



un mese di
canal  energia

settembre

2015

MOBILITÀ
EFFICIENZA
SOSTENIBILITÀ
INNOVAZIONE
SMART CITY
BIOMETANO



SETTING THE RULES
 IL PRIMO FORUM INTERNAZIONALE
 SULL'EFFICIENZA ENERGETICA
 Verona 14 Ottobre 2015



SETTING THE FUTURE
 LA PRIMA FIERA INTERNAZIONALE
 SULL'EFFICIENZA ENERGETICA



je.com



Believe

Verona 14-16 Ottobre 2015

www.smartenergyexpo.net

Con il patrocinio di



In collaborazione con



Organizzato da



Sponsor



Platinum Sponsor Greenbuild Europe & the Mediterranean



- 2** **FOCUS**
MOBILITÀ, NON È TUTTO GREEN QUELLO CHE LUCCICA
- 4** **COMMENTO**
MOBILITÀ, DA HARDWARE A SERVIZIO
- 6** **MOBILITÀ**
#CLEANDIESELTECH: AL VIA LA NUOVA CAMPAGNA PER I DIESEL EURO 6
- 6** **MOBILITÀ**
ECOGAS, CON GPL E METANO RISPARMI FINO AL 57% SUL CARBURANTE
- 7** **DIGIRINNOVABILI**
ECCO COME SI PARLA DI EOLICO SUL WEB
- 8** **INTERVISTE**
BIOMETANO PER LE FAMIGLIE: PRIMO PASSO NEI PAESI BASSI
- 11** **MOBILITÀ**
TRASPORTI E WHATSAPP: COSÌ LE CITTÀ SONO PIÙ SMART
- 11** **MOBILITÀ**
GENERAZIONE Y, SÌ ALL'AUTO MA ECOLOGICA
- 13** **CONSUMER**
SISTEMI DI RISCALDAMENTO: DAL 1° OTTOBRE SCATTANO NUOVE REGOLE
- 15** **CONSUMER**
COME LEGGERE LE ETICHETTE ENERGETICHE PER ELETTRODOMESTICI
- 17** **SOSTENIBILITÀ**
EUROPA E AMERICA LATINA IN CIMA ALLA CLASSIFICA DELLE "CITTÀ PIÙ VERDI"
- 19** **SOSTENIBILITÀ**
INQUINANTI PFC ANCHE A QUOTA 1900 METRI. IL REPORT GREENPEACE
- 21** **INTERVISTE**
REGENESI: IL RIGENERATO SOSTENIBILE MADE IN ITALY

Editore:
Gruppo Italia Energia S.r.l. socio unico
via Valadier 39 Roma
Tel. 06.87678751

Direttore Responsabile:
Agnese Cecchini
redazione@canaleenergia.com
Ivonne Carpinelli,
Claudia De Amicis,
Antonio Jr Ruggiero

Progettazione grafica:
Leonardo Rosa

Canale Energia è registrato presso
il Tribunale di Roma con il n. 221
del 27 luglio 2012

Pubblicità, Convegni & Eventi:
Camilla Calcioli
c.calcioli@gruppooitaliaenergia.it

Raffaella Landi
r.landi@gruppooitaliaenergia.it

www.canaleenergia.com



settembre 2015

EDITORIALE

— il Direttore

Al termine della settimana dedicata alla mobilità sostenibile si continua a parlare di auto motive, ma stavolta in un'ottica inquinante. Quello che la stampa e i social hanno già ribattezzato come "dieselgate" promette di essere un vaso di Pandora da cui molti aspettano risposte e provvedimenti esemplari.

Non è solo un problema di ambiente, stiamo soprattutto parlando di mercato. Argomento che, per quanto possa sembrare asettico, è forse una delle leve più forti in merito a regolazione e adeguamenti normativi. Di fatto l'industria automobilistica si è scontrata contro l'iceberg della verifica ambientale che rischia di scoperciare altri e peggiori danni. Qualcuno comincia a temere anche per i test di sicurezza. Le auto da meccaniche sono sempre più dotate di software e presto, secondo alcuni, nella Silicon Valley si potranno anche muovere in totale autonomia. Più il contenuto da verificare è gestito da un software, più le verifiche meccaniche dovranno tener conto di questa componente.

Le leggi di mercato non perdonano e l'ambiente incombe, sarà possibile muoversi in modo agevole e mantenendo i parametri ambientali sotto controllo? Sembra un obiettivo sempre più difficile, ma c'è chi assicura che sia raggiungibile, intanto sentiamo come si può contenere un danno all'ambiente nelle verifiche ai motori.

Certo per il diesel Euro 6, in attesa di rientrare nei fondi per la sostenibilità ambientale, l'iceberg potrebbe essere un incontro fatale, gioiranno almeno le rinnovabili e forse le auto elettriche...

FOCUS**MOBILITÀ,
NON È TUTTO
GREEN QUELLO
CHE LUCCICA**

— Agnese Cecchini

Vittorio Urciuoli, lavora nell'ambito motori da vent'anni, oggi è Responsabile dei motori di Lotus. Cerchiamo di capire con lui non tanto come funziona la storia dei tre software che si attivano a seconda dello stile di guida delle auto diesel 1.6 e 2.0 Volkswagen ma come sia possibile oggi alterare questi valori e, considerata la "posta in gioco", quanto sono davvero efficaci i test di verifica rispetto l'uso reale delle auto?

Rispetto la attendibilità dei test drive il tema è sempre lo stesso per tutte le compagnie sia che si parli di auto di grossa cilindrata o di industria motociclistica: il distacco tra la prova omologativa e l'effettivo utilizzo su strada è reale. Questo tema rappresenta un problema filosofico su cui si può discutere all'infinito. Detto questo, tutti, da sempre per rientrare nelle prove di omologazione fanno il meglio che possono dal punto di vista delle tecnologie e dei motori, ma non è il primo caso che qualcuno ecceda nelle accortezze. Ricordo 10 anni fa il caso BMW, in cui la mappatura del motore cambiava quando il cofano era aperto (condizione necessaria per alcune tipologie di collaudi n.d.r.).

Fatta questa premessa ci sono degli accorgimenti con i quali si ottimizzano le performance di un'auto.



Quali sono questi accorgimenti?

Ad esempio c'è chi gonfia gli pneumatici al limite superiore di legge; oppure c'è chi lavora sulla carrozzeria per migliorare l'aerodinamica nel veicolo e limitarne gli attriti. Considerate che già ora le auto riconoscono e distinguono lo stile di guida da "città" e quello veloce da autostrada, per cui il cambio automatico modifica la gestione di guida "tirando" di più nel caso di una conduzione veloce. Sono di fatto degli accorgimenti che possono rispecchiare la realtà della guida, non è che si corra sempre in auto e neanche si sta sempre nel traffico.

Cosa diversa è quello che sembra abbia fatto Volkswagen introducendo un software che riconosce il ciclo di guida e cambia la mappatura del motore. Di fatto parliamo di una funzione che effettivamente non verrà mai attivata nella guida reale della vettura, ma permette di ottenere risultati che altrimenti non si potrebbero raggiungere nei test. Fermo restando che oggi ci sono dei controlli di conformità di collusione per cui qualunque cosa io faccia gli enti che verificano le vetture possono vistarvi una auto di fine linea e provarla: se ho applicato qualche accorgimento non strutturale all'autovettura, esco subito dall'errore consentito rispetto all'omologato. È così che sono stati limitati molti dei raggiri del sistema. Mentre

l'azione imputata alla Volkswagen coinvolge e si attiva su tutta la filiera.

Già in queste ore si parla di effettuare verifiche su altri modelli di altri marchi e stanno trapelando altre possibili case automobilistiche coinvolte, forse i limiti di legge richiesti sono fuori dalla logica e dalle potenzialità della meccanica, per questo si cercano dei sofisticati escamotage?

Per quello che è la mia esperienza, posso dire che i limiti previsti dalla regolazione sono sempre sfidanti, perché devono spingere lo sviluppo tecnologico. Alcuni sono molto pesanti da superare, tipo la limitazione dei particolati che ha richiesto investimenti e complicazioni del motore, ma proprio queste sfide fanno parte della evoluzione del mercato. Ricordiamoci che sfiorare i limiti non impedisce la vendita, ma limita il vantaggio sulla concorrenza.

Quale impatto può avere sulle dinamiche di mercato questa notizia?

Considerevole. La scelta si basa sul rapporto qualità/prezzo e prestazione/consumi. In tanti

avrebbero effettuato un'altra scelta di acquisto, il fattore inquinamento e costi di consumo incidono molto nella scelta di un veicolo.

Altro elemento di variazione le tasse che l'azienda avrebbe dovuto pagare rispetto il costo dei veicoli introdotti nel mercato, come accade in vari paesi ad esempio la Cina. La stessa vendita o meno di alcuni modelli poteva seguire altre dinamiche, basti pensare che i giapponesi hanno da sempre rinunciato a esportare il diesel in USA per i costi dati dalle valutazioni sulle emissioni...

Un altro tema che sorge in queste ore è la sfiducia che può venirsi a creare sull'industria. Un evento simile si potrebbe realizzare su parametri come quelli della sicurezza?

La logica potrebbe essere la stessa.

Quindi se la verifica è meccanica e la modifica può risiedere nel software, per evitare queste situazioni alla verifica deve esserci un hacker informatico?

Più che un hacker informatico, dato che le centraline delle auto sono il vero cuore dell'ingegneria dei motori e come tali sono protette. Serve una controprova che possa valutare la stessa vettura in diverse condizioni e verificare che le prestazioni effettivamente si mantengano.

L'attuale prova meccanica è nota nelle sue variazioni per questo, volendo, è possibile programmare un profilo software per il motore che gestisca l'andamento in quei casi. L'unica cosa che si potrebbe fare è produrre, a livello di prove di omologazione, qualche test successivo in cui si verificano certi valori con cicli che non siano sempre gli stessi. Rinnovare le prove potrebbe essere di aiuto.

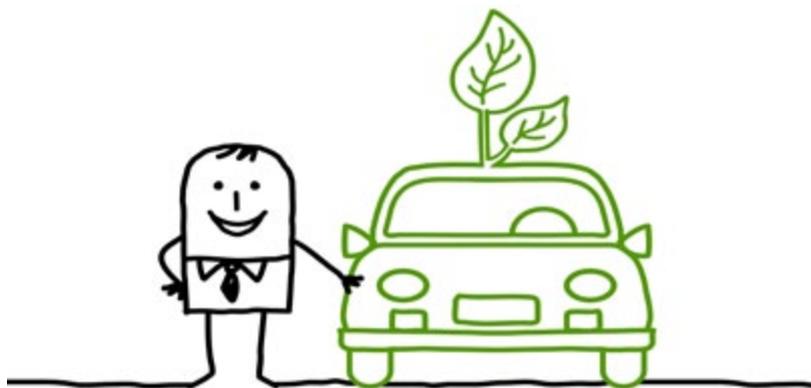
IL COMMENTO **MOBILITÀ, DA HARDWARE A SERVIZIO**

■ Agnese Cecchini

Il settore automotive sta cambiando. Un segnale è la crescita delle immatricolazioni di mezzi green, ma non solo. Il cambiamento può e deve avere uno sguardo più lungimirante verso un trasporto che nel futuro sia alternativo. Riflessioni che non possono non farsi con la settimana della mobilità sostenibile al via dal 16 fino al 22 settembre.

La Silicon Valley, che negli ultimi anni è teatro dei nuovi trend globali, lascia ben sperare: basta pensare a ciò che sta accendendo tra le sue strade nella sfida tra Google e Apple per la progettazione di auto senza conducente, ma non solo.

Gli scenari possono essere molteplici e aprire diverse opportunità industriali. Dalle stampanti 3D ad una evoluzione del rapporto di fruizione del mezzo di trasporto, come suggerisce il Dott. Christian Fritz, del Centro di Ricerca di Palo Alto (PARC) Xerox in un post del suo blog, "presto non possiederemo più le nostre auto e useremo servizi di mobilità per andare dove dobbiamo andare. Questo coinvolgerà anche le attività dei pendolari. La maggior parte degli spazi dedicati a parcheggi cittadini scomparirà e anche le emissioni di CO2 prodotte dalle auto saranno un retaggio del passato. E questo



sarà un altro capitolo di come il software ha mangiato il mondo fisico”.

Dal car sharing al modello “Uber” insomma la vettura si limita ad essere un mezzo di spostamento, trasformando la sovrastruttura di simboli, ben nota alle case produttrici e alle agenzie creative, in elementi da trasporre alla modalità di fruizione della stessa, come evidenzia Giulio Frandi, Direttore Generale Italia della divisione Intelligent Transport Group di Xerox in una nota stampa in cui commenta: “A prima vista, il passaggio da un servizio come Uber ad un intero sistema di trasporti inteso come TaaS (transport as a service; definizione che riprende per funzionalità e tipologia di uso e di vendita il software as a service ndr.) sembra enorme, ma in realtà non è proprio così. Servizi simili a Uber, che da solo opera in più di 200 città nel mondo, nascono in continuazione e gli investitori stanno dando un grosso supporto a queste start-up. Alla diffusione di questi servizi si accompagna la raccolta di numerosi dati (i Big Data) che “nutrono” avanzati sistemi di supporto decisionale (gli ‘analytics’)”.

Alla luce di queste valutazioni i pensieri

visionari non sembrano parlare di una realtà poi tanto lontana ed è chiaro che se una nazione o, peggio, un continente resteranno troppo indietro, si perderanno punti importanti nello sviluppo e nel rilancio di un comparto industriale innovativo. Di certo questa crescita tecnologica si scontra, non tanto con l’evoluzione culturale che sta progredendo indipendentemente dai tempi regolatori e infrastrutturali, ma con l’elemento hardware.

È di pochi giorni fa la segnalazione di Adiconsum per cui la stazione di ricarica per auto elettriche alla barriera di Roma Sud della A1 è ultimata, ma non ancora operativa. Non è questa l’unica e sola colonnina di ricarica romana, ce ne sono diverse che funzionano, ma stiamo comunque parlando della Capitale di Italia, città che, ci si aspetta, sia in grado di certificare l’avanzamento tecnologico del Paese.

Quindi, mentre c’è chi propone una rete di ricarica sulla rete viaria nazionale, lo abbiamo fatto anche noi in un evento dedicato proprio alla mobilità ed alla proposta di sinergia tra il classico sistema di approvvigionamento e il nuovo, c’è chi cerca di avviare almeno un progetto di micro rete di ricarica.

Innegabilmente il futuro va in questa direzione, dobbiamo solo cogliere la spinta giusta per essere in pista con tutto il nostro grande e riconosciuto know how, tecnologico e non. Forse una sola settimana per la promozione della mobilità sostenibile non basta.

MOBILITÀ

#CLEANDIESELTECH: AL VIA LA NUOVA CAMPAGNA PER I DIESEL EURO 6

Redazione

Assicurare trasporti puliti e affidabili alle generazioni future. Questo l'obiettivo della campagna online Clean Diesel Technology (#CleanDieselTech) lanciata dall'Associazione Europea dei produttori auto (ACEA), dall'Associazione per il controllo delle emissioni da catalizzatore (AECC), dal Comitato europeo del commercio e della riparazione auto motoristica (CECRA) e dall'Associazione europea dei fornitori automotive (CLEPA).

L'industria dell'auto e i rivenditori vogliono ricordare, al grande pubblico come ai policy maker, i vincoli stringenti in termini di emissioni dannose che pendono sui veicoli in commercio dal 1 settembre 2015. Come stabilito nel settembre dello scorso anno, tutte le auto dovranno essere Euro 6, dotate di trappole per gli ossidi di azoto (NOx) o di sistemi di trattamento per i gas di scarico. Questo per rispondere agli obblighi, ridotti rispetto al 2000, dell'84% per gli ossidi di azoto (NOx) e del 90% per il particolato.

Continuare a puntare su una tecnologia neutra e orientata ai risultati sembra essere la strada scelta dai protagonisti del settore automotive per assicurare la supremazia del clean diesel.



MOBILITÀ

ECOGAS, CON GPL E METANO RISPARMI FINO AL 57% SUL CARBURANTE

Redazione

Più km percorsi e meno spese. Sono questi i vantaggi dell'utilizzo di GPL e metano nell'autotrazione rispetto a benzina e gasolio.

Il GPL, infatti, permette un risparmio del 57% sulla benzina e del 46% sul gasolio, mentre per il metano si tratta di un punto percentuale in più (58% e 47%). In termini di consumo è possibile percorrere 100 km con 6,7 euro di GPL e 6,6 di metano, al posto di 16 euro di benzina e 12,5 di gasolio.

Il calcolo, diffuso dal centro studi del Consorzio Ecogas, è stato effettuato su un'auto a benzina che percorre 10 km con un litro di carburante e ha una percorrenza annua di 20.000 km; inoltre sono stati valutati i prezzi medi dei carburanti riferiti al 22 settembre e applicati dei correttivi in base alle diverse unità di misura e caratteristiche chimico-fisiche degli stessi.

DIGIRINNOVABILI

ECCO COME SI PARLA DI EOLICO SUL WEB

FlySolartechSolutionsPVcompare

Come è cambiata la ricerca on line rispetto il comparto eolico? Secondo l'analisi realizzata da Fly Solartech Solutions Pvcompare, partendo dai comportamenti online dei portatori d'interesse del comparto eolico dal 2004 ad oggi emerge quanto segue.

La keyword "eolico" (linea blu) è la più performante in termini di ricerca e trova il suo picco nel febbraio 2009. Mentre il termine "mini eolico" (linea rossa) fa la sua comparsa tra le chiavi di ricerca solo nell'ottobre del 2007. Tale comportamento denota una maggiore consapevolezza delle tecnologie di settore da parte degli utenti che effettuano ricerche per reperire informazioni anche circa impianti d'uso commerciale, non più solo riferite ai grandi impianti.

La keyword "micro eolico" racconta una storia molto diversa. Entra nelle ricerche comuni degli utenti a gennaio del 2008, spinta da una buona quantità di ricerche, per poi eclissarsi – salvo pochi casi ben targettizzati nel tempo – contando una quantità irrisoria di digitazioni. Il trend negativo s'inverte nel dicembre 2010, dove la keyword prende di nuovo piede riuscendo ad eguagliare la quantità di visibilità ricevuta dalla chiave di ricerca "mini eolico".

Tale andamento del SEU è certamente legato ad alcuni fatti di cronaca che hanno caratterizzato il settore (infiltrazioni mafiose, disquisizioni su grandi parchi e modifiche legislative all'incentivazione), introducendo una variabile positiva per quel che concerne la visibilità acquisita dalla keyword generica "eolico". Un altro fattore interessante da valutare nell'analisi SEU di questa fonte rinnovabile è la geolocalizzazione regionale. La parola "eolico" riscontra nella Basilicata la regione di maggiore interesse. Il più scarso



interesse, per la stessa chiave di ricerca, è del Lazio che però segna una maggiore rilevanza per quanto riguarda il "micro eolico". Sardegna, Sicilia e Puglia hanno le ricerche più numerose per "mini eolico". Dando uno sguardo alle long-tail keywords (la raffinazione delle ricerche da parte di un pubblico sempre più interessato a specifici argomenti), si possono trovare :

- eolico verticale
- micro eolico verticale
- mini eolico verticale
- mini eolico domestico
- eolico domestico

Questi argomenti ad oggi stanno vivendo un "boom" in ricerche, spinte da reale interesse e non influenzate da fatti di cronaca.

Come si può capire bene dall'analisi, il comparto eolico ha subito una grandissima trasformazione per quanto concerne gli argomenti di maggior interesse. Ad oggi le chiavi di ricerca con trend positivo denotano un mercato sempre più attento a soluzioni per le singole case e impianti commerciali, dunque in ottica di un'autoproduzione diffusa.

INTERVISTE

BIOMETANO PER LE FAMIGLIE: PRIMO PASSO NEI PAESI BASSI

Ivonne Carpinelli

Nei Paesi Bassi, precisamente a Waalwijk, il biometano è stato iniettato nella rete nazionale del gas con l'obiettivo di sostenere il consumo di circa 2100 famiglie. L'iniziativa si inserisce nel più ampio progetto Wabico portato avanti dall'azienda Host che punta sullo sviluppo delle energie rinnovabili. L'intervista a Raffaella Cerrato, Sales Engineer, e Henry Wasser, Project Leader.

Come nasce il progetto Wabico?

Il progetto Wabico (Waalwijk biomassa combinata), realizzato da HoSt BV, nasce per la produzione di energia a partire da fonti rinnovabili presso l'Ecopark di Waalwijk. L'Ecopark è un'iniziativa unica nel campo dell'energia sostenibile nei Paesi Bassi. Nel parco ci sono tre diverse forme combinate di energia rinnovabile su larga scala: energia solare, eolica e da biomassa. Grazie a questo progetto riusciamo a trasformare sfalci e altri rifiuti industriali in energia, produrre biometano senza consumo di fonti esterne e convertire il digestato in acqua pulita e composto solido.

Vi rifate anche ad incentivi per la produzione di biometano?

HoSt ha potuto usufruire per il progetto Wabico di incentivi statali per la produzione di biometano che si aggirano intorno a circa 0.70 euro/m³ di biometano prodotto e sono fissati per una durata di 12 anni.

Con quale tecnica avviene la purificazione del biogas in biometano?

Per effettuare l'upgrade del biogas HoSt utilizza un sistema a membrane che si basa sull'utilizzo di membrane ultrasellettive che consentono di separare il CH₄ dal CO₂ raggiungendo un grado di purificazione spinto fino a 97% di biometano.

Si tratta di una tecnologia ad alto dispendio energetico? Se sì come pensate di abbattere i costi del sistema di purificazione?

Nel progetto Wabico HoSt ha studiato la possibilità di realizzare un post-digestore che può funzionare in maniera termofila consentendo così di abbattere la ca-



rica batterica di eventuale materiale C3 da trattare. HoSt ha inoltre studiato l'installazione combinata di un separatore e di una centrifuga in modo da abbattere i livelli di contaminazione delle acque reflue per immetterle successivamente in ambiente.

C'è anche un recupero di calore?

La tecnologia a membrane HoSt si basa sull'utilizzo di una pompa di calore che, recuperando il calore del compressore, permette di ridurre al minimo il dispendio energetico dell'intero processo. Infatti tutto il sistema sfrutta il calore recuperato e non è necessario fornirne ulteriore dall'esterno.

Come procede l'immissione nella rete nazionale del gas del biometano? Quante famiglie ne stanno beneficiando?

Prima di poter immettere il biometano nella rete energetica nazionale bisogna ricevere l'approvazione da un istituto di certificazione indipendente. Nel progetto Wabico tale istituto è il KIWA che testa il biometano prodotto su diversi fattori ad esempio indice WOBBE, contenuto di CH₄, contenuto di CO₂, contenuto di THT etc. Se il test viene superato il biometano prodotto può alimentare la rete energetica.

Nel progetto Wabico, HoSt assicura la produzione di biogas a partire dalla fermentazione di diverse tipologie di rifiuti (indu-

striali e di depurazione delle acque). Con il sistema di upgrade HoSt il biogas prodotto viene convertito in gas verde con una capacità di 3.760.000 Nm³ gas verde all'anno. Questo è equivalente al consumo annuale di gas naturale di circa 2.600 famiglie e contribuisce in modo significativo alle ambizioni sostenibili del comune Waalwijk.

Oltre all'alimentazione dei veicoli, quali sono le possibili applicazioni del gas?

Sicuramente si può pensare di utilizzare il biometano per l'alimentazione di veicoli. In tal caso è necessario sottoporlo a liquefazione. Inoltre è anche possibile pensare di fluidificare la CO₂ separata per utilizzarla in altri processi come ad esempio il riscaldamento di serre o nell'industria alimentare.

Pensando alle potenzialità del biometano per il sostentamento energetico della popolazione globale, pensa che tale progetto possa essere replicabile anche al di fuori delle mura del Paese?

Il successo conseguito da Wabico ha assicurato ad HoSt lo sviluppo di altri progetti simili, non solo in Olanda ma anche in Francia e in Inghilterra, data la possibilità di adeguare la tecnologia HoSt ad un ampio range di applicazioni. Abbiamo già realizzato impianti di upgrade su piccola scala con una produzione tra i 30-50m³/h di biometano che rispondono bene alle esigenze di agricoltori i quali possono usare liquami come alimentazione dei digestori dell'impianto di fermentazione.



MOBILITÀ

TRASPORTI E WHATSAPP: COSÌ LE CITTÀ SONO PIÙ SMART

Redazione

Start Romagna, Brescia Mobilità e Atac Roma. Sono queste le aziende di trasporto pubblico che in Italia stanno rivoluzionando il modo di comunicare con il cittadino. Attraverso WhatsApp - social network ormai adoperato dal 60% degli italiani almeno una volta al giorno - gli utenti sono in grado di richiedere informazioni circa lo stato del servizio inviando a loro volta suggerimenti e segnalazioni su disservizi.

Questa strategia social ha valso a Brescia Mobilità il Best Tech 2015. Con il progetto "Social Customer Care", lanciato un anno fa, l'azienda ha inviato agli utenti tutte le informazioni richieste su WhatsApp in maniera tempestiva e corredate da file pdf e fotografie. Per Brescia la prossima sfida sarà quella di estendere il servizio anche agli altri settori della città in modo da facilitare all'utente il reperimento delle informazioni. Il Direttore Generale di Brescia Mobilità ha commentato: "Gestire l'informazione e farlo secondo le opportunità offerte dai new media, con velocità, trasparenza, completezza, diventerà sempre di più elemento di valore aggiunto prezioso, capace di creare un nuovo modo di intendere il servizio, e per certi versi di migliorare il servizio stesso".

E tra i capoluoghi lombardi anche Bergamo si rivela forniere di nuove idee: il comune, con il supporto del Ministero dell'Ambiente e di ATB

ha lanciato l'iniziativa "Trasporto Merci Città Vivibile". L'obiettivo è quello di inserire mezzi elettrici all'interno del parco veicoli adoperato da esercizi commerciali, imprese e vettori di trasporto che consegnano le merci nelle Ztl della città. Entro il 20 novembre 2015 chi vuole aderire al progetto dovrà presentare la propria manifestazione di interesse.

MOBILITÀ

GENERAZIONE Y, SÌ ALL'AUTO MA ECOLOGICA

Redazione

"Guidando un'auto", non cambia molto l'immaginario iconografico dei giovani della cosiddetta Generazione Y (1980-2000) da quello dei loro coetanei di 10, 20 e 30 anni fa, ma stavolta la richiesta non è sulla potenza o il design, ma su tecnologia e sostenibilità.

Secondo l'85% del campione europeo coinvolto nell'indagine promossa da Goodyear e ThinkYoung* (su una base statistica di oltre 2.500 studenti universitari di scienze, inge-

gneria, arte, design e matematica, di età compresa fra i 18 e i 30 anni), i giovani tra 10 anni saranno in possesso di un'automobile.

Questa aspirazione tra gli studenti italiani è ancora più forte, tanto da raggiungere il 90% delle preferenze, mentre il car-sharing si conferma comunque un servizio essenziale per il 65,5%.

Jean-Pierre Jeusette, Direttore generale del Centro di Innovazione Goodyear in Lussemburgo commenta così i risultati dell'indagine: "Le pressioni sull'ambiente continuano ad aumentare e i giovani si aspettano che l'industria automobilistica e quella dei pneumatici siano in prima fila per trovare soluzioni alla sfida della riduzione delle emissioni".

Fra le priorità individuate per il prossimo decennio gli italiani sottolineano: veicoli efficienti nella gestione del carburante (24.1%); dotati di "smart intelligence" (17.1%); pneumatici adattivi e rispettosi dell'ambiente (18.1%).

La possibilità di ricevere maggiori "informazioni" dagli pneumatici durante la guida è vista con molto interesse: il 41,6% degli intervistati italiani è interessato ad un sensore che indichi la necessità di cambiare una gomma o segnali un guasto, segue il bisogno di ottenere efficienza sui consumi anche in relazione all'ambiente e alle condizioni meteorologiche (28,6%). Sempre in ottica di diminuzione delle emissioni di CO2, risultano significative le proposte di costruire gomme che creino energia per l'auto (28,2%) e che siano completamente biodegradabili (25,5).

Diffidenza invece verso le vetture senza guidatore per cui la maggior parte degli intervistati, il 77,7%, preferirebbe che la guida autonoma fosse medio o limitato ad alcune funzioni base. A determinare questa preferenza, la scarsa fiducia nell'affidare

la guida completamente alla tecnologia, il costo e una minore protezione della propria privacy.

I risultati dell'indagine escono proprio a ridosso dell'avvio della settimana della mobilità sostenibile e quindi non poteva mancare un'attenzione ai mezzi pubblici per cui, in netta controtendenza rispetto ai coetanei europei (il 27% contro il 41,8% degli italiani intervistati), gli italiani si dimostrano più favorevoli verso l'investimento nei mezzi di trasporto pubblico.

I giovani del Bel Paese sono anche molto sensibili dal punto di vista legislativo: oltre all'incentivo all'uso dei trasporti pubblici (43%), ritengono fondamentale che siano fissati criteri di emissioni di CO2 (il 42,5%) e l'adozione di veicoli efficienti dal punto di vista dei consumi (37,5%).

Forse è proprio come dichiara Jean-Pierre Jeusette nella nota stampa "I giovani europei non vogliono passare alla storia come una generazione che è rimasta a guardare".

*Lo studio è stato condotto da Think Young per conto di Goodyear per approfondire le opinioni dei giovani sul futuro della mobilità. La ricerca si basava su 15 domande, somministrate a giovani universitari delle facoltà di scienze, ingegneria, arte, design e matematica, di età compresa fra 18 e 30 anni e provenienti da 12 paesi europei: Germania, Francia, Italia, Regno Unito, Lussemburgo, Slovenia, Belgio, Paesi Bassi, Spagna, Polonia, Svezia e Turchia. In totale 2.564 giovani hanno completato il questionario. Il lavoro sul campo è stato effettuato da maggio a giugno 2015.





CONSUMER

SISTEMI DI RISCALDAMENTO: DAL 1° OTTOBRE SCATTANO NUOVE REGOLE

— Marianna Palumbo

L'efficienza energetica è alla base dell'ultimo provvedimento per sistemi di riscaldamento che scatterà dal prossimo ottobre

I sistemi di riscaldamento, definiti in modo più tecnico con l'espressione sistemi radianti, saranno soggetti dal prossimo 1 ottobre a delle nuove regole che di fatto andranno a modificare i requisiti attualmente richiesti per l'installazione di questa particolare tipologia d'impianti. Alla base del nuovo provvedimento ci sarebbe ancora una volta l'efficienza energetica, intesa come massima resa energetica con il minimo impiego di risorse e quindi un forte contenimento dei costi. Del resto la maggior parte dei provvedimenti attuati nel corso degli ultimi anni sembrano orientarsi verso questo concetto, basti pensare alle ultime modifiche apportate alle etichette energetiche per elettrodomestici. Anche in questo caso lo scopo è ridurre l'impiego di risorse e aumentare la resa energetica dei prodotti.

Sistemi di riscaldamento: ecco cosa cambierà

I nuovi decreti, già pubblicati in Gazzetta Ufficiale lo scorso 15 luglio, introducono delle nuove linee guida per l'efficienza energetica, rinnovando di fatto le precedenti disposizioni nazionali in materia di certificazione energetica degli edifici contenute nei D.Lgs 192/2005 e 311/2006. I tre nuovi decreti entreranno in vigore il prossimo 1° ottobre e riguarderanno principalmente:

- le modalità generali per il rilascio della certificazione energetica degli edifici;
- l'indicazione delle nuove procedure di compilazione della scheda tecnica di progetto coerenti alle ultime procedure e ai requisiti minimi richiesti per la valutazione della prestazione energetica negli edifici;
- le nuove metodologie di calcolo e la definizione dei requisiti minimi richiesti per gli edifici.

Ed è proprio all'interno del decreto "Requisiti minimi" che sono riportate le principali novità per i sistemi radianti. Infatti l'altezza minima consentita per la realizzazione di sistemi radianti a pavimento e a soffitto in edifici ristrutturati e riqualificati verrà portata da un minimo di 2.70 m a 2.60 m.

Quali opportunità per i cittadini?

Sebbene i sistemi radianti a basse temperature richiedano dei costi di funzionamento più contenuti e consentano di azzerare le possibilità di spreco energetico, la loro concreta realizzazione e manutenzione risulta in molti casi molto costosa e quindi non accessibile a tutti. Un pro-

blema, questo, comune alla maggior parte degli interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza energetica.

Infatti, proprio per agevolare i privati e incentivare l'adozione di soluzioni energetiche alternative, la maggior parte delle banche ed istituti di credito offrono ai loro clienti la possibilità di accedere a particolari soluzioni di finanziamento. Grazie alle agevolazioni e alle condizioni particolarmente vantaggiose offerte, tutti i cittadini intenzionati ad intraprendere degli interventi finalizzati al miglioramento energetico potranno affrontare serenamente le spese. Vediamo qui di seguito alcune delle possibili soluzioni offerte dal mercato.

Tra le soluzioni di finanziamento più diffuse rientra senza dubbio il prestito bancario. La maggior parte delle banche ed istituti di credito offrono per questo tipo di interventi condizioni particolarmente convenienti e tassi d'interesse agevolati.

Un'altra soluzione molto diffusa tra i privati è la rateizzazione in bolletta, ovvero un accordo tra l'utility che fornisce energia e il cliente. In questo caso l'utility si impegna a finanziare l'intervento (coprendo fino al 100% delle spese) e il cliente a rimborsare il credito ricevuto attraverso rate periodiche contabilizzate direttamente in bolletta.

La terza soluzione è l'equity crowdfunding, intesa come una pratica di micro-finanziamento che coinvolge gruppi di investitori che usano il proprio capitale per supportare iniziative di efficienza energetica. In Italia il crowdfunding è stato introdotto dal decreto legge 179/2012 ed è consentito alle imprese start-up ad alto tasso innovativo.

CONSUMER

COME LEGGERE LE ETICHETTE ENERGETICHE PER ELETTRODOMESTICI

— Marianna Palumbo

Leggere le etichette energetiche degli elettrodomestici è un ottimo modo per valutare i consumi e la resa energetica.

Le etichette energetiche per elettrodomestici contengono tutte le informazioni necessarie per valutare l'efficienza energetica dei prodotti in vendita e fare una stima dei consumi futuri. Il loro ingresso sul mercato italiano risale al 1995, quando le Istituzioni europee decisero di fornire ai consumatori delle informazioni chiare e trasparenti in merito ai consumi e alla resa energetica degli apparecchi in commercio. Fornire ai cittadini gli strumenti necessari per compiere delle scelte consapevoli e in linea con le nuove esigenze e problematiche ambientali è la motivazione che ha animato molti provvedimenti e iniziative. Basti pensare all'Ecobonus energia o a tutti gli incentivi per le imprese e i privati che scelgono di sfruttare le risorse rinnovabili.

Sono tutti interventi mirati a conciliare il bisogno di risparmiare con una maggiore tutela dell'ambiente e delle sue preziose risorse. Anche la ERP, ovvero la Energy Related Product, la normativa europea per i

costruttori edili e le aziende produttrici di elettrodomestici emanata nel 2013 segue la stessa logica. Il suo scopo è infatti creare un sistema normativo unico che possa spingere le imprese ad ottimizzare i processi produttivi, ridurre l'uso di risorse provenienti da fonti fossili e quindi produrre apparecchi in grado di offrire il massimo delle prestazioni a consumi ridotti.

Etichette energetiche per elettrodomestici: cosa è cambiato dopo la ERP

Con la normativa energetica del 2013 sono state quindi apportate delle importanti variazioni alle etichette energetiche degli elettrodomestici in commercio. La più grande novità è stata la definizione delle nuove classi energetiche superiori A++ e A+++, che vanno a sommarsi alla già nota categoria A+. Grazie alle nuove classi sarà possibile individuare facilmente tutti gli elettrodomestici in grado di assicurare non solo una resa energetica superiore ma anche un ridotto consumo energetico. I nuovi standard definiti dalla normativa europea prevedono anche l'indicazione delle nuove procedure per le fasi di progettazione e di costruzione



degli elettrodomestici.

Gli effetti di questi provvedimenti cominciano già a manifestarsi e di certo queste nuove regole cambieranno entro breve l'intero mercato. Infatti entro pochi anni sarà vietata la messa in vendita di elettrodomestici senza etichette energetiche e tutti gli apparecchi appartenenti alla classe A+ saranno considerati obsoleti. L'applicazione della normativa Erp spingerà i costruttori di fascia bassa a rivedere i loro processi di produzione, non farlo comporterebbe infatti la loro uscita dal mercato. I consumatori potranno invece accedere a maggiori informazioni e avere delle ulteriori garanzie sui prodotti acquistati, e quindi sperare in un risparmio del 20% sui costi indicati in bolletta.

Cosa indicano le etichette energetiche?

Le etichette energetiche degli elettrodomestici oltre ad indicare in modo chiaro la classe energetica di appartenenza del prodotto, riportano anche alcune informazioni sui consumi annui. Per gli elettrodomestici "bianchi", come frigoriferi, lavatrici e lavastoviglie, forni, asciugatrici e congelatori, sarà indicato il consumo annuo di acqua, la capacità di carico e, per le lavatrici sia durante il normale funzionamento sia durante la fase di centrifuga, le emissioni sonore. Gli apparecchi televisori dovranno presto adattarsi alle nuove disposizioni, ma in questa prima fase la classe energetica più alta resterà ancora la A.

SOSTENIBILITÀ

EUROPA E AMERICA LATINA IN CIMA ALLA CLASSIFICA DELLE “CITTÀ PIÙ VERDI”

— La Redazione

Le città del mondo sono sempre meno dipendenti dalle fonti fossili. A provarlo lo studio congiunto condotto dal Carbon Disclosure Project (CDP) e da AECOM che ha indagato il comportamento di 308 comuni sparsi nel globo.

Circa la metà del campione ha fornito dati sul proprio mix energetico: su 162 città il 35% ha mostrato di sfruttare fonti green per i 3/4 del totale, mentre l'86% dei rispondenti reputa fondamentale il ritorno economico per poter perseguire una strada green.

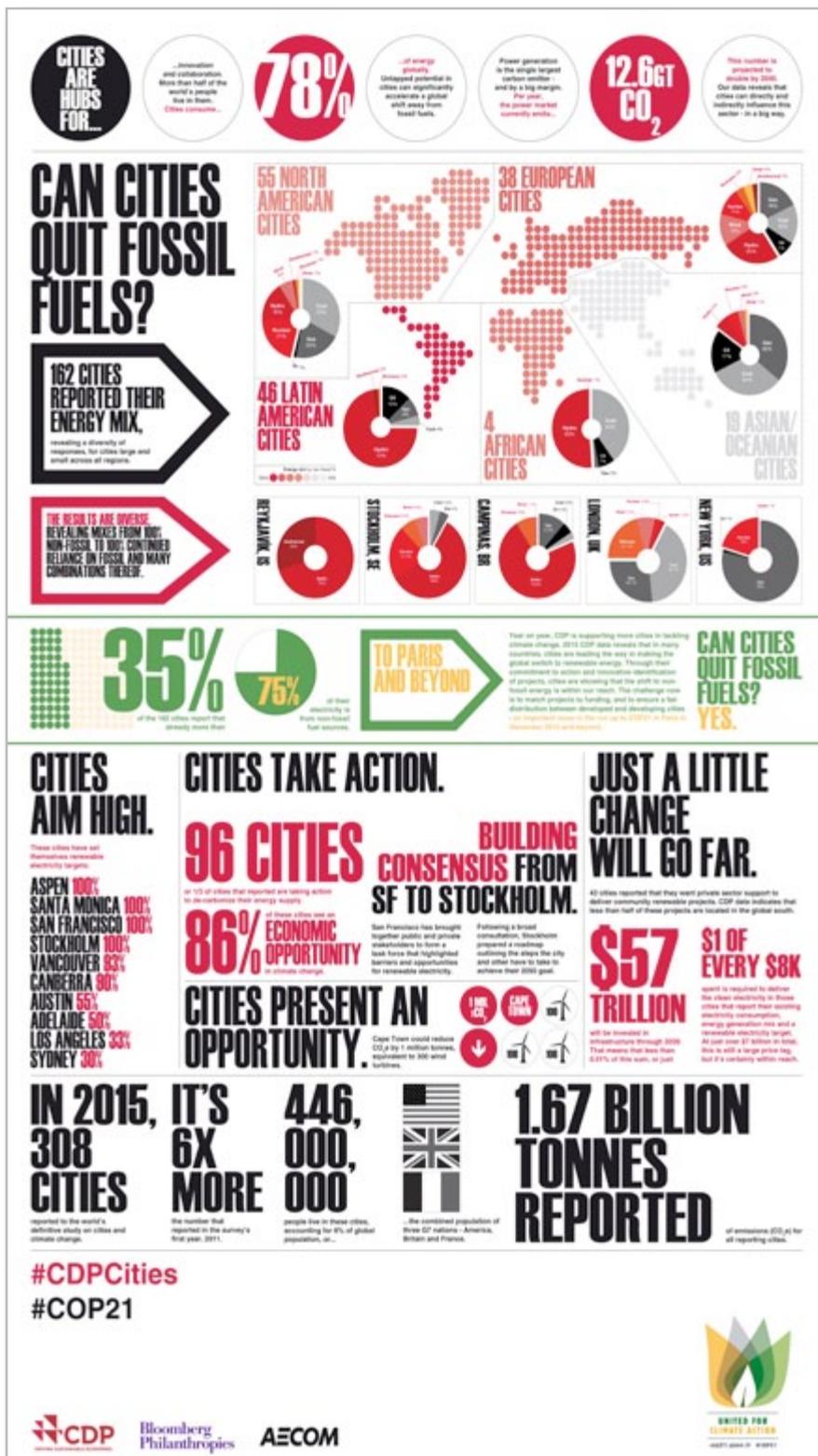
Le città più virtuose quelle dell'America Latina e dell'Europa: tra le 68 europee che hanno partecipato all'indagine (38 delle quali fornendo dettagli circa il proprio portafoglio energetico), le capofila si sono rivelate Reykjavik, Padova, Zurigo, Fun-



chal, Oslo e Parigi.

La capitale della Svezia, in particolare, si propone di essere completamente indipendente dalle fonti fossili entro il 2040: “Stoccolma è da sempre attenta all’importante tema del clima impegnandosi nella riduzione dei consumi energetici e nella produzione di rifiuti, ma sarà necessario fare ancora di più. L’adozione di strumenti di misurazione va in questa direzione e ci permetterà di accreditarci come capofila”, ha affermato il Sindaco Karin Wanngård.

Per Nord America, Africa e SudEst asiatico c’è ancora molto da fare: Santa Monica e San Francisco si propongono di eliminare il consumo di fonti fossili; Austin ha fissato l’obiettivo del 55% di energia da fonti rinnovabili entro il 2025; e Hong Kong punta sugli incentivi per stimolare le utility ad investire nelle rinnovabili. “Trasformare la rete sarà essenziale per aiutare le città, e di conseguenza le nazioni, a raggiungere gli obiettivi di riduzione di CO2 che emergeranno dalla conferenza di Parigi. Gli investimenti in energie alternative fatti sino ad oggi dalle municipalità vanno in questa direzione”, ha spiegato Claire Bonham-Carter, Director of sustainable development di AECOM.



SOSTENIBILITÀ**INQUINANTI PFC
ANCHE A QUOTA
1900 METRI.
IL REPORT
GREENPEACE**

La Redazione

Numerose case d'abbigliamento outdoor utilizzano i fluorocarburi (PFC), sostanze inquinanti persistenti, nei propri capi.

A dimostrarlo è Greenpeace nel lavoro recentemente pubblicato, e ripreso da BioEcoGeo, sull'impiego di composti poli e per-fluorurati all'interno dei processi industriali.

Nel report sono Salewa, Columbia, The North Face e Patagonia ad essere additate come le case d'abbigliamento più negligenti in materia; sull'altro versante spiccano l'impegno ambientale di Puma, Adidas, Fjallraven, Pramo, Pyua, Rotayf e R'ADYS.

Tra le aree inquinate in Italia c'è anche il lago di Pilato, a quota 1941 metri sul monte Vettore del Parco nazionale dei Monti Sibillini, dove l'analisi di un campione di neve ha mostrato un'alta concentrazione di inquinanti tra cui il perfluorottano sulfonato (PFOS).



SOSTENIBILITÀ

DALL'AUSTRALIA SALDI SULLO STORAGE, ARRIVA LO ZINCO BROMURO AL 50%

— La Redazione

Dall'Australia le batterie allo zinco bromuro costano di meno e il mercato sembra essersene già accorto.

“Oggi il prezzo per kWh è un elemento strategico che può generare sostanziali aumenti di interesse nei consumatori” commenta in una nota Simon Hackett Chairman di Redflow, l'azienda australiana che, a seguito di un accordo con la Flextronics, è in grado di produrre batterie US\$20c per kWh rispetto i 48 US\$ valutati fino a solo sei mesi fa. “Abbiamo ricevuto ordini dall'Europa e dall'Australia con una crescita superiore alle aspettative”.

Oltre all'abbattimento dei costi l'azienda promette ulteriori rivoluzioni in campo di resa del prodotto, difatti l'azienda ha

sperimentato un nuovo elettrodo per la superficie di trasmissione, l'ACN13 che garantisce una resa maggiore e l'abbattimento dei costi. La fiducia di Redflow è tale che ha esteso la garanzia del prodotto a 10 anni.

L'arrivo della miglioria elettronica nella filiera di produzione avrà qualche ripercussione nella linea di produzione, perchè sempre dall'Australia spiegano che, per agevolare il passaggio alla nuova serie nella linea di produzione della Flextronics in Nord America, ci saranno rallentamenti di produzione della tecnologia precedente. Un rallentamento che potrebbe nel frattempo far venire l'acquolina in bocca ai compratori, in attesa di una soluzione in grid parity anche per lo storage.



INTERVISTE

REGENESI: IL RIGENERATO SOSTENIBILE MADE IN ITALY

Ivonne Carpinelli

Ridare nuova vita ai materiali combinando l'innovazione tecnologica alle - quasi inconsuete - capacità artigianali. Questo l'obiettivo di Regenesi, azienda nata nel 2009 che vuole fare del "Made in Italy rigenerato" un vanto per il Paese. Con l'Ad Silvia Pazzi scopriamo le possibilità derivanti dall'incontro tra moda e riciclo/rigenerazione.

Quali sono gli elementi che vi contraddistinguono?

Regenesi nasce con l'intento di realizzare oggetti di moda e design esteticamente belli e unici con materiali che avevano una vita differente da quella successiva. In primo luogo ci accertiamo che le materie prime seconde che acquistiamo siano state lavorate senza l'aggiunta di sostanze tossiche e col minore uso di energia possibile; ogni materiale dispone anche di una cer-

tificazione che mostra la quantità di CO2 immessa nell'aria per la sua produzione. Ci contraddistinguono, poi, l'uso di materiali di post-consumo e, per progetti realizzati con altri brand, di materiali rigenerati. Qui bisogna fare una distinzione tra terminologie solo apparentemente simili: se per il riuso adopero il tappo della lattina di coca cola per realizzare un orecchino, per la rigenerazione adopero questo tappo e creo nuovi materiali. Ad esempio, abbiamo prodotto bracciali con bottoni di camicie e montature di occhiali.

Quali materiali adoperate per realizzare i vostri prodotti?

Disponiamo di una ampia materioteca: dalle plastiche all'alluminio, dalla pelle (che proviene da finitura vegetale ed è trattata con sostanze naturali) alla carta, i materiali che sfruttiamo sono molteplici. Per la linea o-Re-gami, ad esempio, adoperiamo pelle rigenerata come fosse carta creando oggetti tridimensionali come centrotavola o portaoggetti. Non tutti i materiali arrivano dall'Italia, alcuni provengono da Paesi europei come Germania e Gran Bretagna. Questa scelta è a favore di una maggior tracciabilità degli scarti. Abbiamo anche pensato, con la collaborazione di un noto gestore telefonico, di occuparci del recupero di vecchi cellulari per realizzare nuovi materiali e oggetti, ma non siamo riusciti a portare a termine il progetto...

La vostra anima risponde alle richieste dei nuovi consumatori?

Mi piace più parlare di azienda etica piuttosto che ecologica: è un approccio cultu-

rale quello che ci guida, una filosofia di vita che abbraccia la vita di una persona, a casa e fuori. Oggi sono gli utenti che richiedono, alle imprese, di perseguire determinati valori (in alcune erano già insiti), soprattutto dopo gli ultimi anni di crisi economica e culturale. Da quando abbiamo iniziato a lavorare sul progetto aziendale, nel 2007, la società è cambiata: in Italia, in particolare, è molto più sensibile e consapevole. Nonostante ciò, c'è ancora molto da fare su questi temi: per accrescere la conoscenza, sul tema del riciclo ad esempio, sono in primo luogo le aziende a dover promuovere una comunicazione chiara.

Riuscite a promuovere l'occupazione locale?

Il nostro è un modello organizzativo a rete che si avvale di eccellenza nell'ambito della produzione e dei servizi. Questo ci ha permesso di favorire l'assunzione nelle zone di interesse e di esportare i nostri prodotti, pur essendo un'azienda giovane.

Con la linea Moto-Recycling, realizzata in collaborazione con Dainese, avete prodotto accessori rigenerati dalle tute dismesse dei piloti. Pensate che la vostra ideologia sia conciliabile con i settori "high profile"?

Abbiamo instaurato partnership e progetti di co-branding con note aziende, quali ad esempio Dainese e Lamborghini. La scelta di queste realtà di collaborare con Regensi nasce dal valore che incorpora, una garanzia di sostenibilità a partire dalla scelta dei materiali utilizzati che, in altro caso, sarebbero eliminati.