

n°245

30 gennaio

2019

e7



COVER STORY

La green economy come chance di visione politica

di Agnese Cecchini

mobilità pag.6

Il micro car sharing fa squadra per città meno inquinate

post it pag.8

Il Word economic forum si tinge di verde

scenari pag.10

Dal Gnl alla Via: come cambia il trasporto marittimo

n°245

30 gennaio
2019



**3 \ COVER STORY ** di Agnese Cecchini

LA GREEN ECONOMY COME CHANCE DI VISIONE POLITICA

Intervista con Alessandra Bailo Modesti, tra i promotori del Progetto presentato al PD

**6 \ MOBILITÀ ** di Ivonne Carpinelli

IL MICROCAR SHARING FA SQUADRA PER CITTÀ MENO INQUINATE

Intervista al coordinatore per l'Italia di UbeeQo Marco Meloni

**8 \ POST IT ** di Antonio Junior Ruggiero

IL WORLD ECONOMIC FORUM SI TINGE DI VERDE

Nel 49° annual meeting di Davos protagonisti l'ambiente e il clima

**10 \ SCENARI ** di Domenico M. Calcioli

DAL GNL ALLA VIA: COME CAMBIA IL TRASPORTO MARITTIMO

Intervista a Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e del porto di Trieste

**13 \ NEWS **

- ENI PARTECIPA ADNOC REFINED
- GLI IMPIANTI CCGT DI SORGENIA PUNTANO SUL DIGITAL

**14 \ VISTO SU QE **

PIANO TERNA, ARERA VUOLE CHIARIMENTI SUL CAVO TRITERMINALE

**15 \ VISTO SU CANALE ENERGIA **

DALLA COMMISSIONE UE L'OK AL SELF SERVICE METANO IN ITALIA

**16 \ REPORT **

I NUMERI DELL'ENERGIA SECONDO UNIONE PETROLIFERA

Le rilevazioni sul settore oil

**17 \ SCENARI ** di Domenico M. Calcioli

VENEZUELA: MADURO E IL PETROLIO

Gli effetti della crisi nel paese sudamericano



.....
Direttore responsabile: Agnese Cecchini

Redazione: Domenico M. Calcioli,
Ivonne Carpinelli, Monica Giambersio,
Antonio Junior Ruggiero

Collaboratori: Federico Gasparini,
Carlo Maciocco, Luca Tabasso,
Giampaolo Tarantino

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

Grafica: Paolo Di Censi

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

Pubblicità:

commerciale@gruppoitaliaenergia.it
Telefono: 06.87678751

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

Server provider: FlameNetworks
Enterprise Hosting Solutions

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.

LA GREEN ECONOMY COME CHANCE DI VISIONE POLITICA

L'iniziativa di alcuni promotori del Pd per lanciare un cambiamento culturale nella offerta politica, colta dai candidati alla segreteria del partito

AGNESE CECCHINI

La green economy per il rilancio del Paese è un concetto che diversi stakeholder, centri di ricerca e realtà imprenditoriali stanno promuovendo. A livello politico anche partiti non spiccatamente green iniziano a guardare alla sostenibilità come parte di una visione strategica di programma. E' il caso del Pd in cui, dai primi di dicembre, alcuni esponenti hanno proposto un documento politico, il **"Progetto Green Economy"**, in vista del congresso di partito. L'iniziativa è uno studio che vuole sostenere la necessità e l'urgenza di un progetto politico che veda nella green economy una strategia e un modello economico in grado di affrontare la crisi climatica ed ecologica generando occupazione e benessere per i cittadini.

Da quando è stato lanciato le fila dei firmatari sono cresciute, arrivando a essere segnalata nell'agenda di alcuni candidati alla segreteria del partito. Sulla visione del documento e le opportunità di sviluppo all'interno del Pd ne parliamo con **Alessandra Bailo Modesti**, tra i promotori del documento.

In "Progetto Green Economy" c'è un passaggio in cui si mette a fuoco quella che è stata finora una mancanza del Pd rispetto una visione strategica di una politica ambientale. Ad esempio già nel punto 1 si parla del massiccio uso di energia fossile. Sembra che abbiate una posizione diversa sulle trivelle rispetto a quanto dichiarato ai tempi del sondaggio... State proponendo di realizzare una corrente di partito verde?

Non siamo una posizione ufficiale del Pd, ma penso che rappresentiamo quella coscienza green del partito che è rimasta molto scottata da alcune scelte che ci hanno caratterizzato. Il nostro intento è costruttivo: portare al centro del progetto politico un'idea che a noi pare forte: la green economy.

Il nostro intento è contribuire al dibattito congressuale. Per questo a una critica affianchiamo una proposta costruttiva con cui intendiamo supportare il Congresso, proponendo dei contenuti che riteniamo forti e sostenuti da una ricerca scientifica che ormai non si può più mettere in discussione, come è stato fatto in passato.

La crisi climatica è la grande crisi della nostra era. Se non risolviamo la crisi ambientale ci sarà anche una crisi ecologica. Questo fa sì che non saremo in grado di garantire condizioni economiche e di vita così come le conosciamo oggi.

Di fatto quello che chiedete alla politica è un passaggio culturale?

Esatto, il nostro documento vuole soprattutto contribuire a questo. Nell'ambito del congresso del Pd è un tema culturale che vogliamo proporre di mettere al centro della proposta politica.

Le devo dire che i candidati alla segreteria, in particolare i tre in testa ad oggi nel passaggio dei circoli (Nicola Zingaretti, Maurizio Martina e Roberto Giachetti ndr), hanno integrato questi temi. Zingaretti in particolare lo ha citato esplicitamente nella sua mozione con un rimando al documento. Da questo punto di vista riscontriamo un'attenzione da parte dei candidati.

"La sostenibilità ambientale da vincolo deve trasformarsi in una straordinaria opportunità di sviluppo, innovazione e competitività. L'economia verde, come ricorda il documento "Progetto Green economy" 15, ha un ruolo centrale nel cambiamento verso uno sviluppo sostenibile ed è in grado di assicurare un benessere più inclusivo ed equamente esteso". Estratto mozione Nicola Zingaretti

Però nessuno dei tre candidati è tra i promotori del progetto...

No, ma non glielo abbiamo neanche chiesto. Registriamo un positivo riscontro già dall'inserimento nelle mozioni, poi come svilupparlo lo vedremo in seguito.



Il tutto senza prescindere da una visione economica e da un profilo occupazionale?

Vogliamo dare una chiave di lettura che preveda creazione del benessere e occupazionale, non c'è solo il Pil da considerare, ma anche una qualità ambientale delle città, una mobilità più sostenibile, una corretta gestione dei rifiuti. Tutto questo è parte della costruzione del benessere dei cittadini e della loro vita e questo è un principio che un partito di centro sinistra deve sostenere.

Una proposta che ha al centro la green economy è anche al centro dei temi elettorali e ha un'attrattiva tra i paesi europei.

È un tema che dentro di sé unisce la storia all'innovazione. Basta vedere il percorso delle ultime elezioni dei Verdi tedeschi, l'esempio più lampante di quanto una proposta simile sia efficace anche in termini elettorali, quando c'è un partito in grado di portarla avanti con attrattiva.

D'altronde la green economy come l'energia è qualcosa di attuale che tocca tutti i settori e come tale può definire un approccio di un progetto elettorale attraverso cui definire un Sistema Paese...

È così anche per la green economy. Viene ritenuta, in alcuni casi ancora, un settore dell'economia, mentre è un modello di sviluppo economico e come tale influenza aspetti centrali nella società, migliorando le prestazioni dell'economia generale, aumentando l'occupazione, il benessere e l'innovazione. Insomma consente non solo di raggiungere gli obiettivi di impatto ambientale, necessari alla nostra qualità della vita, ma anche di perseguire degli obiettivi economici.

Nel documento in parte mettete in discussione anche l'approccio all'Europa?

C'è un sostegno forte al ruolo dell'Europa che riteniamo sia centrale. Nei decenni le innovazioni maggiori nella green economy sono arrivate e sono state promosse dall'Europa. Chiediamo di rafforzarla politicamente.

Pensate anche alle migrazioni di carattere climatico?

La crisi climatica richiede una collaborazione tra tutti gli Stati del mondo. Il problema del cambiamento climatico è anche una questione economica in quanto rappresenta una sfida potenzialmente dirompente nell'economia.

Come vede il futuro di questo progetto verso la green economy?

Per ora le mozioni integrano il tema, in futuro ci auguriamo che il nuovo segretario del Pd le metta al centro della sua piattaforma politica.

Il **microcar sharing** fa squadra per città meno inquinate

*ICS ha messo a disposizione un finanziamento di 600.000 euro per spingere iniziative di mobilità condivisa. **Ubeeqo** è tra le piattaforme che aiuteranno la gestione del servizio. L'intervista al **Coordinatore per l'Italia Marco Meloni***

IVONNE CARPINELLI

Disegnare nelle città un sistema di mobilità compatibile con l'ambiente, il territorio e le esigenze dei singoli cittadini. Per riuscirci Ics-Iniziativa car sharing, convenzione di Comuni ed enti locali finanziata dal Ministero dell'Ambiente, dal 2000 sostiene iniziative volte alla crescita della condivisione dei veicoli (anche) su piccola scala.

Dal **21 maggio 2018** e per un anno ICS ha messo a disposizione per lo sviluppo del **microcar sharing** un **finanziamento di 600.000 euro** rivolto a imprese o associazioni pubbliche e private, Comuni o loro aggregazioni, pubbliche amministrazioni e cittadini. Le iniziative devono essere di **car sharing pubblico** in centri medio piccoli, **corporate car sharing** con auto a disposizione del pubblico, **car sharing tra privati** o per i **condomini**.

Finora sono quattro i progetti selezionati: a Sassari, a Caserta, a Messina e nel Salento. Il sostegno economico erogato copre una serie di costi legati all'ideazione, alle tecnologie di gestione e alla comunicazione che il proponente deve sostenere a un anno dall'avvio. Si va da un minimo di 2.000 euro a un massimo di 50.000 in funzione dei volumi di servizio.

sardinia_2019

17th INTERNATIONAL WASTE MANAGEMENT AND
LANDFILL SYMPOSIUM / 30 SEPT-04 OCT 2019
Forte Village / Santa Margherita di Pula (CA) / Italy

CALL FOR ABSTRACTS OFFICIALLY OPEN: deadline 15th February 2019

Le piattaforme ICT selezionate per agevolare la gestione del servizio sono: Eshare, Carsaving, Ccs Corporate Car sharing, Vectore, Ubeeqo, City Roaming, Sharemine, Playmove, E-mobility, Targa Telematics, Car Sharing Auting. e7 ha intervistato **Marco Meloni, Head of New Mobility Europcar Mobility Group in Italia e coordinatore Ubeeqo nel nostro Paese**, quale gestore di open e corporate car sharing in tutta Europa e tra le fila di Europcar Mobility Group.

“Siamo convenzionati a ICS perché sposiamo il cuore dell’iniziativa: sostenere i noleggi giornalieri, in questo caso station based, anche nelle aree non metropolitane”, spiega Meloni. L’impresa offre “una consulenza, più che una vendita, attraverso una piattaforma aggiornata settimanalmente e la customizzazione dell’offerta”. Al momento gestisce in tutta Italia flotte piccole, anche se vuole “arrivare a gestirne di grandi”, e ha due target: i dipendenti d’azienda, che si spostano da una sede all’altra, e il cittadino, con un servizio di assistenza h24.

Il modello di business è poliedrico e flessibile, si adatta appunto ai bisogni delle città. Combina il car sharing pubblico, il corporate car sharing (con il compromesso che la flotta sia disponibile al pubblico per il 20% del tempo complessivo di noleggio) e condominiale, solo a Milano in quest’ultimo caso.

“Il passaggio a forme di noleggio di breve e lungo termine non è semplice. In Italia si è molto legati alla proprietà del veicolo e avere questo tipo di finanziamenti aiuta”, prosegue Meloni. Soprattutto in un panorama, quello delle grandi città, in cui la competitività è forte: basti pensare ai servizi free floating quali Share’ngo, Enjoy e Car2go. “Non siamo né competitor né sostituti degli operatori di free floating, il cui modello di business prevede un numero alto di vetture per coprire una determinata area operativa seguendo il trend delle diverse fasce orarie”, spiega Meloni. “Noi abbiamo 150 vetture e veicoli solo su Milano che valgono il doppio in termini di copertura: sono io a dover capire se, ad esempio, negli stalli di Garibaldi ha più appeal un veicolo elettrico, commerciale o una city car”.

“Il concetto di station based ha compiuto molti passi in avanti”, commenta Meloni. In questo caso combina “buona tecnologia e prezzo alla sicurezza di avere una vettura disponibile sotto casa” utilizzando una applicazione che combina diversi servizi di mobilità, “incluso lo scooter sharing elettrico free floating”. L’impresa ha recentemente partecipato a un bando per gli stalli (area di Milano) indetto dal Comune con cui ha condiviso la reportistica su consumi e impatto ambientale dei propri veicoli. Indice che per una città meno inquinata il contributo di tutti è indispensabile.



Il World economic Forum si tinge di verde

ANTONIO JUNIOR RUGGIERO

Si è svolto dal 22 al 25 gennaio a **Davos**, in Svizzera, il **49° annual meeting del World economic Forum (WEF)**. I temi affrontati quest'anno sono stati moltissimi e di grande interesse ma probabilmente il vero protagonista è stato il cambiamento climatico e, più in generale, la difesa dell'ambiente.

Non solo grandi annunci. Gli organizzatori del WEF sottolineano come "gli impegni climatici o le campagne di comunicazione tendano a rubare i titoli mentre c'è un sacco di lavoro nascosto ma necessario per tradurre gli accordi in azioni reali e processi che effettivamente trasformino le industrie e i modelli operativi". Ad esempio, a Davos un gruppo di 50 CEO di aziende internazionali, capaci di generare complessivamente ricavi per oltre 1,3 trilioni di dollari in 20 settori economici differenti, si è riunito per discutere cosa potrebbero fare per ridurre le emissioni.

"Avendo finora abbattuto le loro emissioni collettive del 9% dal 2016 – si legge in un report di fine evento – i manager hanno sviluppato principi di governance del clima per aiutare i CDA a gestire i cambiamenti climatici". Un lavoro che dovrebbe stimolare anche le future discussioni, come il summit sul clima del Segretario generale delle Nazioni unite che si terrà a settembre.

Il G20 tra clima e digitalizzazione

Il primo ministro nipponico Shinzo Abe ha annunciato che l'azione per il clima sarà una delle priorità del G20 2019 e il Giappone userà la presidenza di turno per lavorare a un impegno globale di riduzione della plastica negli oceani. Altro tema chiave sarà lo sviluppo di un'agenda per la governance globale dei dati.

#VoiceForThePlanet

La community "Global Shapers" del WEF, rete di giovani sotto i 30 anni, in collaborazione con altre 21 organizzazioni ha lanciato la nuova campagna globale #VoiceForThePlanet. L'obiettivo è chiedere alle persone di tutto il mondo di alzare la voce e mostrare sostegno ai leader globali nella salvaguardia della natura.

La questione RAEE

È stato spiegato nel corso dell'annual meeting come il mondo produca ogni anno più rifiuti elettronici rispetto al peso di tutti gli aerei commerciali mai costruiti. L'Africa, in particolare, è diventata una "discarica" per i RAEE. Per risolvere questo problema 10 aziende si sono impegnate a riprendere i rifiuti elettronici derivanti dai loro prodotti.

L'economia secondo Italia e Spagna

I primi Ministri di Italia e Spagna hanno chiesto una revisione radicale dei sistemi economici globali e hanno sottolineato l'impegno dei rispettivi Paesi nel trasformare i cambiamenti economici per migliorare le opportunità dei lavoratori. "L'apertura dei mercati globali, la libera circolazione dei capitali e la rivoluzione tecnologica hanno generato grandi profitti come promesso ma solo per pochi", ha spiegato Giuseppe Conte.

Data center green

Alfred F. Kelly, CEO di Visa, ha ricordato che il mondo IT oggi utilizza quasi il 10% dell'elettricità totale prodotta a livello globale e in 10 anni salirà al 20-30%. Dunque, Visa intende usare il 100% di energia rinnovabile in tutti i suoi data center.

Economia e ambiente

I sussidi dannosi per il clima sono stati dimezzati a livello mondiale ma risultano impegnati ancora 300 miliardi di dollari, secondo le cifre emerse a Davos. L'economia a basse emissioni di carbonio ha già creato 65 milioni di nuovi posti di lavoro.

L'impegno per le foreste

Il Governo del Perù ha annunciato che aiuterà la Tropical Forest Alliance 2020 nel ridurre la deforestazione derivante dalla produzione di materie prime e per lo sviluppo rurale sostenibile. Questo Paese conta 69 milioni di ettari di foreste.

Il lavoro del futuro

Secondo l'A.D. di IBM Ginni Rometty l'avanzare dell'automazione crea un gap di competenze e di insicurezza nel mondo del lavoro. Una sfida vera anche in Africa, dove la connettività è ferma al 22%. Nel Continente molti governi, come annunciato a Davos, hanno avviato una strategia di aumento delle competenze digitali tra i più giovani per combattere la disoccupazione.

La sfida della cybersecurity

Il 12 novembre, a Parigi, è stata lanciata la "Call - Trust and security in cyberspace". Gli esperti della materia presenti al WEF hanno chiesto un'adesione globale per sostenere questa iniziativa.

DAL GNL ALLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

come cambia il trasporto via mare

*Intervista a Zeno D'Agostino,
Presidente dell'Autorità di sistema portuale
del mare Adriatico orientale e del porto di Trieste*

DOMENICO M. CALCIOLI

Abbiamo affrontato già il tema della Via della Seta e del suo approccio al territorio italiano su [e7 n.243 del 16/01/2019](#). In questa occasione abbiamo approfondito con Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e del porto di Trieste alcuni aspetti legati all'impatto ambientale dei trasporti marini e al loro apporto alla logistica.

Intervista a Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e del porto di Trieste

Le rotte ferroviarie della Via della Seta raggiungeranno l'Europa partendo da Yiwu, Cina orientale, e arrivando a Duisburg, Madrid e Londra. Un'altra rotta inizierà a Chengdu per completarsi a Rotterdam. Esiste un progetto per interessare l'Italia?

E' necessario chiarire una cosa: esistono una Via della Seta marittima e una terrestre. Non esistono solo i tracciati ferroviari. La Via della Seta marittima attraversa il canale di Suez e si biforca: una tratta diretta verso l'Adriatico e l'altra verso il nord Europa attraverso Gibilterra. Naturalmente Trieste è interessata al percorso marittimo, anche se sono in corso degli approfondimenti di carattere tecnico con Chengdu, da dove partono i treni che arrivano a Budapest, per capire se sarà possibile fare un ragionamento sul percorso terrestre attraverso la ferrovia. Quando si parla di Trieste, comunque, l'approccio è sempre marittimo.

Quale sarebbe l'impatto di questi accordi commerciali considerando che una parte dei contraenti, UE su tutti, è proiettata verso lo "zero carbon", mentre la Cina è profondamente energivora? Inoltre, il tratto iniziale della Via della Seta attraversa Stati fortemente dipendenti dall'esportazione di prodotti petroliferi.

Anche qui ritorna la differenza tra il tracciato terrestre e quello marittimo; anzi, il passaggio attraverso l'Adriatico è la via più breve sia per il tratto marittimo che per "l'ultimo miglio" terrestre. Anche se sono centinaia di chilometri, è il tracciato con il minore "carbon foot print" rispetto al tracciato attuale che vede privilegiati i porti del nord Europa. Oggi, banalmente, una merce che deve arrivare a Milano o a Monaco da Chengdu passa attraverso Gibilterra, arriva in nord Europa per essere caricata su treno e giunge sulla Pianura Padana piuttosto che in Baviera. È ovvio che la traccia, sia marittima che terrestre, è molto più inquinante di quella di una nave che attraverso l'Adriatico arriva a Trieste, a Venezia o a Capodistria con un percorso marittimo che dura dai tre ai cinque giorni. Da qui si può caricare la merce sul treno per un viaggio di dieci ore fino a Monaco, piuttosto che una giornata di ferrovia fino ad Amburgo o a Rotterdam. Quindi sarebbe un percorso molto meno impattante per l'inquinamento con l'arrivo della Via della Seta nel sud Europa piuttosto che a Nord.

L'impatto ambientale delle navi non è solo nel carburante ma anche nella vita a bordo durante il tragitto. Su questo vi sembra che ci sia un rinnovata attenzione dei grandi player dei trasporti?

Le navi portacontainer hanno un equipaggio ridotto: oggi per le esigenze di navigazione sono necessari al massimo dieci o dodici membri. Non si tratta di navi da crociera con migliaia di persone a bordo. Vengono imbarcati alla partenza e sbarcano all'arrivo. Il personale a bordo è ridotto all'osso, esiste una forte auto-

matizzazione dell'attività. Il personale deve essere tutelato e operare in sicurezza, fa il minimo indispensabile per muovere la nave, la tecnologia è importantissima. Le navi da crociera hanno veramente un impatto ambientale pesante, mentre riguardo i container questo aspetto è quasi assente: ci sono portacontainer da 23.000 teu, cioè contenitori da 20 piedi, con 11 persone di equipaggio. Navi, che a breve raggiungeranno i 400 metri di lunghezza, studiate per essere utilizzate con la guida autonoma, riducendo così la presenza umana all'osso. Con tutte le conseguenze connesse.

Strutturare i porti italiani con impianti di rigassificazione a GNL potrà aumentare l'appeal come scalo nei tragitti navali?

Sì. Anche perché l'impatto inquinante del traffico nei nostri porti è dettato dal fatto che sono quasi tutti costruiti all'interno delle città. Esiste un problema di emissioni e un problema di inquinamento acustico. L'implementazione degli impianti a GNL, che vanno a ridurre impatto ambientale ed emissioni, dovrebbe essere accompagnato dall'elettrificazione delle banchine. Alcune navi, ad esempio, spengono i motori dopo l'ormeggio in porto, riducendo l'inquinamento. Poi vengono a sapere quanto costa l'energia in porto e se il prezzo è più alto rispetto a quando spenderebbero mantenendo accesi i motori, la scelta è obbligata. Quindi sono decisioni di carattere prettamente economico. Per questo è necessario un piano energetico da parte dei porti, che metta insieme tutta una serie di soluzioni, tenendo presente la specializzazione del singolo porto: un struttura crocieristica ha un impatto rilevante nei confronti della città in cui insiste. Le soluzioni sono plurime: si va dal "cold ironing" con cui le banchine mettono a disposizione le strutture per acquisire energia dalla banchina stessa, affiancate da impianti che forniscono energia a basso costo come quelli a bio GNL, magari prodotto all'interno del porto, come stiamo studiando qui a Trieste. Questo, affiancato da una rimodulazione della mobilità: l'elevato numero di mezzi che si muovono all'interno del porto saranno alimentati da energie rinnovabili, possibilmente elettriche. Questo è il progetto che stiamo cercando di realizzare, partendo, come abbiamo visto all'inizio, da una situazione di inurbamento tipica delle strutture portuali in Italia.

A ENI il 20% di ADNOC Refined

ENI annuncia la firma di un accordo (Share Purchase Agreement) con ADNOC per l'acquisto del 20% dell'azienda emiratina. La quota di ADNOC Refined permetterà a ENI un incremento della capacità di raffinazione del 35%. Il corrispettivo a carico dell'azienda guidata da Descalzi sarà pari a 3,3 miliardi di dollari. Alla presenza del Presidente del Consiglio Conte, l'AD ha sottolineato l'importanza dell'operazione dal lato della diversificazione geografica e da quello della catena del valore, rafforzando le relazioni con Sua Altezza il Principe Al Nahyan.

Gli impianti CCGT di Sorgenia puntano sul digitale

Informatizzare in circa 2 anni tutti i processi puntando su digital e predictive maintenance. È questo il perno del progetto di innovazione degli impianti CCGT di Sorgenia. Da poco è partito il sistema di controllo e gestione digitale da smartphone e tablet dei processi health and safety legati alle centrali. Si punta poi a ridurre i tempi di intervento in caso di infortunio di un lavoratore grazie ad esempio ad app tailor made o a dispositivi di georeferenziazione indoor e outdoor. È inoltre previsto un progetto di augmented reality per fornire informazioni aggiuntive da colleghi in remoto.

PIANO TERNA, ARERA VUOLE CHIARIMENTI SUL CAVO TRITERMINALE

Parere favorevole al Mise con alcuni "paletti" relativi non solo al collegamento Continente-Sicilia-Sardegna ma anche a Sacoi3, Tunisia e Montenegro. La necessità del coordinamento con Snam

ROMA, 28 GENNAIO 2019

L'Arera ha inviato al Mise il proprio parere favorevole al Piano di sviluppo decennale 2018 di Terna, rimarcando però alcune criticità che rispecchiano in buona parte quelle già espresse per il Piano 2017. La novità più rilevante è però quest'anno il cavo "triterminale" Continente-Sicilia-Sardegna: un'opera da 2,6 miliardi € considerata essenziale per far fronte al phase-out del carbone dal 2025. Sebbene l'avvio dei lavori sia previsto proprio quell'anno, mentre l'entrata in esercizio comunicata in sede di Tyndp europeo è il 2027...

... CONTINUA A LEGGERE

DALLA COMMISSIONE UE L'OK AL SELF SERVICE METANO IN ITALIA

*Per marzo stimata la partenza del servizio.
Ecco cosa prevede*

ROMA, 29 GENNAIO 2019

Tra poche settimane anche chi possiede un'auto a metano potrà rifornirsi in modalità self. A far ben sperare l'esito positivo, il 21 gennaio 2019, della Commissione europea sullo schema di decreto che modifica il testo della norma sull'esercizio degli impianti di rifornimento del gas naturale per autotrazione.

Il testo è stato approvato in Italia il 24 aprile 2018 e ha seguito la procedura di informazione europea, conclusasi senza osservazioni o modifiche. Ora attende la firma dei ministeri dell'Interno e dello Sviluppo economico, i due competenti sul tema, prevista entro la fine di febbraio, e la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale da cui passeranno almeno 15 giorni perché entri in vigore.

... CONTINUA A LEGGERE

I Numeri dell'energia secondo Unione Petrolifera

REDAZIONE

Nuovo aggiornamento de "I Numeri dell'Energia" diffusi dall'**Unione Petrolifera**. Tra i dati di interesse per l'inizio di gennaio 2019, quelli della Danimarca che è al primo posto nella classifica dei prezzi alla pompa di benzina tra i Paesi UE, mentre la Svezia guida la classifica per il gasolio e la Francia per il GPL auto.

Sempre a inizio anno l'Italia è lo Stato membro con la maggiore tassazione sul gasolio auto ed è al 3° posto sulla benzina.

Per quanto riguarda i primi dieci mesi del 2018, invece, Olanda e Spagna evidenziano crescite nei consumi di carburante superiori al 2%, come sottolinea UP. Lieve calo in UK e Francia, mentre la Germania scende oltre il 2%.

Per quanto riguarda le immatricolazioni auto nel nostro Paese, nonostante un lieve recupero a dicembre, nel 2018 si registra un -3,3%. In calo le vetture a gasolio, che però rimangono la prima alimentazione circolante. In crescita ibride, benzina ed elettriche. Qui di seguito una sintesi dei dati UP, confrontati con lo stesso periodo del 2017 (i numeri relativi all'intero 2018 sono da considerarsi provvisori).

Gennaio-novembre 2018

Costo import Italia petrolio greggio: +31,5%
Import greggio: 56,8 mln di tonnellate (-6,5%)
Paesi esportatori verso l'Italia:
 Azerbaijan, Iraq, Iran, Arabia Saudita e Libia
Lavorazione raffinerie: 66,6 mln di tonnellate tra greggio e semilavorati (-2,5%)

Gennaio-settembre 2018

Import prodotti finiti:
 12,5 mln di tonnellate (+0,5%)
Import semilavorati: -21%
Export greggio e prodotti petroliferi:
 22,6 mln di tonnellate (-5,7%)

Dicembre 2018

Prezzo benzina super senza piombo:
 in media 1,534 €/l
Prezzo gasolio autotrazione: in media 1,473 €/l
Prezzo GPL autotrazione: in media 0,676 €/l
Prezzo gasolio riscaldamento: in media 1,249 €/l
Prezzo Oc denso BTZ: in media 0,461 €/kg

2018

Consumi petroliferi: +3,7%
Vendite totali carburante (rete ed extra-rete): +3,4%
Immatricolazioni auto: -3,3%
Stacco ponderato (benzina + gasolio):
 in media 0,001 euro/litro

VENEZUELA: MADURO E IL PETROLIO

DOMENICO M. CALCIOLI

Il Venezuela sta vivendo una crisi dai risvolti imprevedibili. L'Assemblea nazionale ha eletto Juan Guaidó come Presidente "ad interim" per trenta giorni, con il compito di convocare nuove elezioni presidenziali. L'attuale leader in carica, Nicolás Maduro, si presenta come un perseguitato da parte di USA e amici, senza essere intenzionato a cedere il comando di sua iniziativa. La situazione si presenta critica, soprattutto se, razionalmente, consideriamo anche il terzo incomodo: il petrolio, appunto. Il Venezuela ha le riserve di petrolio accertate maggiori al mondo, quasi 300 miliardi di barili, ma quelle stimate, situate soprattutto intorno al fiume Orinoco, ammonterebbero a circa 1.300 miliardi di barili, poco meno delle riserve di petrolio convenzionale a livello globale.

La crisi dei rapporti istituzionali con il mondo tutto ha costretto Maduro ad affidarsi a **Cina e Russia** per l'attività commerciale: con la prima ha ottenuto una linea di credito per **40 miliardi di dollari** che vengono rimborsati con la vendita di petrolio a prezzi calmierati e pagando le spese di trasporto. Mosca, da parte sua, sta cercando di completare la base aerea sull'isola La Orchila davanti a Caracas, dove posizionare i bombardieri strategici nucleari. Il progetto ha un valore di **6 miliardi di dollari**, indispensabili per le casse quasi vuote di Caracas.

I due Paesi, pur avendo un ruolo importante, non sono

gli unici ad avere relazioni economiche nello Stato sudamericano. L'Italia, tramite l'ENI, ha in corso attività estrattive nei giacimenti di Perla, Junin e Corocoro, con quote pari rispettivamente al 50, 40 e 26 per cento. Nel 2017 la produzione del cane a sei zampe era pari a **61.000 barili/giorno**, adesso è scesa fino a **46.000**. PDSVA, l'azienda petrolifera di stato venezuelana, ha chiuso un accordo con la francese Maurel & Prom per incrementare la produzione di **70.000 barili/giorno** nei siti di Maracaibo, a fronte di un investimento di 400 milioni di dollari da parte francese. La precedenza agli accordi commerciali con Cuba, Nicaragua e Bolivia sono facilitati dalla condivisione ideologica con il Paese di Maduro.

Quali prospettive

Dopo questa breve sintesi sullo stato dell'arte delle relazioni internazionali del paese venezuelano, possiamo fare qualche considerazione sulle prospettive. Gli USA, dal tempo di Chavez i maggiori acquirenti di idrocarburi del Venezuela, spingono per la successione di Gaudio a Maduro così da approfittare della nuova stagione di ricostruzione delle infrastrutture, in rovina da quando sono state nazionalizzate da Chavez. La grande preoccupazione per Washington è portata dall'attivismo di cui sopra da parte di Mosca: avere bombardieri strategici russi con ordigni nucleari davanti alle coste sudamericane non è lo scenario desiderato dagli americani.

Ad aggravare la situazione ci sono anche considerazioni politiche: Trump l'anno prossimo dovrà confermare la propria presenza alla Casa Bianca con le elezioni. Intraprendere azioni militari, dopo il contrastato ritiro dal fronte mediorientale, risulterebbe in contrasto con "America first" con cui ha fondato la sua azione politica. Ad approfondire i dubbi c'è anche, verrebbe da dire come sempre, l'assenza dell'UE. A parte le azioni singole e scoordinate che abbiamo riportato sopra, oltre alle condanne scontate e in scia di USA e altri paesi, l'Europa non riesce a incidere fattivamente anche in un contesto che si prospetta interessante per i risvolti geoeconomici prossimi futuri.

**TUTTI SIAMO STATI BAMBINI.
NON DIMENTICHIAMOLO.**



**INSIEME ABBIAMO COSTRUITO CASA SOLLIEVO BIMBI.
AIUTACI AD ACCOGLIERE I BAMBINI GRAVEMENTE MALATI CON LE LORO FAMIGLIE.**

Dona ora al

45587

Dal 21 gennaio al 16 febbraio

casabimbi.vidas.it



Dona 2 euro con SMS da cellulare personale



Dona 5 euro con chiamata da rete fissa

Dona 5/10 euro con chiamata da rete fissa

