

FOCUS

Combustibili marini e transizione energetica. Al centro dell'Annual Coordinating Meeting Of Entity Stockholders

di Agnese Cecchini

dossier - mobilità pag. 7

L'idrogeno nella stazione
di rifornimento del futuro

inquinamento pag. 7

Una Carta per
acque più pulite

riviste pag. 16

Firenze apre le porte al 37°
Internation No-Dig

3 \ FOCUS di Agnese Cecchini

COMBUSTIBILI MARINI E TRANSIZIONE ENERGETICA

Il commento a e7 di Marco Primavera,
direttore dell'Organismo centrale di stoccaggio

5 \ CONTENUTO SPONSORIZZATO

ACEA PER LA SOSTENIBILITÀ: TUTTI I NUMERI DI UN'AZIENDA AI TEMPI DELLA GREEN ECONOMY

7 \ INQUINAMENTO di Ivonne Carpinelli

UNA CARTA PER ACQUE PIÙ PULITE

Intervista all'unico armatore italiano che ha firmato ad oggi la Carta proposta dai francesi, il direttore relazioni esterne Paul Kyprianou di Grimaldi

10 \ DOSSIER - MOBILITÀ di Ivonne Carpinelli

L'IDROGENO NELLA STAZIONE DI RIFORNIMENTO DEL FUTURO

La firma dell'accordo tra Eni, Toyota, Comune e Città metropolitana di Venezia

12 \ IL DRIVER AMBIENTALE NEI TRASPORTI di Andrea Penza

17 \ VISTO SU CANALE

INQUINAMENTO, ABBANDONO E MALTEMPO: ALLARME IN MOTAGNA

18 \ RIVISTE di Antonio Junior Ruggiero

FIRENZE APRE LE PORTE AL 37° INTERNATIONAL NO-DIG

Torna la rivista nazionale delle tecnologie a basso impatto ambientale

20 \ VISTO SU QE

RIFORMA TASSE ENERGIA, LA UE CI RIPROVA

22 \ NEWS AZIENDE

- FALCK RENEWABLES IN SPAGNA OPERERÀ
CON HOLULAZ PER L'ENERGIA EOLICA



Direttore responsabile: Agnese Cecchini

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

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

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

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

email: e7@quotidianoenergia.it
www.gruppoitaliaenergia.it/riviste/e7

Combustibili marini e **transizione energetica** Al centro dell'**Annual Coordinating Meeting Of Entity Stockholders**

*L'evento Acomes, conclusosi stamattina, si è svolto per la prima volta in Italia.
Il commento a e7 di Marco Primavera, direttore dell'Organismo centrale di stoccaggio*

AGNESE CECCHINI

"Acomes, la conferenza annuale degli organismi centrali di stoccaggio, cioè i soggetti chiamati a garantire la continuità delle forniture di prodotti petroliferi in caso di grave interruzione degli approvvigionamenti, quest'anno parla italiano" dice a e7 **Marco Primavera, direttore dell'Organismo centrale di stoccaggio** (Ocsit). L'evento, conclusosi stamattina, è giunto alla sua trentesima edizione. Quest'anno si è svolto per la prima volta in Italia (Roma 9-11 settembre). L'organizzazione è stata affidata ad Acquirente Unico, in qualità di società incaricata di detenere le scorte petrolifere di sicurezza del nostro Paese tramite Ocsit.

Lo scopo del meeting annuale è quello di promuovere la cooperazione tra le agenzie nazionali di stoccaggio, lo scambio di informazioni e il confronto su temi specifici in materia di scorte petrolifere, su studi, aspetti tecnici, organizzativi e finanziari legati alla gestione delle scorte di emergenza. Uno scambio di conoscenze che consente alle agenzie di confrontare i propri sistemi di stoccaggio di emergenza da approcci e punti di vista differenti, in modo da creare un sistema efficace e capace di eliminare, o comunque abbassare, il rischio di potenziali crisi energetiche e i relativi impatti.

I delegati non trattano temi e questioni strettamente di carattere politico ma mantengono un confronto di tipo strategico e tecnico come: finanziamenti, metodi di stoccaggio, qualità del carburante, procedure di prelievo delle scorte.





“È stato un meeting che ha permesso uno scambio significativo di esperienze, oltre a un positivo confronto su temi quali le nuove norme relative ai combustibili ad uso marino - che andranno in vigore dal 2020 - così come le sfide dettate dalla transizione energetica, che sta impattando i consumi finali di combustibili”, prosegue Primavera. “L’incontro di quest’anno, inoltre, ha ulteriormente rinforzato il network degli organismi nazionali di stoccaggio a vantaggio della condivisione e diffusione di competenze specifiche e di best practices, con sicuri impatti positivi e ulteriore sviluppo di tutte le attività legate alle scorte petrolifere”.

Negli anni scorsi i temi dibattuti sono stati: la pianificazione di emergenza in caso di interruzioni nelle forniture di prodotti petroliferi, lo stoccaggio di scorte petrolifere con contenuto di biocarburanti, la sicurezza informatica in caso di interruzione grave di approvvigionamenti, l’assicurazione dei prodotti petroliferi.

All’edizione italiana hanno partecipato ventisei nazioni, con sessantadue delegati, tra tutti i rappresentanti delle organizzazioni e delle agenzie che detengono le scorte petrolifere di emergenza per il proprio Paese.

Acea per la sostenibilità: tutti i numeri di un'azienda ai tempi della green economy

La vocazione alla sostenibilità è scritta nel DNA di ACEA, tanto da avere determinato, sempre più negli ultimi anni, un percorso finalizzato alla ricerca di un cambiamento economico possibile e sostenibile che la multiutility romana ha messo in atto dando un forte impulso alla ricerca e all'innovazione in tutti i settori in cui opera: dalla gestione delle infrastrutture energetiche a quelle idriche, dall'ambiente alla e-mobility.

Nel piano industriale 2019-2022, sono stati programmati ulteriori 400 milioni di euro di investimenti riconducibili alla sostenibilità, per complessivi 1,7 miliardi di euro in arco piano (compreso l'anno 2018). Tra gli obiettivi, il raggiungimento di oltre 160 target: l'utilizzo di energia verde, la riduzione delle emissioni di CO₂, la tutela delle risorse idriche e l'economia circolare.

Nel 2018, il 72% di tutta l'energia generata dalla multiutility romana (968 GWh) è stato prodotto da fonti rinnovabili, che aumenteranno ulteriormente la capacità produttiva, grazie all'acquisizione di 18 impianti fotovoltaici perfezionatasi nel luglio 2019. Sul fronte della riduzione dei consumi sono stati raggiunti risultati significativi: l'85% delle oltre 225.000 lampade installate da ACEA nella Capitale è a LED, consentendo nel 2018 un risparmio del 51% sul consumo specifico per lampada rispetto ai dati del 2016. Inoltre, le iniziative di contrasto al cambiamento climatico, tra cui l'efficientamento energetico e l'energia verde per usi interni, hanno portato ad una riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera di circa 200 mila tonnellate.

Sul tema della tutela dell'acqua, ACEA, che con circa 9 milioni di abitanti serviti è il primo player italiano, ha avviato dall'estate 2017 un'azione di monitoraggio e bonifica della rete che ha permesso il recupero di oltre 2.700 litri al secondo di risorsa idrica. L'attivazione, ad oggi, di 84 cassette dell'acqua, nel solo ambito laziale, che hanno erogato ai cittadini più di 62 milioni di litri d'acqua, ha prodotto il risparmio di 385 tonnellate annue di plastica. Negli ultimi due anni l'azienda ha posto anche le basi per la realizzazione della seconda linea dell'Acquedotto del Peschiera, opera di fondamentale importanza per garantire e mettere in sicurezza l'approvvigionamento idrico di Roma e dei territori limitrofi.

Oltre all'impatto sull'ambiente, il perimetro della sostenibilità è stato esteso anche ad altri settori aziendali che riguardano aspetti di tipo sociale, come la gestione e la valorizzazione delle risorse umane, la riduzione degli infortuni, la sensibilizzazione della catena di approvvigionamento, il contributo al benessere della collettività.

Una **Carta** per acque più pulite

Al G7 di Biarritz le compagnie di navigazione francesi hanno consegnato al presidente Macron un testo in cui si impegnano a tutelare l'ambiente marino. L'italiana Grimaldi l'ha sottoscritto. Intervista al direttore relazioni esterne Paul Kyprianou

IVONNE CARPINELLI

Al G7 di Biarritz alcune compagnie di navigazione francesi hanno consegnato al presidente Emmanuel Macron un documento siglato a luglio con cui si impegnano a proteggere e sviluppare l'ambiente marino: la **Carta Sails-Sustainable actions for innovative and low-impact shipping**. Il **Gruppo Grimaldi** è stato l'unico armatore italiano che, su indicazione della Federazione del Mare e di Confitarma, ha partecipato all'incontro e ha firmato l'atto. Il gruppo è stato rappresentato dal **direttore relazioni esterne, Paul Kyprianou**.

LE AZIONI PREVISTE DALLA CARTA

- Ottimizzazione della performance energetiche
- Diminuzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas a effetto serra
- Protezione dei cetacei
- Riduzione dell'impatto sonoro sottomarino delle navi
- Rafforzamento dei legami con il settore scientifico
- Lotta alle specie invasive
- Azioni specifiche delle compagnie di navi passeggeri

Può darci qualche dettaglio in più su come verrà attuato il contenuto della Carta?

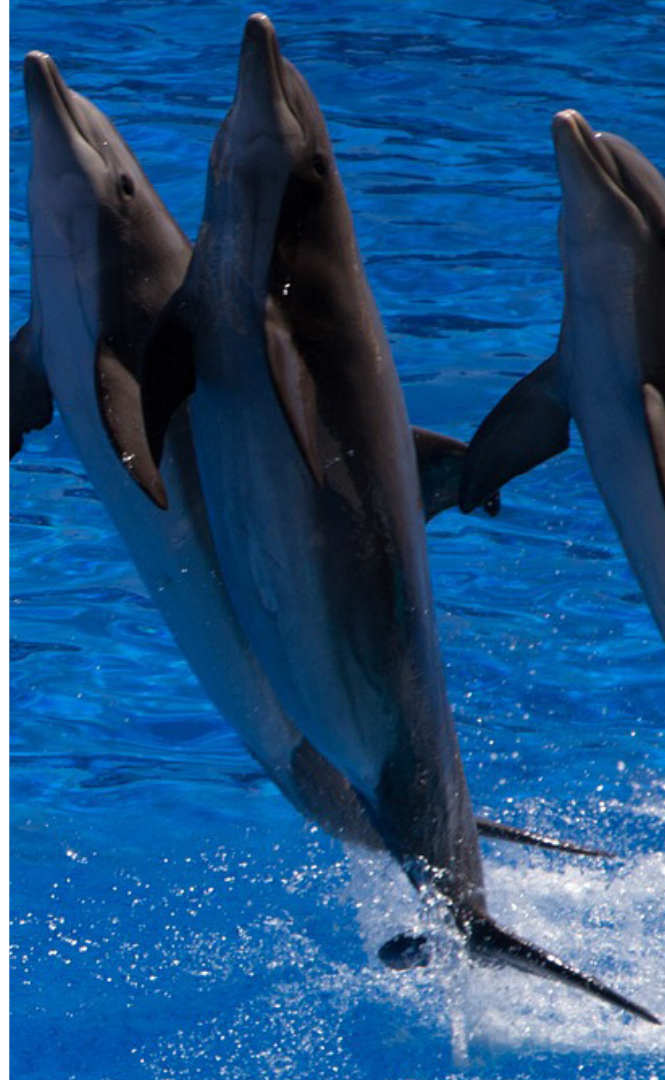
Ogni armatore ha deciso in maniera arbitraria quale misura portare avanti. Molte si concentreranno sull'installazione di tecnologie efficienti per migliorare la performance energetiche delle navi e, di conseguenza, per ridurre il consumo di combustibile e le emissioni di CO₂.

Per ridurre l'attrito, e di conseguenza i consumi, in Grimaldi seguiamo un programma per l'uso di carene più idrodinamiche e adottiamo pitture siliconiche specifiche. Un'altra cosa che abbiamo fatto, novità di quest'anno, è l'installazione di impianti di mega batterie per evitare di consumare gasolio nei porti su due traghetti che navigano tra Civitavecchia, Porto Torres e Barcellona.

Tra le azioni previste figurano la protezione dei cetacei e la tutela della biodiversità marina. Come ci riuscirete?

Su alcune navi abbiamo già provveduto a installare specifiche tecnologie per ridurre i rumori sott'acqua che possono disturbare gli animali. Per proteggere balene e cetacei collaboriamo con alcuni istituti di ricerca, cito a titolo di esempio il Consiglio nazionale delle ricerche, soprattutto nell'area di navigazione tra Italia e Spagna e tra Italia e Grecia.

Su un punto siamo molto attenti. Per evitare che specie marine aliene proliferino nel Mar Mediterraneo, ad esempio quelle che provengono dalle acque del Nord, stiamo cercando di implementare l'uso di sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra, trasportata a bordo nave per dare maggiore stabilità alla nave.



Nella Carta si cita la riduzione di zolfo nei combustibili navali e ricordo l'International maritime organization ha fissato il limite dello 0,5% a partire dal 1° gennaio 2020. Come agite su questo fronte?

Certo, grande attenzione è rivolta all'utilizzo di filtri per ridurre le emissioni di zolfo in aria. Grimaldi ha installato dei filtri su alcune navi che già limitano allo 0,1% la presenza di zolfo nei combustibili. Con un investimento di centinaia di milioni di euro applicheremo questa tecnologia sulle altre navi.

L'adozione di carburanti alternativi è prevista? Penso al Gnl.

La Francia e, più in generale, la Commissione europea punta sul Gnl. Alcuni colleghi armatori già adottano il gas naturale liquefatto perché ritengono sia il carburante del futuro. La decisione implica il retrofit sul motore e noi preferiamo mantenere l'attuale alimentazione e installare i filtri. Resta il fatto che il Gnl è un carburante di derivazione fossile e che l'approvvigionamento non è facile in egual misura nei diversi porti del Mediterraneo. Ci sono poi paesi del Nord Europa che stanno investendo sull'**elettrico**. Una compagnia usa già il **metanolo**.

Tornando all'uso di tecnologie efficienti, sulle navi sono presenti figure come gli energy manager?

Nella nostra azienda abbiamo un dipartimento che si occupa di efficienza energetica a bordo nave guidato da un ingegnere esperto. Il team si concentra su ricerca e sviluppo per ridurre il consumo di carburante e allinearsi agli obiettivi previsti dalla normativa nazionale e internazionale. Guardiamo a questi obblighi come a una opportunità.

La Carta Sails rimarrà aperta alla firma di altre compagnie per alcuni mesi. Crede che aderiranno altre italiane?

Questo bisogna chiederlo a Confitarma ma ritengo che altre la firmeranno. È bene che i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo abbiano una visione comune in quanto ogni singolo intervento influisce sul lavoro collettivo.

La Carta Sails firmata da Gruppo Grimaldi



L'IDROGENO nella stazione di rifornimento del futuro

L'idea si fa più concreta con la firma dell'accordo tra Eni, Toyota, Comune e Città metropolitana di Venezia

IVONNE CARPINELLI

Nella stazione di rifornimento del futuro ci sarà anche l'idrogeno. Almeno secondo Eni che ha firmato insieme a Toyota, al Comune e alla Città metropolitana di Venezia un accordo per valutare la fattibilità della costruzione di un impianto di questo tipo. Entro il 31 dicembre la compagnia petrolifera individuerà il sito in cui rendere disponibile il nuovo servizio. Nel frattempo la casa automobilistica selezionerà una flotta di 10 veicoli da rifornire nell'impianto selezionato.

L'intesa si inserisce in un progetto di più ampio respiro dedicato alla mobilità alternativa. I firmatari puntano a consolidare il proprio ruolo di protagonista nella transizione energetica, come spiegato nel corso dell'evento di presentazione dall'ing. **Giuseppe Ricci, Eni chief refining & marketing officer**. La società sta cercando di sviluppare "diverse linee tecnologiche per individuare quelle più efficaci e intelligenti su cui costruire il modello del futuro" e l'idrogeno è "sicuramente tra queste". L'idea, confessa Ricci, è vecchia di dieci anni ma "i tempi non erano ancora maturi" e solo "oggi grazie a questo accordo possiamo fare sistema".



Perché proprio l'idrogeno? Per contribuire alla decarbonizzazione del settore dei trasporti. Ma non solo. "Ha un contenuto energetico che è il più alto in assoluto", precisa Ricci, e offre opportunità importanti in termini di stoccaggio dell'energia. Inoltre, la sua produzione è una materia che va affrontata "con serietà e determinazione", in particolare quella dei rifiuti: "È una frontiera molto interessante per il nostro Paese che è fortemente in crisi per rifiuti. Dobbiamo trasformarli da problema a opportunità in ottica di economia circolare".

L'area veneziana è risultata idonea alla sperimentazione in quanto "rappresenta un terreno fertile come tutto il nord-est d'Italia", spiega l'esperto Eni, data anche la prossimità con il sud della Germania dove "c'è una tendenza a sviluppare una certa mobilità a idrogeno". L'iniziativa sarà allargata al trasporto marittimo: "La nostra strategia è di pensare a un cluster che diventi realtà sempre più robusta sul territorio. Mi fa piacere che Venezia, che ha una grande vocazione industriale, abbia anche una vocazione al nuovo".

12th Energy Storage World Forum

LARGE SCALE FOCUS

Rome 8-10 Oct 2019



II DRIVER ===== ambientale nei trasporti

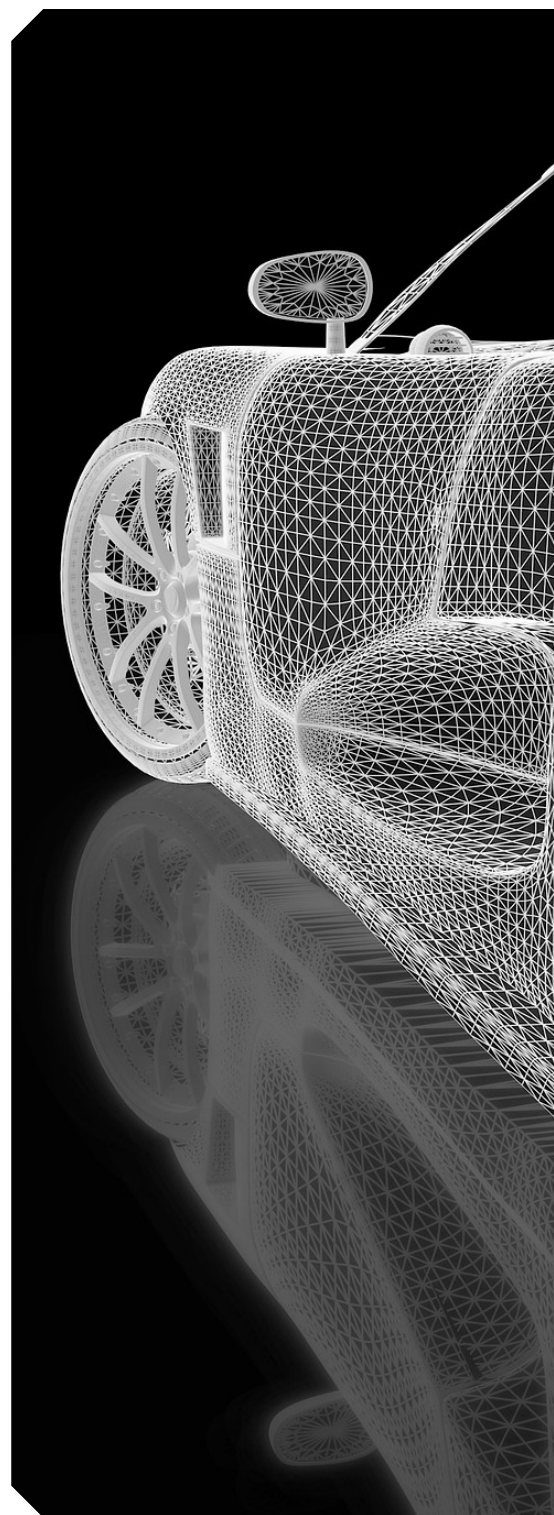
L'analisi di Andrea Penza, presidente Aict

Modalità e tipologie degli spostamenti, tanto degli individui quanto delle merci, sia nelle brevi sia nelle lunghe distanze, paiono destinate a profondi e duraturi cambiamenti.

Il driver principale di questa significativa trasformazione è dato dal contenimento degli impatti sull'ambiente, al fine di raggiungere una mobilità sempre più sostenibile e compatibile con gli ecosistemi urbani e non. Del resto, già negli ultimi decenni sono stati realizzati importanti progressi nel contenimento delle emissioni, non solo per i veicoli leggeri, grazie alla spinta impressa da normative sempre più stringenti e all'attenzione mostrata dai consumatori. Minori emissioni, infatti, equivalgono a minori consumi e, quindi, a minori costi. Questi ultimi rappresentano, insieme alla sicurezza attiva e passiva, una delle due principali leve competitive ampiamente utilizzate dalle case produttrici per spingere i consumatori verso (nuove) scelte di acquisto, almeno per quanto riguarda il mass market.

Nuovo ciclo di omologazione e nuovo regolamento

La rilevazione di consumi e quindi delle emissioni degli autoveicoli in maniera per quanto più possibile vicina alle condizioni reali è un problema storico e di non facile soluzione; anche perché le realtà da prendere in considerazione sono molte. Tuttavia il complesso passaggio dalla procedura di omologazione Nedc (New European Driving Cycle), il cui ultimo aggiornamento risaliva al 1997, alla procedura Wltp (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) per le automobili e i veicoli commerciali rappresenta un passo in avanti sicuramente significativo.





Procedure e tipologie di mezzi

La procedura **Wltp**, obbligatoria per tutti gli stati membri dell'UE, sta progressivamente sostituendo quella precedente. Per le **autovetture e i piccoli veicoli commerciali** si applica ai nuovi modelli omologati a partire dal 1° settembre 2017 e a tutte le immatricolazioni a partire dal 1° settembre 2018. Mentre, per i **veicoli commerciali leggeri più grandi**, la Wltp si applica ai nuovi modelli omologati a partire dal 1° settembre 2018 e a tutte le immatricolazioni a partire dal 1° settembre 2019. Fino alla fine del 2020 entrambi i valori di consumi ed emissioni di CO2 Wltp e Nedc saranno presenti nei documenti del veicolo.

I **valori Nedc** saranno utilizzati per valutare le emissioni medie delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri immatricolati nella UE fino a tutto il 2020. Inoltre, alcuni Paesi potrebbero continuare a utilizzare tali dati ai fini del calcolo delle tassazioni sui veicoli. Dal 2021, i dati Wltp saranno gli unici valori di consumo ed emissioni CO2 per tutti i veicoli. Certamente la procedura di prova Wltp, elaborata su dati di marcia reali acquisiti empiricamente su percorsi in Asia, Europa e Usa, è più rappresentativa delle condizioni di guida rispetto alla procedura Nedc, ma non può prendere in considerazione tutti i casi possibili, incluso l'effetto dovuto allo **stile di guida**, proprio di ogni singolo guidatore.

Le differenze tra il laboratorio e la strada, il ruolo della prova "real driving emissions"

Rimarrà pertanto ancora una differenza tra le emissioni e i consumi rilevati in laboratorio e quelli derivanti dall'utilizzo del veicolo nel mondo reale. L'entità di tale differenza dipenderà da fattori come il comportamento di guida, l'uso di sistemi di bordo (es. climatizzatore), il traffico e le condizioni meteorologiche, caratteristiche proprie di ogni area geografica e di ogni guidatore.

Per questa ragione solo un test di laboratorio standardizzato permette di ottenere valori con cui sia possibile confrontare in modo equo veicoli e modelli differenti. Alla prova in laboratorio in **Wltp**, con le stesse tempistiche, si affianca la prova **Rde (real driving emissions)** volta a verificare che i veicoli mantengano basse emissioni anche nelle effettive condizioni di guida su strada.

Il test Rde non sostituisce la prova di laboratorio Wltp ma la integra. I veicoli che effettuano il test sono dotati di **sistemi di misurazione portatili** (Pems) che forniscono un monitoraggio completo dei principali inquinanti emessi, misurando i livelli di **particelle di ossidi di azoto (NOx) emessi**. I Pems sono apparecchiature complesse che integrano analizzatori di gas avanzati, misuratori di portata massica del gas di scarico, stazione meteorologica, geolocalizzatore satellitare e una connessione di rete. I dati raccolti vengono poi analizzati per verificare che le condizioni al contorno del viaggio Rde siano state raggiunte e che le emissioni si mantengano entro le soglie previste dal regolamento. I limiti da non superare sono definiti come quelli previsti nella prova di laboratorio (Wltp) moltiplicato per i fattori di conformità. Quest'ultimi tengono conto del margine di errore della strumentazione che non misura lo stesso livello di accuratezza e ripetibilità di quella utilizzata nella prova in laboratorio.



Gli obiettivi del regolamento UE 2019/631

In questo difficile contesto sono stati introdotti gli obiettivi del regolamento UE 2019/631, così riassumibili: riduzione delle emissioni di CO₂ del 37,5% per le automobili e del 31% per i veicoli commerciali leggeri rispetto ai valori target che dovranno essere raggiunti nel 2021, mentre al 1° gennaio 2025 la riduzione tanto per le auto quanto per i veicoli commerciali leggeri dovrà essere del 15% rispetto al 2021. Nel computo delle emissioni medie di biossido di carbonio sono previsti dei "supercrediti" e la possibilità di costituire dei raggruppamenti. Ogni nuova autovettura con emissioni specifiche inferiori a **50g CO₂/km otterrà appunto dei "supercrediti"**, verrà cioè conteggiata come 2 autovetture nel 2020, 1,67 autovetture nel 2021, 1,33 autovetture nel 2022 e 1 autovettura dal 2023, ultimo anno in cui si applicherà il coefficiente moltiplicativo. I costruttori che non beneficiano di deroghe possono e potranno costituire dei raggruppamenti al fine di adempiere agli obblighi fissati.

Il principio della neutralità tecnologica

La materia è piuttosto tecnica e complessa, difficile da trattare se non in maniera ampia. Ci limitiamo dunque a portare l'attenzione su un punto specifico. Il Regolamento sicuramente resta fedele al principio della neutralità tecnologica: gli obiettivi di riduzione delle emissioni possono essere conseguiti con qualsiasi mezzo, o meglio con qualsiasi motorizzazione. Nel calcolo, infatti, si tiene conto della massa media delle autovetture o dei veicoli commercializzati nell'anno di riferimento (la finalità è di non penalizzare i mezzi più grandi e inevitabilmente pesanti); tale approccio penalizza però l'utilizzo di materiali più leggeri, che certamente contribuiscono non poco a ridurre consumi ed emissioni. Altresì non si tiene conto del carburante utilizzato, a eccezione dell'energia elettrica convenzionalmente considerata a zero emissioni di CO₂.

È facile dunque immaginare che molta parte del dibattito dei prossimi anni sarà incentrato sulla possibilità, o meno, di considerare la parte bio dei carburanti convenzionali nel calcolo degli obiettivi del nuovo Regolamento. Questa previsione si avvererà tanto più se aumenteranno le pratiche virtuose, come l'utilizzo del bio-metano nei trasporti stradali come nel caso italiano.

Le innovazioni della mobilità

Guida autonoma e auto intelligenti: innovazioni radicali che potrebbero stimolare l'innovazione e la crescita del settore auto, portando maggiore sicurezza e confort ma anche inquinamento, traffico e congestioni.

L'analisi e l'elaborazione di dati e informazioni, infatti, permetterà non solo di prevedere gli ingorghi ma anche di evitarne la formazione. E, prima ancora, di offrire dei servizi più o meno in condivisione. I mezzi di trasporto su strada già da svariati decenni si rinnovano – dalle biciclette ai monopattini – con l'aiuto dell'energia elettrica, diventando sempre meno "muscolari", rimandando quindi fatica e sudore agli anni che furono. Innovazioni che, tuttavia, in alcuni casi, potranno mettere a rischio l'esistenza di professioni sia nel trasporto delle persone sia delle cose.

Si tratta di cambiamenti spinti da potenti stakeholder (dal settore Ict all'automotive stesso), che li hanno posti al centro delle proprie strategie di marketing, rendendoli protagonisti delle pubblicità, anche spendendo notevolissime forze in campo. Innovazioni che, in verità, si dispiegheranno nel tempo, spesso più nei prossimi decenni che nei prossimi anni. E che non riguarderanno le sole automobili di cui tantissimo si parla, anche perché, specie nelle economie mature, l'ampiezza dei parchi circolanti non permette trasformazioni rapide e, al contempo, radicali ma, per esempio, la micro-mobilità che, al contrario, rappresenta un mercato nascente e con tutt'altre potenzialità.



**THAT'S
MOBILITY**

2° LA MOBILITÀ DEL FUTURO
ELECTRIC MOBILITY
CONFERENCE & EXHIBITION
25-26 SETTEMBRE 2019

INQUINAMENTO, ABBANDONO E MALTEMPO: ALLARME IN MONTAGNA

Chi scala le vette e percorre i sentieri è tenuto a rispettare la natura e la biosfera. Il Cai sensibilizza ed educa gli appassionati. Intervista a Filippo Di Donato, Commissione centrale tutela ambiente montano del Club

di Ivonne Carpinelli

ROMA, 5 SETTEMBRE 2019

Due giorni fa è stato installato nel rifugio Margherita sul Monte Rosa, il più alto d'Europa con i suoi 4.554 mt di quota, il pannello informativo con i "dieci comandamenti" stilati dal Club alpino italiano. L'iniziativa verrà replicata tra settembre e ottobre nei rifugi alpini e appenninici del Cai per sensibilizzare i frequentatori della montagna. L'urgenza di educare le persone al rispetto della natura e della biodiversità è ormai palese.

Alpeggi inquinati, sentieri abbandonati e rifiuti

In montagna si incontrano tanti alpeggi che versano in stato di abbandono e degrado. Si attraversano sentieri poco o male tracciati, anche per effetto dei disastri provocati dal maltempo. Si trovano – ma spesso è difficile raccogliarli – rifiuti abbandonati di ogni genere: dalle vecchie scarpe alle carte degli snack energetici.

... CONTINUA A LEGGERE

Firenze apre le porte al 37° International No-Dig

Torna la rivista nazionale delle tecnologie a basso impatto ambientale

ANTONIO JUNIOR RUGGIERO

“Il più importante evento fieristico internazionale del settore no dig si svolgerà quest’anno a Firenze dove antico e moderno si fondono mirabilmente”. Con queste parole **Paolo Trombetti, presidente di latt**, apre il terzo numero nel 2019 di Italia NO DIG, la rivista italiana dedicata alle trenchless technology.

Il riferimento del presidente Trombetti è al 37° International No-Dig, manifestazione organizzata nel capoluogo toscano dal 30 settembre al 2 ottobre 2019, a cui la rivista dedica un numero speciale (in italiano e in inglese) con le interviste agli stakeholder dell’evento, oltre a mappe e programma della fiera.

“Tratteremo vari argomenti relativi alle trenchless. Non esamineremo solo tecniche specifiche tramite lo strumento dei case study ma parleremo anche dei benefici ambientali e di sostenibilità. Inoltre approfondiremo temi quali la mappatura e le indagini conoscitive”, come spiega **Samuel T. Ariaratnam, presidente Comitato scientifico della manifestazione**.





Quello del no dig è ormai un settore maturo nel nostro Paese, come conferma **Jari Kaukonen, presidente della International Society for Trenchless Technology (ISTT)**: "Credo che il mercato italiano sia simile a quello di molti altri Paesi, ci sono settori in cui queste tecnologie sono conosciute e ampiamente impiegate quando si interviene sulle reti e altri comparti in cui la conoscenza dei loro innumerevoli vantaggi è scarsa".

Una consapevolezza sui vantaggi propria anche delle Amministrazioni pubbliche, secondo il sindaco di Firenze, **Dario Nardella**: "L'uso delle trenchless technology su strade comunali è un tema attuale da promuovere con attenzione nella nostra città a causa delle difficoltà legate alla presenza di numerosi sottoservizi nel sottosuolo". Dunque, "bisogna avere la lucidità e la lungimiranza di utilizzare in pieno tutti gli strumenti di promozione dell'innovazione".

RIFORMA TASSE ENERGIA, LA UE CI RIPROVA

Documento della presidenza finlandese per il Consiglio Finanze di venerdì: "Fiscalità datata, da allineare a target climatici: stop a esenzioni per trasporto aereo e marino, aumentare aliquota minima"

ROMA, 10 SETTEMBRE 2019

Dopo aver ritirato quattro anni fa la proposta di riforma della direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dell'energia (Etd), presentata nel 2011 dalla Commissione ma rimasta impantanata a causa dei contrasti tra Parlamento e Stati membri (QE 9/3/15), la Ue prova adesso a tornare sulla delicata questione alla luce delle nuove strategie per il clima.

La "tassazione energetica a supporto dell'azione climatica" è infatti uno dei principali temi all'ordine del giorno del Consiglio Finanze in programma venerdì e sabato a Helsinki, durante il quale la presidenza finlandese presenterà un documento contenente una serie di proposte per modificare le norme comunitarie in materia, che "non sono cambiate da oltre 15 anni e appaiono adesso datate e scarsamente adatte alle sfide climatiche e al sostegno delle politiche energetiche europee".

... CONTINUA A LEGGERE

n°272
11 settembre
2019



Il cuore di Toure
cerca un cuore fratello.
il tuo.



Cuore Fratello
onlus

www.cuorefratello.org



© ARAGORN

Foto Simone Rosso

Nel mondo ogni 1000 bambini ne nascono 8 affetti da cardiopatie congenite; senza un intervento chirurgico e cure adeguate nei primi anni di vita, la maggior parte di loro è destinata a morire. Da oltre 15 anni Cuore Fratello Onlus è impegnata a garantire il diritto alla salute dei bambini, con particolare attenzione a quelli che nascono affetti da malattie cardiache nei paesi in via di sviluppo. Più di 400 sono stati i bambini operati, ma tanti altri aspettano un intervento. Insieme possiamo dare loro una speranza!

Invia un SMS o chiama da fisso: salva la vita di Toure e di altri bambini come lui.

**Aiutaci a salvare i bambini con malattie cardiache
che non possono essere curati nel loro paese.**

Dona al

45597

Dal 20 settembre al 10 ottobre

Dona 2 euro con SMS
da cellulare personale



postemobile



TISCALI

Dona 5 euro
con chiamata da rete fissa



Dona 5 o 10 euro
con chiamata da rete fissa



TISCALI

Falck renewables in Spagna opererà con Holaluz per l'energia eolica

Falck Renewables ha annunciato la firma di un Power purchase agreement di sette anni tra la sua controllata Energía Eólica de Castilla, che detiene un impianto eolico situato nella regione Castilla y León (Spagna), e Holaluz, fornitore iberico di energia spagnolo. Il contratto consente una copertura di circa il 75% della produzione dell'impianto.

Il progetto rientra nella volontà di aumentare la presenza del gruppo Falk in Spagna, dove vede già 600 MW di fotovoltaico in fase di completamento, rimanendo concentrato su eventuali espansioni grazie a iniziative sviluppati da terzi.

La soddisfazione delle due aziende

Le parole di Toni Volpe, A. D. di Falck renewables, spiegano l'importanza di questo accordo: "Siamo molto soddisfatti di questo primo contratto Ppa a lungo termine di Falck renewables in Spagna e siamo lieti di collaborare con un'azienda davvero unica che condivide la nostra visione di un futuro decarbonizzato, facendo delle forniture di energia verde e del consumo di energia sostenibile il proprio core business".

Gli fa eco il co-fondatore e presidente esecutivo di Holaluz Carlota Pi: "Poter collaborare con un partner globale dell'esperienza e della credibilità di Falk renewables è un risultato di grande importanza e ci rafforza nel nostro percorso di crescita come leader nella transizione energetica in Spagna. Un mondo 100% rinnovabile è possibile grazie ad accordi come questo".

Caratteristiche dell'infrastruttura

Il parco eolico è posizionato su un altopiano a circa 800 m, entrerà in esercizio per l'ultimo trimestre di quest'anno e le quattro turbine da 10 MW di capacità totale, in grado di produrre 34 GWh l'anno, potranno soddisfare il consumo di energia di circa 10.000 abitazioni.