettrica? Il dibattito, ormai in auge da tempo, trova un ulteriore capitolo nella risposta scritta del sottosegretario Mise Davide Crippa a un'interrogazione presentata al Senato da Elio Lannutti (M5S).

In sostanza, l'esponente del ministero risponde al compagno di movimento che la normativa nazionale è conforme a quella europea, secondo cui l'Imposta sul valore aggiunto può applicarsi ad altri tributi. Ma i "recenti orientamenti giurisprudenziali nazionali" rendono opportuno "fare maggiore chiarezza sul tema, anche al fine di offrire una maggiore tutela dei diritti dei consumatori".

●●● CONTINUA A LEGGERE

Il gasdotto **Turkish Stream** nella Strategia Energetica Nazionale bulgara

DOMENICO M. CALCIOLI

12 dicembre '18 - L'energia continua a rappresentare un volano economico e strategico nei rapporti tra Russia ed Europa. Il gasdotto **Turkish Stream**, di cui abbiamo accennato in precedenza (leggi l'approfondimento su [e7 del 28/11/2018](#)), avrà una diramazione che porterà il gas in Bulgaria, Serbia, Ungheria e Slovacchia, per poi concludere il proprio percorso in Austria (questo nuovo "braccio" viene indicato come Turkish Stream II). Ancora in forse il tratto che dovrebbe rifornire Grecia e Italia.

In questo contesto si colloca l'approvazione, da parte dell'Assemblea Nazionale bulgara, della **Strategia Energetica Nazionale** per gli anni 2019-2020.

Il premier bulgaro Bojko Borissov ha espresso soddisfazione per la "straordinaria importanza geostrategica" della Bulgaria nella gestione della sicurezza energetica a livello comunitario.

Il documento strategico prevede, per la fine di quest'anno, una proposta del quadro finanziario e operativo (da parte di Bulgartransgaz) per realizzare, entro la fine del 2019, la rete di trasmissione del gas proveniente dalla Russia, dal confine turco a quello serbo. A questo proposito è da sottolineare l'intervento del Ministro dell'Energia Temenujka Petkova, che ha riferito di aver ricevuto, da parte di Gazprom, una dichiarazione di interesse formale per lo sviluppo del gasdotto.

La Strategia prevede, inoltre, la costruzione del Balkan Gas Hub presso Varna, che funzionerà come piattaforma di commercializzazione e del completamento dell'Interconnettore Grecia - Bulgaria (IGB), compreso il collegamento con il terminale GNL di Alexandroupolis.

Il nuovo percorso del gas russo, che ricalca il percorso del South Stream, fermato dall'UE perché Gazprom non rispettava la legislazione UE su energia e concorrenza, attraverserà il territorio della Bulgaria per 400 Km, con un costo stimato pari a 1,5 miliardi di euro.



Più energia “tricolore” allo Zambia

LA REDAZIONE

12 dicembre '18 - La presenza dell'Italia nel campo dell'energia in **Zambia** si va rafforzando con l'incontro degli imprenditori del settore a **Lusaka**, nella parte meridionale del Paese, dove a giugno è stato annunciato l'inizio dei lavori per la costruzione di un impianto fotovoltaico da 34 MW.

Invitato “di pietra” la constatazione che circa il 60% della popolazione zambiana è privo di accesso all'energia. Il Paese si trova in una delicata posizione economico-politica: a causa dell'indebitamento dello Stato e della crisi dell'azienda elettrica Zesco, di proprietà pubblica, gli investimenti per le grandi opere statali hanno bisogno di capitali e conoscenze privati.

L'Italia può quindi svolgere un ruolo centrale in una realtà in sensibile crescita economica. L'ambasciatore dell'Italia a Lusaka Filippo Scammacca, tra i partecipanti all'evento, ha ricordato il contributo che il Paese già apporta al fabbisogno energetico della Zambia con le dighe di Kariba e Itezhtezhi. Al termine della conferenza, Res4Africa ha promosso una raccolta fondi per dotare l'ospedale diocesano Mtendere a Chirindu di un impianto fotovoltaico destinato ad alimentare la sala operatoria e altri dipartimenti essenziali.

La Polonia e l'auto del futuro

D. M. C.

12 dicembre '18 - La Polonia continua la corsa verso l'emancipazione dai combustibili fossili, la mobilità elettrica. In due parole, verso un "futuro verde". Abbiamo già sottolineato (leggi l'approfondimento su [e7 del 5/12/2018](#)) il nuovo corso della politica energetica del paese dell'Europa orientale: entro pochi anni è prevista una riduzione sensibile del ricorso al carbone per produrre energia, per arrivare, nel 2050 a completare il percorso verso una mobilità completamente elettrica.

Dal 27 al 28 novembre scorso si è svolto a Sosnowiec, nella Slesia orientale, l'**International Automotive Business Meeting (IABM)**, un evento esclusivo, organizzato dalla Camera di Commercio e dell'Industria Italiana in Polonia, in collaborazione con la Zona Economica speciale di Katowice (KSSE), l'Ambasciata

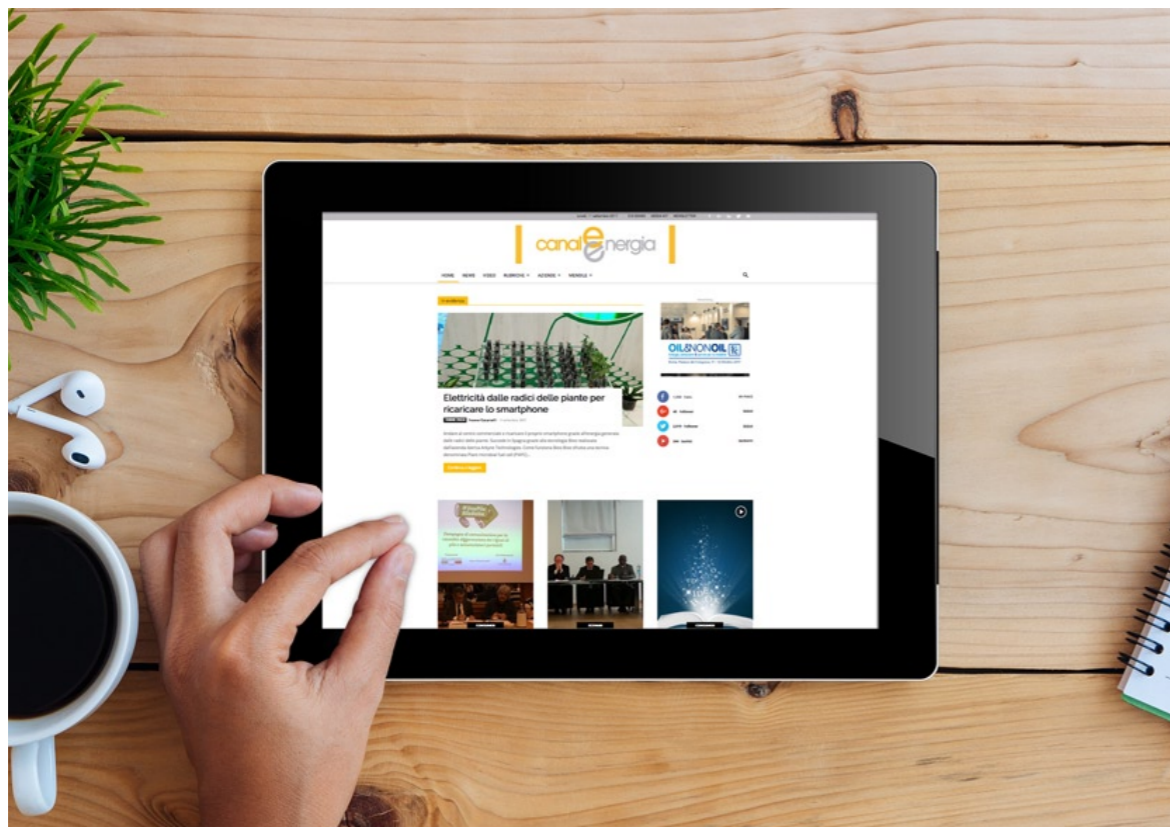
d'Italia e con il patrocinio del Ministero dello Sviluppo economico polacco. Per due giorni si sono confrontati i leader del settore ed esperti: produttori, fornitori, rappresentanti europei e polacchi, amministrazioni locali, istituzioni e associazioni di categoria. Il luogo ha un significato particolare: è stato per decenni il centro del distretto carbonifero.

Significative le partecipazioni, come relatori, di **Andrzej Grzyb, membro del Parlamento europeo** (esperto della "Clean Vehicles Directive"), **Paul Fork, Presidente dell'Associazione delle Industrie Automobilistiche Polonia** e **Maciej Mazur, Presidente dell'Associazione polacca dei carburanti alternativi**.

I partecipanti hanno approfondito gli aspetti più significativi della mobilità

elettrica, della guida assistita, della sicurezza, dell'ambiente, delle infrastrutture e della qualità della vita. Il nostro ambasciatore Aldo Amati ha apprezzato l'intenzione del Governo polacco di facilitare la conversione industriale verso l'elettromobilità, implementando le tecnologie avanzate. Perseguendo in questo modo due obiettivi significativi: competere con i paesi asiatici, che guidano questo passaggio epocale sulla mobilità e proseguire nella crescita di produzione di autoveicoli, che tra il 2013 e il 2016 ha visto un miglioramento del 26%.

A questa trasformazione hanno avuto modo di partecipare molte aziende italiane, tra cui **FCA, Brembo e Biotron**, che hanno incrociato le proprie culture produttive per una crescita tecnologica condivisa.



L'energia
che cambia
a portata
di click



www.canaleenergia.com

Direttore responsabile: Agnese Cecchini

Redazione di Roma: Ivonne Carpinelli, Monica Giambersio,
Antonio Junior Ruggiero

Collaboratori: Domenico M. Calcioli, Federico Gasparini,
Carlo Maciocco, Luca Tabasso, Giampaolo Tarantino

Grafica: Paolo Di Censi

Redazione e uffici: Via Valadier 39, 00193 Roma
Telefono: 06.87678751 - Fax: 06.87755725

Pubblicità:

Camilla Calcioli 06.87754144 c.calcioli@gruppoitaliaenergia.it
Francesca De Angelis 06.87754144 marketing@gruppoitaliaenergia.it
Raffaella Landi 06.87757022 r.landi@gruppoitaliaenergia.it
Simona Tomei 06.87756975 s.tomei@gruppoitaliaenergia.it

e-mail: e7@quotidianoenergia.it
www.gruppoitaliaenergia.it/riviste/e7/

Registrazione presso il Tribunale di Roma con il n. 220/2013
del 25 settembre 2013

Editore: Gruppo Italia Energia s.r.l. socio unico

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. È VIETATA LA DIFFUSIONE
E RIPRODUZIONE TOTALE O PARZIALE IN QUALUNQUE FORMATO.