

un mese di
canali
energia

Settembre
2018

MODA
IOT
MOBILITÀ
CONSUMER
DOVE LO RICICLO
ECONOMIA CIRCOLARE

- 2 FOCUS**
Una patente per guidare in modo più sostenibile
- 4 MOBILITY MANAGER**
Più "concretezza normativa" alla pianificazione degli spostamenti grazie al Mobility manager
- 6** Pianificazione delle mobilità sostenibile, serve una visione strategica a 360°
- 8 IOT**
Elettronica intelligente e rinnovabili rendono efficienti le imbarcazioni autonome
- 11** Una barca a vela autonoma ha attraversato per la prima volta l'Oceano Atlantico
- 12** Il vettore energetico del futuro? L'elettricità
- 15** Con il progetto Smart Road il GRA e la Roma-Fiumicino diventano digital
- 17 ENERGIA IN PARLAMENTO**
Energia in Parlamento: approvazione definitiva Milleproroghe, audizioni su autoconsumo e Ddl su isole minori
- 20 CONSUMER**
Giustizia energetica, tra consumatori vulnerabili e diritti e doveri di accesso
- 21 SCENARI**
Povertà energetica, un fenomeno difficile da riconoscere e contrastare
- 23 GEOTERMIA**
Reykjavik, la capitale alimentata con l'energia dal suolo
- 25 MOBILITÀ**
L'Europa punta sulla multimodalità per città vivibili e a misura d'uomo
- 27 ECONOMIA CIRCOLARE**
La "nuova" agricoltura punta sull'economia circolare
- 29 ARTE E MODA**
Tecnologia e moda, binomio vincente
- 31** Tralici danzanti, il messaggio di arte per l'ambiente di Elena Paroucheva
- 34 DOVE LO RICICLO**
Roma, nuovo modello di raccolta differenziata porta a porta per i negozi

Tutti i diritti sono riservati.
È vietata ogni riproduzione senza permesso scritto dell'editore

Credits:
www.depositphotos.com
www.shutterstock.com

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,
Monica Giambersio,
Antonio Jr Ruggiero

Progettazione grafica:
Paolo Di Censi

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

Pubblicità, Convegni & Eventi:
Camilla Calcioli
c.calcioli@gruppoitaliaenergia.it
Francesca De Angelis
marketing@gruppoitaliaenergia.it

Raffaella Landi
r.landi@gruppoitaliaenergia.it

Simona Tomei
s.tomei@gruppoitaliaenergia.it



Settembre 2018

www.canaleenergia.com

EDITORIALE

il Direttore

La mobilità è un sistema complesso. Trasformarla in elemento di sostenibilità significa affrontare un cambiamento culturale di cittadini, istituzioni e stakeholder in modo olistico. Al termine della Settimana europea della mobilità sostenibile sono diversi i tavoli in cui ci si è interrogati sulle problematiche del comparto che prevedono l'integrazione su più livelli di figure specialistiche del settore, come i mobility manager aziendali e di area senza i quali non c'è relazione con il territorio, essenziale per ottimizzare la logistica e le infrastrutture presenti (o assenti).

In questo quadro si inserisce il ruolo di iniziative come l'Ecopatente grazie a cui, sia in sharing o mezzo privato, la responsabilità della sostenibilità è condivisa e dipende dai comportamenti, virtuosi, di tutti. Ora c'è bisogno di tirare le fila delle esperienze condivise e iniziare davvero a livello amministrativo a "pensare differente". Divieti e sottrazioni di diritti alla mobilità possono solo inasprire i fruitori che invece hanno necessità, non solo vizi, e cercano strumenti pratici reali e possibili per fare la differenza nella lotta alla salvaguardia ambientale.

FOCUS

Una patente per guidare in modo più sostenibile

L'esperienza di Ecopatente in oltre 500 autoscuole e altrettante scuole

Agnese Cecchini

La mobilità sostenibile dipende anche dallo stile guida. Indipendentemente dal motore dell'auto che possediamo alcune accortezze alla guida possono limitare i consumi e valorizzare il nostro contributo alla tutela ambientale e, perché no, al portafogli.

Di questo si occupa l'iniziativa **Ecopatente** che, arrivato alla nona edizione, coinvolge scuole e autoscuole in tutta Italia grazie ad una partnership con Unasca e Confarca, le maggiori associazioni nazionali di autoscuole. "Quest'anno abbiamo una maggiore percentuale di adesioni al Nord (44,6%), seguono Sud con il 26,4%, Centro 16,7% e Isole 12,3%", spiega a Canale Energia **Nicole Vanessi di NeWays** società del veronese specializzata in campagne educational per scuole e famiglie. Sono loro gli organizzatori e promotori dell'iniziativa che ha il patrocinio di Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Trasporti e Regione Lombardia.

L'iniziativa consiste nell'inserimento nel materiale di apprendimento del codice della strada di lezioni teoriche e pratiche

legate ai consumi delle automobili.

"Il corso di fatto integra le lezioni di scuole di guida fornendo alcuni dettagli sia sullo stile di guida ma anche su alcuni materiali dell'auto come gli pneumatici (che possono essere i maggiori responsabili della diffusione di microparticelle nell'aria n.d.r.)".

Di fatto alle autoscuole e agli alunni degli istituti superiori coinvolti nell'iniziativa vengono consegnati dei materiali didattici con cui affiancare le lezioni teoriche. "Andiamo anche fisicamente in alcune scuole nel corso dell'iniziativa", evidenzia Nicole Vanessi, "purtroppo non è possibile visitarle tutte". Comunque grazie alla fitta rete di imprese aderenti negli otto anni del progetto sono state conferite 81.000 ecopatenti, un aiuto non indifferente per limitare le emissioni alla guida.

La patente ecologica non dovrebbe interessare anche le due ruote, ci chiediamo? "Abbiamo sostenuto anche 4 edizioni della Bikers academy, ma al momento il calo delle patenti in questo settore ci ha fatto concentrare di più sulle quattro ruote", spiega la Vanessi, "non escludiamo di preparare una quinta edizione anche per le due ruote qualora il trend si riprendesse".

Come si impara a guidare sostenibile

Sicurezza, economia e sostenibilità



sono i driver del percorso didattico. Per far questo le lezioni si basano su alcuni macro temi come: Ambiente, Guidare ecologicamente, Assistenza alla guida, gli Pneumatici, Guida accompagnata, Guidare in Europa. In cui sono suddivisi consigli come: evitare frenate brusche; tenere le ruote sempre al giusto livello di pressione; controllare il filtro dell'olio; preferire le marce più alte. Ma anche coordinamento motorio e concentrazione, conoscenza delle ultime tecnologie sulla sicurezza e novità di quest'anno nel programma.

Al termine della frequentazione del corso è possibile partecipare a un quiz che permette agli studenti di mettere alla prova quanto appreso e vincere i premi messi a disposizione dagli sponsor (quest'anno Citroen e Hankook Tire), o nel caso degli studenti c'è la possibilità di ottenere crediti formativi per le scuole aderenti. Per chi volesse mettere alla prova la propria conoscenza di guida ecologica può accedere al quiz anche on line all'indirizzo: quiz.ecopatente.it.

Più “concretezza normativa” alla pianificazione degli spostamenti grazie al Mobility manager

Il dibattito ieri al convegno Ispra-Roma Tre in occasione della Settimana europea mobilità sostenibile

Ivonne Carpinelli

Ha oltre vent'anni ma l'autorevolezza della figura professionale del Mobility Manager risente della carenza di sensibilità e riconoscimento da parte di aziende, PA e Università. Risultato di una serie di fattori tra cui la mancata revisione del Decreto istitutivo – Decreto Ronchi 1998 – e la frammentazione normativa degli strumenti di pianificazione territoriali – si pensi al PUMS, ai PAES o al PNIRE – che non tiene il passo con l'evoluzione tecnologica.

Se ne è discusso durante la “Giornata del Mobility Manager in rete”, organizzata ieri dall'ISPRA e dall'Università degli Studi di Roma Tre in occasione della Settimana europea della Mobilità Sostenibile (European sustainable mobility week), di cui Canale Energia è stato media partner. Momento di confronto tra Mobility Manager, aziende, università e PA il convegno ha offerto l'occasione per scambiarsi buone pratiche e per ricevere una risposta dalle istituzioni presenti in tavola rotonda (leggi l'articolo di approfondimento). Come evidenziato nel video commento del Direttore Generale Ispra Alessandro Bratti, oltre ad “avere una legge quadro sulla mobilità sostenibile” servirebbero “meccanismi che rendano i quadri normativi concreti”. Meccanismi innescati proprio dal Mobi-



lity Manager cui spetta il ruolo di ascolto, indagine e analisi della modalità di spostamento dei dipendenti e pianificazione delle alternative sostenibili, già molteplici ed esistenti. Un lavoro che va calato sull' "esigenza del singolo", ha rimarcato la Responsabile Ispra Direzione valutazioni ambientali nelle aree urbane Silvia Brini, per scongiurare l'ormai dimostrata correlazione tra inquinamento e morti per cancro.

La raccolta e l'analisi dei dati è fondamentale per garantire maggiore incidenza al lavoro del Mobility Manager: occorre puntare "sull'acquisizione dei dati dei dipendenti in modo che siano confrontabili", ha sottolineato il Mobility Manager Ispra Giovanna Martellato, che ha presentato sia i risultati del questionario "Il buon mobility 2018" condotto sulla rete romana, sia il Quaderno Ispra sulle buone pratiche di sharing mobility management. Elemento cui si unisce l'urgenza del ripristino delle "agevolazioni nel contratto dei dipendenti", ha proseguito, per stimolare la "fidelizzazione" verso un tipo di trasporto alternativo e a ridotto impatto ambientale. Gli si affianca la proposta avanzata da Valerio Piras, Segretario di Euromobility, di istituire un albo dei mobility manager.

Del resto stiamo convergendo verso "città multispigolo", come le ha definite Sergio Patella, Ricercatore e Ingegnere dei Trasporti dell'Università di Roma Tre, in cui bisogna pianificare un'offerta di trasporto alternativa visto si tratta anche di "monetizzare il risparmio di tempo".

Considerato oltretutto che "la mobilità sostenibile influenza la scelta dell'università", come mostrato da Armando Carteni Mobility manager dell'Università della Campania Vanvitelli. Il progetto "VerySoon" da lui coordinato ha messo a disposizione degli studenti navette bus gratuite e un servizio di car pooling evitando che l'80% continuasse ad usare l'auto privata per raggiungere la sede universitaria.

A rimarcare l'importanza del ruolo di raccordo del mobility manager, in particolare di quello d'area, è stata Angela Chiari che sul Comune di Parma riesce a coordinare un "circuito" di aziende e PA. Ruolo strategico se si pensa, come ricordato da Renato Grimaldi, DG per il clima e l'energia presso il Ministero dell'Ambiente, che l'Italia rischia di incorrere in una sanzione europea per lo sfioramento dei limiti posti sulle emissioni inquinanti. "A volte consideriamo il tema della mobilità come secondario, invece bisogna essere meno fatalistici", ha commentato il DG, e superare l' "ipertrofia normativa" che corrode il Paese. Un tentativo è rappresentato dai "progetti ammessi a cofinanziamento con il Programma sperimentale nazionale sulla mobilità sostenibile" cui si aggiunge, ha anticipato Grimaldi in sede d'evento, l'avvio "entro l'anno un progetto mirato a ridurre il numero di auto circolanti in città a favore di ciclovie e sharing mobility". L'urgenza di agire sulla cultura della mobilità sostenibile è palpabile: bisogna far leva sulla fiducia e fidelizzazione delle nuove generazioni e pensare a soluzioni concrete e veramente calate sulle singole esigenze.

Pianificazione delle mobilità sostenibile, serve una visione strategica a 360°

Il dibattito alla conclusione della giornata dei mobility manager tenutasi a Roma lo scorso 20 settembre

— Agnese Cecchini

La giornata del "Mobility manager in rete" organizzata da Ispra con l'Università di Roma 3 si conclude con una tavola rotonda volta a portare agli occhi delle istituzioni il know how esperienziale dei progetti dei mobility manager e alcune richieste, per velocizzare il passo verso la mobilità sostenibile.

Un momento di incontro in cui abbiamo visto il successo di alcuni progetti appare evidente come un mobility manager, che sia di area o di azienda, riesce a proporre un progetto che funzioni quando è ascoltato e spalleggiato anche dalla realtà istituzionale che lo circonda.

"Serve un'interazione definita nei processi aziendali" come ha ricordato Giovanna Martellato Mobility manager dell'Ispra e rappresentante per la rete dei mobility manager Roma (nel video). Lo stesso Direttore Generale dell'Ispra Alessandro Bratti, intervenuto in apertura

giornata con un contributo video, ha chiesto minore frammentazione normativa e una attuazione della normativa attuale che spesso manca di questa fase.

Da questi spunti prende il via la tavola rotonda "Innovazione normativa a sostegno e per il coordinamento nazionale dei mobility manager di ente pubblico/azienda /scuola/ università/polo attrattore".

Sotto il profilo istituzionale l'On. Diego De Lorenzis del Intergruppo parlamentare innovazione, sottolinea quanto fatto ad oggi e quanto in via di approvazione nell'agenda dell'attuale Governo, evidenziando da subito un link ben chiaro sotto il profilo governativo di una visione che mette in relazione diversi tipi di mobilità, dalla ciclistica alle ferrovie.

Un richiamo, quello legislativo, che guarda con difficoltà alla semplifica-

zione normativa. Uno dei motivi è giustificare i diversi centri di costo e competenze. La proposta dal tavolo è valutare un approccio di lavoro che sia di sistema e strategico in cui le esigenze di un territorio siano appoggiate non solo da interventi locali ma anche da una strategia di ridisegno delle aree urbane.

Incentivi alla mobilità sostenibile già nei contratti di lavoro e nel diritto allo studio

Emerge a più riprese la necessità di garantire incentivi alla mobilità sostenibile sia come strumento di dialogo e di contrattazione tra il mobility manager e i dipendenti sia come indirizzo contrattuale capace di condizionare una trattativa contrattuale lavorativa. Un cambiamento quindi, anche questo che deve partire dai contratti di lavoro in modo da incentivare l'azienda per prima e mettere in mano strumenti concreti ai mobility manager come ribadisce lo stesso On. Paolo Gandolfi Urbanista PD (vedi il video).

Asset che potrebbe indirizzare la scelta anche della mobilità studentesca, come sottolinea Stefano Carrese delegato del Rettore della Università di Roma Tre che richiede da tempo, con la rete dei mobility manager universitari RUS, l'inserimento del trasporto pubblico nel diritto allo studio, in modo da garantire agevolazioni concrete alla mobilità degli studenti.

Come deve cambiare la figura del mobility manager

Non mancano le richieste di chiarezza su ruoli e competenze dello stesso mobility manager per guida Euromobility arriva la richiesta della

istituzione di un albo.

Oltre questo l'integrazione istituzionale dovrebbe seguire di più una integrazione nella visione urbana dei centri di interesse. Quindi realtà come uffici postali o anche la pianificazione di grandi eventi, andrebbero trattati a livello istituzionale con l'obbligatorietà della istituzione della figura di un mobility manager per valorizzare la pianificazione urbana degli spostamenti come spiega anche nel video Valerio Piras Segretario Nazionale di Euromobility.

Pianificazione urbana e delle infrastrutture

E' evidente come sicurezza stradale e personale, ma anche realizzazione di infrastrutture mirate a sanare delle mancanze evidenti sul territorio, si rendano necessarie per un vero salto di qualità nella mobilità sostenibile.

Un processo che in parte aveva provato a svolgere il collegato ambientale ma per cui si rende evidente un pensiero più strategico che vada oltre i semplici divieti e la negazione di diritti come l'eliminazione dei parcheggi o il blocco agli accessi nelle aree ritenute calde. Serve invece affrontare in modo olistico la necessità di mobilità, come la valorizzazione dove possibile del telelavoro (legge che dalla sala indicano essere presente ma assente nella sua applicazione) e favorire una visione strategica tra i diversi soggetti istituzionali, governativi nazionali e locali per la costruzione di un piano integrato per la mobilità.

Nel frattempo i mobility manager al lavoro faranno del loro meglio per valorizzare le infrastrutture e i mezzi esistenti, come stanno già facendo.

Elettronica intelligente e rinnovabili rendono efficienti le imbarcazioni autonome

I mezzi sono impiegati anche per il monitoraggio della qualità delle acque e dei rilievi idrografici

Ivonne Carpinelli

Per il settore delle imbarcazioni autonome la collaborazione, partita agli esordi di settembre, tra Dynautics Ltd, che si occupa di elettronica intelligente, e Solbian, che produce pannelli FV, rappresenta una buona opportunità per il contenimento delle emissioni di gas serra, nonché dell'inquinamento atmosferico e acustico urbano. Segnale importante considerato il peso ricoperto a livello mondiale dal comparto dei trasporti.

Quella della nautica ecosostenibile e senza skipper è ormai una realtà consolidata, come emerge nell'intervista seguente all'AD di Solbian Luca Bonci. La tecnologia è sempre più consolidata e ha molteplici applicazioni, dai test sulla qualità dell'acqua di fiumi e laghi alla raccolta dei dati sui rilievi idrografici.

Quali sono gli ambiti di applicazione delle imbarcazioni autonome?

L'ambito scientifico è sicuramente quello che vede il più ampio utilizzo di que-

ste imbarcazioni. Il monitoraggio ambientale, ad esempio per effettuare test sulla qualità dell'acqua di fiumi e laghi, è un'attività che normalmente richiede un quantitativo di risorse elevato. Le imbarcazioni autonome in un contesto simile consentono un risparmio notevole in termini di tempo, energie e manodopera. Allo stesso modo anche i rilievi idrografici si giovano di questa tecnologia, che permette di velocizzare la raccolta dati e ridurre i costi. In ultimo, come per i mezzi a gestione remota sulla terra ferma, anche in mare l'impiego di barche senza equipaggio è utile per intervenire rapidamente in condizioni complesse, evitando di mettere a rischio vite umane.

Come questi sistemi di controllo intelligenti si sposano con l'IoT?

È così possibile avvertire il natante quando la carica delle batterie si sta esaurendo così da limitare il consumo ai sistemi essenziali.

A bordo di queste imbarcazioni sono installati numerose tecnologie a controllo remoto, il pilota automatico, gli strumenti di navigazione e i sistemi di comunicazione, ma anche i moduli di gestione dell'energia che consentono di controllare e dosare i consumi, monitorando ad esempio la carica solare e assicurando che i pannelli fotovoltaici siano impiegati efficientemente, massimizzandone la resa e prolungando l'autonomia.

A quanto ammonta l'efficienza a bordo?

Una installazione solare di questo tipo, quando realizzata con cura, guardando alle possibili cause di inefficienza quali gli ombreggiamenti parziali, e segmentando il sistema in tanti moduli autonomi, ognuno pilotato dalla propria elettronica dotata di MPPT (Maximum Power Point Traking) può generare fino al 30% in più di energia rispetto a una installazione di pari potenza non adattata all'utilizzo in mobilità (tipicamente costituita da un certo numero di pannelli collegati tra loro e a un solo regolatore di carica centralizzato).

I costi di manutenzione sono elevati considerata l'erosione operata da vento e salsedine?

I pannelli sono garantiti per cinque anni, una durata che già considera l'operatività in ambienti difficili. Si tratta di un lasso di tempo ampio rispetto alle necessità di manutenzione delle altre attrezzature di bordo. La manutenzione si riduce a poca cosa, anche perché lo strato superficiale dei pannelli è costituito da polimeri a bassa adesività, su cui lo sporco fatica ad

aderire e che vengono facilmente lavati dalle piogge.

Può fornirmi un caso pratico in cui sia descritta: la potenza del motore, la misura dei pannelli utili ad alimentare i dispositivi installati sulla barca, l'eventuale presenza di sistemi di efficientamento energetico, le caratteristiche dei sistemi di stoccaggio e distribuzione dell'energia.

Tra i mezzi che abbiamo realizzato un traghetto completamente elettrico che opera in acque chiuse in Cina. Questa barca basa la sua ricarica solare su oltre 100 pannelli Solbian per un totale di circa 12 kW. L'energia ottenibile in un giorno estivo può raggiungere i 70 kWh che, applicati a un motore da 50kW, permettono una percorrenza elevata. Il pacco batterie è a tecnologia LiFePO 4. Oltre alle necessità di propulsione vengono coperti altri consumi, decisamente meno importanti, quali quelli degli strumenti di navigazione e di illuminazione.

Quanto è all'avanguardia la tecnologia nel campo dello storage?

La varietà di proposte e l'elevato numero di attori ci fa prevedere una dinamica simile a quella seguita dai pannelli fotovoltaici che, ancora curiosità per pochi eletti all'inizio del millennio, sono ormai la più affidabile e meno costosa fonte rinnovabile (e non solo, visto che ormai le grandi centrali fotovoltaiche rivaleggiano col carbone riguardo al prezzo dell'energia prodotta). Ci attendiamo, quindi, forti ribassi di prezzo e prestazioni sempre più elevate.

Avete pensato a barche del tutto elettriche o, come nelle auto, a motori ibridi o a idrogeno?

I nostri pannelli hanno equipaggiato e continuano ad equipaggiare non solo imbarcazioni standard ma anche prototipi di vario genere, uno degli esempi più recenti ed eclatanti è Energy Observer, catamarano sperimentale spinto da motori elettrici alimentati da un mix di eolico, fotovoltaico e celle a combustibile idrogeno. A questo si aggiungono le barche destinate alle competizioni solari, europee e non solo: aliscafi alimentati unicamente dal fotovoltaico, come nel caso del TU Delft Solar Boat team con cui collaboriamo ormai da alcuni anni.



Una barca a vela autonoma ha attraversato per la prima volta l'Oceano Atlantico

L'impresa dell'imbarcazione realizzata dall'azienda norvegese Offshore Sensing AS

Redazione

Si chiama Sailbuoy ed è la prima barca a vela autonoma che è riuscita ad attraversare con successo l'Oceano Atlantico. L'imbarcazione, dell'azienda norvegese Offshore Sensing, ha completato lo scorso 26 agosto, il tratto di Oceano che separa il Canada dall'Irlanda arrivando dopo due mesi e mezzo di viaggio.

Una barca a energia solare

L'imbarcazione è dotata di pannelli solari ed è in grado di inviare dati attraverso il GPS in modo da rendere costantemente nota la sua posizione in qualsiasi momento del viaggio.

La competizione

Il risultato raggiunto dall'imbarcazione rientra nell'ambito della Microtransat Challenge, una competizione volta a promuovere le potenzialità imbarcazioni a guida autonoma.

Un'impresa possibile

Soddisfatto David Peddie, CEO di Offshore Sensing, che ha commentato: "Abbiamo dimostrato che un'impresa di questo tipo è possibile". Il manager ha sottolineato, inoltre, come quest'esperienza faccia comprendere le potenzialità del trasporto autonomo nei lunghi tragitti.



Il vettore energetico del futuro? L'elettricità

I dati dello studio Electrify 2030 realizzato da European House Ambrosetti in collaborazione con Enel

Redazione

Da una parte il ruolo chiave nella riduzione delle emissioni di CO₂, dall'altra la capacità di fare da "volano per l'innovazione, l'efficienza industriale e la creazione di nuova occupazione". Sono questi i principali elementi che rendono l'elettricità il vettore energetico del futuro secondo lo

studio Electrify 2030, realizzato da The European House – Ambrosetti in collaborazione con Enel. Dal report, presentato nell'ambito del Forum a Cernobbio, emerge come il comparto sia un "fattore abilitante di sostenibilità, resilienza e sviluppo economico per il Paese".

Vettore elettrico e sostenibilità ambientale

In uno scenario mondiale che vede le emissioni di gas serra in continuo aumento, puntare sul vettore elettrico è una scelta vincente per almeno cinque motivi secondo lo studio. “L’elettricità – spiega una nota di The European House Ambrosetti – se generata da un mix bilanciato con una quota rilevante di rinnovabili, permette di ridurre le emissioni di CO₂; rafforza la resilienza del sistema energetico; promuove una maggiore efficienza energetica; si integra facilmente con la digitalizzazione, agevolando una migliore gestione dei consumi; infine, stimola l’innovazione e la sostenibilità degli stili di vita e dei processi industriali, assicurando prodotti migliori”.

Fonti fossili, un paradigma non più perseguibile

“Gli ultimi dati sui cambiamenti climatici e sulle emissioni di gas serra nel mondo dimostrano che il paradigma energetico tradizionale, basato sulla produzione di energia solo da fonti fossili, non è più perseguibile – sottolinea in una nota Valerio De Molli, Managing Partner & CEO di The European House – Ambrosetti -. In questo contesto, il vettore elettrico ha le potenzialità per diventare il vettore energetico del futuro”.

“L’elettrificazione rappresenta soprattutto un’opportunità industriale senza precedenti, con l’attivazione di nuove filiere industriali, la creazione di nuovi posti di lavoro e lo stimolo agli investimenti – aggiunge De Molli – i nostri consulenti hanno stimato che la mobilità elettrica nel suo complesso potrebbe attivare un fatturato cumulato compreso tra 102,4 e 456,6 miliardi di euro al 2030 in Italia. Con riferimento invece alle tecnologie di elettrificazione, le nostre simulazioni prevedono che l’adozione delle tecnologie elettriche possa attivare un fatturato complessivo da un minimo di 135 miliardi di euro ad un massimo di 326,5 miliardi di euro per il Paese al 2030”.

Una trasformazione che va rafforzata

Attualmente questa trasformazione verso un sistema energetico in cui il vettore elettrico riveste un ruolo da protagonista è già in atto, spiega lo studio, ma “va rafforzata” ulteriormente. In particolare dai dati emerge come nel periodo compreso tra il 1990 e il 2016, l’elettrificazione abbia registrato un aumento a livello europeo passando dal 17% al 22%. In Italia la percentuale è passata, invece, dal 17% al 21%. Dati che secondo le previsioni della ricerca potrebbero migliorare ulteriormente registrando nel 2030 un aumento compreso tra 3 e 9 punti percentuali sia in Europa, sia in Italia.

Trasporti ed edifici, settori con la crescita maggiore

Se si adotta una prospettiva nazionale emerge come a registrare la crescita più rilevante sarà il settore dei trasporti, con proiezioni di rialzo dall'attuale 2% ad un range compreso tra il 5% e l'8%. Ottime performance sono previste anche per il l'elettrificazione degli edifici che dovrebbe passare dal 26% al 32-34%. Il settore industriale ha invece un potenziale stimato in 2-4 punti aggiuntivi, a partire dalla quota attuale del 35%.

E-Mobility, 160 mila imprese coinvolte

In particolare se si analizzano i dati relativi all'e-Mobility contenuti nello studio, emerge come la filiera allargata di questo settore arrivi a individuare circa 160.000 imprese potenzialmente coinvolte, con oltre 820.000 occupati e un fatturato complessivo, ad oggi, di oltre 420 miliardi di euro. In una prospettiva al 2030 i benefici economici per il nostro Paese potrebbero tradursi in un fatturato addizionale compreso tra 102,4 e 456,6 miliardi di euro.

Edifici e industria, fatturato potenziale da 80 mld

Per quanto riguarda il comparto Edifici e Industria il fatturato potenziale è pari a circa 80 miliardi di euro. Sei sono nello specifico le tecnologie a più alto potenziale: pompe di calore, luci al LED, sistemi elettrochimici di accumulo, motore elettrico, elettronica di potenza, sistemi di gestione dell'energia in grado di generare tra 135 e 326,5 miliardi di euro al 2030.

Decarbonizzare e usare al meglio le risorse

"Il calo del costo delle energie rinnovabili – commenta in nota Francesco Starace, amministratore delegato di Enel – ha come prima conseguenza la riduzione del prezzo dell'elettricità che, sempre più sostenibile ed economica, è destinata a diventare la principale fonte di energia nei consumi finali. A fronte di una generazione sempre più rinnovabile, la progressiva penetrazione del vettore elettrico permetterà non solo di decarbonizzare i settori più inquinanti dell'economia, ma anche di utilizzare al meglio le risorse a nostra disposizione".

Con il progetto Smart Road il GRA e la Roma-Fiumicino diventano digital

Tra i vantaggi attesi la riduzione degli incidenti
e il miglioramento del traffico

Monica Giambersio

Le autostrade A90, Grande Raccordo Anulare di Roma, e A91, Roma-Aeroporto Fiumicino, saranno digitalizzate, connesse ed efficienti. E' quanto prevede il progetto Smart Road di Anas (gruppo FS Italiane) nell'ambito del quale è stato firmato un contratto da 30 milioni di euro, in accordo quadro, per la fornitura e l'installazione di una serie di sistemi tecnologici smart road. L'accordo coinvolge ANAS e il Raggruppamento Temporaneo di Imprese guidato da Sinelec S.p.A. e composto da Autostrade Tech S.p.A. Alpitel S.p.A. ed Euroimpianti S.p.A.



Grande Raccordo Anulare (Roma) – immagina da Wikipedia – autore: Nicholas Frisardi

Gli step del progetto

Entro la fine di settembre partiranno sulla A2 Autostrada del Mediterraneo, mentre per la fine del 2018 partiranno gli interventi nelle autostrade A90 Grande Raccordo Anulare di Roma e A91 Roma-Aeroporto Fiumicino.

I servizi garantiti dalla Smart Road

Nell'ambito del progetto, la smart road offrirà servizi C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) basati sulle comunicazioni V2I (vehicle-to-infrastructure) e V2V (Vehicle-to-Vehicle) e sarà predisposta per la tecnologia 5G. Le soluzioni che saranno installate sono state studiate in base alle particolari condizioni del tracciato, al flusso di traffico elevato e alle esigenze di monitoraggio e sicurezza.

Vantaggi

Tra i benefici attesi in seguito alla trasformazione tecnologica delle autostrade c'è la riduzione degli incidenti, il maggior comfort di viaggio, la gestione e il miglioramento delle condizioni di traffico e l'interoperabilità con veicoli connessi che permetterà la graduale circolazione dei veicoli a guida autonoma.

Le fasi del progetto

Il progetto Smart Road di Anas, che conta su un investimento di circa 1 mld di euro, si articola in tre fasi. Nella prima, in particolare, ci si occuperà delle più importanti infrastrutture stradali del Paese: l'itinerario E45-E55 Orte-Mestre, la statale 51 di Alemagna, in Sicilia la Tangenziale di Catania e la A19 Autostrada Palermo Catania, oltre alle già citate A90 Grande Raccordo Anulare di Roma, A91 Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino e la A2 Autostrada del Mediterraneo.



Energia in Parlamento: approvazione definitiva Milleproroghe, audizioni su autoconsumo e Ddl su isole minori

Tra le audizioni in X Commissione quella di GSE, Terna ed Enel su autoconsumo e quella del direttore del ISIN sul tema sicurezza dei rifiuti nucleari

Redazione

Questa settimana, dopo il via libera alla Camera, il decreto Milleproroghe, che contiene tra i tanti provvedimenti anche lo slittamento al 1° luglio 2020 della fine della maggior tutela per il mercato elettrico e del gas, è approdato in Senato dove è stato approvato definitivamente ieri con 151 voti favorevoli, 93 contrari e due astenuti.

SENATO

Autoconsumo e sicurezza nucleare per la Commissione Industria

In X Commissione è andata avanti l'analisi della questione del sostegno alle attività produttive mediante

l'impiego di sistemi di generazione, accumulo e autoconsumo di energia elettrica (atto n. 59). Nei giorni scorsi si sono tenute una serie di audizioni informali. In particolare martedì 18 settembre si sono svolti gli interventi di R.E.TE. Imprese Italia, del Gestore dei servizi energetici (GSE), della Federazione nazionale delle imprese elettrotecniche ed elettroniche (ANIE) e di E'NOSTRA. Mercoledì 19 è stata invece la volta di Terna. Ieri infine sono stati ascoltati rappresentanti di ENEL.

La Commissione Industria ha inoltre ascoltato questa settimana, nell'ambito dell'affare assegnato n. 60 riguardante la gestione e messa in sicurezza dei rifiuti nucleari sul territorio nazionale, il Direttore dell'Ispetto-

foto di Francesco Gasparetti da Wikipedia

rato nazionale per la sicurezza nucleare e la radioprotezione (ISIN).

Si segnala inoltre che martedì 25 settembre alle 10:30 si terrà in X Commissione l'audizione del Ministro delle politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo Gian Marco Centinaio, nelle Commissioni congiunte Industria di Senato e Camera.

Agricoltura, continuano le audizioni sui problemi di agroalimentare e pesca

Questa settimana in Commissione Agricoltura si sono svolte le audizioni di UNCI Agroalimentare, UECCOOP, API (Associazione Piscicoltori Italiani), UNICOOP PESCA, Associazione Marinerie d'Italia e d'Europa, Associazione Pescatori Marittimi Professionali (A.P.M.P.) e Impresa Pesca Coldiretti sulle problematiche del comparto agricolo, agroalimentare e della pesca.

Isole minori, la Commissione Ambiente sente i e capitanerie di porto

In Commissione Ambiente continuano le audizioni sul tema della tutela e dello

sviluppo delle isole minori. E' in corso infatti l'esame congiunto, in sede redigente, dei ddl nn. 149, 497, 757 e 776, dedicati a questo argomento. Il disegno di legge 497 è stato assunto come testo base. Questa settimana sono stati sentiti in audizione, martedì 18 settembre, i rappresentanti della Federazione delle Associazioni italiane alberghi e turismo (Federalberghi) e dell'Associazione italia solare e, successivamente, i rappresentanti dell'Associazione nazionale comuni isole minori (ANCIM) e del Circolo europeo terza rivoluzione industriale (CETRI TIRES), hanno svolto la loro audizione. Mercoledì 19 è stata invece la volta dei rappresentanti del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Ieri alle 12 è scaduto il termine per la presentazione degli emendamenti.

CAMERA DEI DEPUTATI

Apertura del mercato dei servizi di trasporto al centro delle attività della Commissione trasporti

Tra i tanti temi al centro dell'attività della commissione Trasporti della Camera troviamo questa settimana anche l'analisi del schema di decreto legislativo per l'a-

pertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Agricoltura, dal commercio sleale nell'agroalimentare alla Xylella

La commissione Agricoltura ha valutato questa settimana, in seduta riunita con la Commissione Attività Produttive, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese nella filiera alimentare. Oltre a questo tema la Commissione ha continuato a occuparsi della diffusione della Xylella fastidiosa in Puglia, un'emergenza su cui è in corso un'indagine conoscitiva. Sulla questione sono state realizzate una serie di audizioni tra cui quelle di Federdop Olio, Unione nazionale tra le associazioni di produttori di olive (Unaprol), Consorzio nazionale olivicoltori (Cno), Associazione italiana frantoiani oleari (Aifo) e Unasco.

Ambiente, si occupa della superstrada pedemontana veneta

La Commissione Ambiente continua invece ad occuparsi, tra le varie questioni, anche dello stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione della superstrada pedemontana veneta. In particolare questa settimana si sono svolte una serie di audizioni.

ultimo aggiornamento giovedì 20 settembre alle 18:52

GIUSTIZIA ENERGETICA, TRA CONSUMATORI VULNERABILI E DIRITTI E DOVERI DI ACCESSO

Intervista sul fenomeno con il Professor Alberto Pirni della Scuola Superiore Sant'Anna che sta conducendo diverse ricerca innovative sulla neo disciplina

Agnese Cecchini

Il tema dei consumatori vulnerabili e del rapporto tra diritti e doveri in ambito energetico stanno offrendo materia e temi di ricerca per un nuovo ambito dell'etica pubblica: la giustizia energetica.

Questo ramo in divenire tocca aspetti sia di accessibilità e sicurezza energetica, che di equa distribuzione dei benefici e dei costi.

Ne abbiamo parlato con il Professor Alberto Pirni della Scuola Superiore Sant'Anna che sta svolgendo da alcuni anni ricerche in questo ambito, proponendo anche innovative chiavi di lettura.



Ci può definire il contesto di giustizia energetica come nasce e di cosa si occupa?



Ci può indicare una tipologia di "danno energetico"?



Stiamo parlando di azioni penalmente rilevanti?



Di quali strumenti dispone il cittadino e l'attuale ricerca in ambito etico pubblico e legale per gestire questo fenomeno?



Su quali elementi si sta costruendo e studiando questa disciplina?



Da questo punto di vista lei prevede una crescita della vulnerabilità energetica?

Povertà energetica, un fenomeno difficile da riconoscere e contrastare

Le azioni da mettere in campo secondo l'RSE

■ Agnese Cecchini

Povertà energetica nei paesi sviluppati. Una condizione difficile da individuare e da frenare. Su questo tema l'RSE, insieme ad altri player, sta studiando il fenomeno per mettere in campo contromisure adeguate per un fenomeno in crescita e coinvolge l'11,1% della popolazione italiana. Di questo si è parlato nel corso del convegno "Povertà Energetica, riconoscerla per contrastarla", organizzato da RSE, con il supporto del Comune di Milano e la partecipazione di Banca Italia, Istat, ARERA, di Regione Lombardia, Città Metropolitana e con il contributo di un rappresentativo gruppo di interlocutori delle utility e del terzo settore.

Tra le problematiche emerse: l'assenza di una definizione completa di povertà energetica, la necessità di un automatismo del bonus energia e gas in modo da arrivare ad agire più velocemente su tutta la popolazione e la sua pericolosa relazione con un aumento del costo della sanità per la collettività.

Difatti il fenomeno è strettamente

interrelato con l'aumento di talune malattie dato l'ambiente di vita spesso poco salubre e l'assenza di azioni di efficientamento energetico negli edifici, un dato chiaro all'Istat che segue fenomeno e anche agli amministratori comunali. Come sottolineano i responsabili del Comune di Milano, presente sia con l'assessore alla casa e ai lavori pubblici Gabriele Rabaiotti e con Francesco Tarricone, Dirigente – DC MTAE – settore infrastrutture per la mobilità, avviare un processo di manutenzione delle case popolari è strategico per interrompere il fenomeno. Come sempre far quadrare i bilanci non è semplice.

Povertà energetica quali azioni si possono mettere in campo

L'RSE sta cercando azioni di studio e mitigazione per invertire un fenomeno che potrebbe riguardare, se attentamente studiato, più delle percentuali oggi in possesso dell'Istat. Studiando con la Banca di Italia alcuni valori che mettano

in relazione in modo più chiaro parametri di riconoscimento delle persone in difficoltà.

Marco Borgarello, direttore del gruppo di ricerche di efficienza energetica di RSE, ci spiega come si è svolto il lavoro dell'ente e come sono stati raggiunti i risultati che porterebbero questa soglia ad alzarsi di 0,6 punti percentuali. Il che farebbe registrare un fenomeno pari a 11.07% rispetto i dati attuali di 11,1%.



Povertà energetica, lo studio di RSE e i risultati raggiunti

Un fenomeno che è necessario invertire, avviando un processo virtuoso di recupero sia dei consumi domestici ma anche di qualità della vita. Su questo l'RSE ha una proposta a partire dall'efficientamento energetico degli edifici, magari indirizzando proprio la quota di spesa sanitaria ad oggi inficiata dalla malsanità tipica della povertà energetica.

Una soluzione anche finanziaria che l'ente sta proponendo al comune di Milano, come spiega lo stesso Borgarello nel video a seguire.



I prossimi passi per fermare il fenomeno della povertà energetica

Reykjavik, la capitale alimentata con l'energia dal suolo

Geotermia e idroelettrico la forza motrice dell'Islanda

— Agnese Cecchini

Che sia acqua calda o fredda o che si tratti di energia elettrica o riscaldamento poco importa a Reykjavik, in Islanda, si ottiene tutto con la energia geotermica. E il tutto senza scaldabagno.

Il paese, nata sul punto di incontro tra due faglie: quella euroasiatica e quella americana, è caratterizzata da una attività vulcanica molto vivace e costante rende il sottosuolo islandese una inesauribile fonte energetica.



Questa risorsa ha fatto sì che la centrale locale di On Power, compagnia statale che investe tutti gli utili in ricerca e sviluppo per il territorio, abbia realizzato un complesso sistema di tubature che oltre a portare energia, colore e acqua ai cittadini, ne favorisce anche la viabilità delle strade. Difatti date le temperature basse invernali il complesso sistema di tubature garantisce di mantenere il manto stradale più caldo e impedire l'eccessivo accumulo di neve e ghiaccio.

Vediamo come funziona il complesso sistema di reti e come viene conservata l'energia cittadina.

Un'unità di misura originale

Un sistema che permette di mantenere molto basso il costo dell'energia per i residenti nella capitale islandese. Un valore che sta spingendo a valutare anche forme di mobilità alternativa come quella elettrica. Intanto la società di distribuzione ha coniato un'unità di misura per confrontare il proprio costo energetico alle altre città estere. Nel video vedrete quale...

L'energia in Islanda

Quella di Reykjavik è solo una delle centrali geotermiche del paese. Ogni distretto ha la sua centrale e le sue fonti. L'energia sulla nazione dei ghiacci arriva dal sottosuolo o dall'acqua, altra risorsa abbondante sul territorio. Non mancano anche le polemiche, come è stato per la realizzazione della centrale di Reyðarfjörður che ha garantito il trasferimento di alcune fabbriche di alluminio americane sul territorio. Ci auguriamo che, oltre a garantire un basso costo energetico lo stato stia anche prendendo validi provvedimenti per contenere l'inquinamento che la produzione di determinati materiali comporta.



L'Europa punta sulla multimodalità per città vivibili e a misura d'uomo

Temi e iniziative della Settimana europea della mobilità sostenibile (16-22 settembre)

Redazione

Conosci delle modalità di trasporto sostenibili per spostarti da un luogo ad un altro? Cerchi e sfrutti mezzi condivisi e a ridotto impatto ambientale o usi l'auto privata? Cammini o vai in bici per recarti a scuola o sul luogo di lavoro? Sono solo alcune delle domande che animeranno gli eventi promossi durante la Settimana europea della mobilità sostenibile (European mobility week – EUSEW), in corso dal 16 al 22 settembre.

Il tema dell'evento, promosso dalla Commissione europea, giunto alla 17ma edizione, è la Multimodalità. "Mix and Move" è il claim che indica il bisogno per le città di pianificare un trasporto urbano più pulito, di confrontarsi sulle sfide che si affacciano al comparto dei trasporti e di guardare al progresso sostenibile in UE e per i cittadini di testare nuove forme di mobilità pulita. A oggi hanno aderito 2.555 città di 51 Paesi – per la maggior parte in Austria (547), Spagna (438) e Ungheria (269) – pari a un totale di 599 mobility actions. [Clicca qui](#) per consultare la mappa completa delle iniziative in UE.

Le città ospiteranno eventi per rimarcare il tema dell'anno, dando alle persone l'opportunità di approfondire il ruolo della mobilità nella propria vita e di sperimentare modalità di trasporto più pulite, per far riflettere su quelle più efficienti, meno costose e più piacevoli.



“Mixando i modi in cui ci muoviamo possiamo risparmiare tempo, beneficiarne in salute e risparmiare. Questa settimana offre anche l’opportunità alle città di accelerare questa transizione per rendere sicuri servizi e infrastrutture”, commenta sul sito della Commissione europea il Commissario ai Trasporti Violeta Bulc. E possiamo stimolare “un sistema di trasporto più umano”, evidenzia il Commissario per l’Ambiente, gli affari marittimi e la pesca Karmenu Vella.

I premi

Nell’ambito della EUSEW sarà promossa il 19 settembre la terza edizione dell’European day without a road death, giornata di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale.

Dal 24 settembre al 23 ottobre le città che hanno mostrato un forte impegno nella promozione di una mobilità urbana sostenibile potranno candidarsi agli European Mobility Week Awards. Due le categorie in gara: una per le città con più di 50.000 abitanti e una per le realtà sotto questa soglia. Le candidate, che dovranno dimostrare di aver fatto il massimo per accrescere la consapevolezza collettiva sul tema della mobilità alternativa, saranno giudicate da una giuria indipendente di esperti.

Infine, scade il 1° Ottobre la possibilità di partecipare al SUMP Award, premio per le eccellenze nella pianificazione urbana della mobilità sostenibile.

Eventi in città

Tanti gli eventi promossi in Italia. A Roma il 19 settembre è il Bike to Work Day, appuntamento alle 8.00 alla Metro B Eur Fermi per organizzare i gruppi che andranno a lavoro in bicicletta, e il 20 settembre è la giornata dedicata ai Mobility Manager in rete, di cui Canale Energia è media partner. A Torino, oltre a proiezioni cinematografiche, pedalate e momenti di sensibilizzazione, per tutta la settimana sarà pos-

sibile caricare gratuitamente la propria bici sulla tranvia Sassi-Superga e sulle linee del Servizio Ferroviario SfmA (Torino-Germagnano-Ceres) e sfm1 (Chieri-Torino-Settimo-Rivarolo-Pont). Giovedì 20 nella sede del Comune di Cagliari si svolgerà l’evento “Verso il piano urbano della mobilità sostenibile (conoscere per decidere)”. A Potenza nel pomeriggio di sabato 22, giornata conclusiva della EUSEW, appuntamento a Ponte Romano per una pedalata adatta a bambini e adulti alla scoperta del parco fluviale del Basento.

Altre iniziative

In più, per l’occasione, FlixBus rende noti alcuni dati relativi all’utilizzo crescente dei mezzi di trasporto collettivi in Europa. Secondo una ricerca svolta dall’istituto di ricerca indipendente IGES, il 70% dei passeggeri FlixBus che già possiede un’auto privata, sceglie consapevolmente mezzi collettivi per viaggi su lunga distanza. Sull’app Virail, che consente di cercare il modo più economico e veloce per spostarsi, sarà possibile consultare la Top 5 delle rotte più cercate dai pendolari italiani. Sul podio le tratte Acerra-Napoli (19km), Latina-Roma (59km) e Olbia-Sassari (81km) seguite dalla Palermo-Agrigento (91km) e dalla Bondeno-Ferrara (18km). La FIAB promuove la #CarFreeWeek, iniziativa che stimola i pendolari a non usare il mezzo privato e a condividere sui social l’alternativa più sostenibile adoperata.

La "nuova" agricoltura punta sull'economia circolare

Il modello di Confagricoltura spinge l'intreccio tra zootecnia, energia e ambiente

 Ivonne Carpinelli

"Abbiamo messo al centro dei lavori della Federazione nazionale 'Bioeconomia: prodotti e processi innovativi' l'utilizzo del suolo". Perché i terreni italiani, spiega a Canale Energia Ezio Veggia, a capo della Federazione e attuale commissario straordinario di Confagricoltura Asti, risentono del "cattivo trattamento" ricevuto negli ultimi cinquant'anni.

I protagonisti del settore si rendono conto che bisogna reinventare il sistema agricolo e riportare sostanza organica al terreno, diminuita soprattutto per l'utilizzo dei concimi di derivazione fossile. Possiamo invertire questo trend ispirandoci a ciò che facevano i nostri nonni, riducendo drasticamente l'impiego di prodotti chimici – purtroppo spesso indispensabili – e sfruttando le nuove tecnologie, ad esempio per l'irrigazione del suolo. L'obiettivo è "tenere occupati" i terreni così che siano sempre verdi e possano essere impiegati per la produzione di cibo e di mangimi, biogas o fertilizzanti naturali. In più, se il terreno è verde c'è fotosintesi, si sottrae CO₂ all'atmosfera e si aiuta a contenere gli effetti del cambiamento climatico.

Può spiegarci meglio come pensate di spingere modelli innovativi che coniugano zootecnia, energia e tutela ambientale?

Solo 15 anni fa erano previsti dei contributi per i terreni incolti così da evitare la sovrapproduzione e l'aumento esponenziale dei prezzi. Oggi questo concetto è superato. Con le seconde colture se ottengo un mais di scarsa qualità che non può essere immesso nella catena alimentare posso dirottarlo al settore delle agroenergie. Un'alternativa prevede di sfruttare il terreno per coltivare il sorgo nella stagione estiva e venderlo come mangime. Ancora, il prodotto di bassa qualità che non arriva sulle nostre tavole può essere "digerito" per 60-70 giorni a 45-50°C così da tornare al terreno come fertilizzante con una carica microbica più bassa, ricco di minerali e senza odore. Dimostriamo così che la competizione tra Food ed Energy è un falso mito.

Dove si concentrerà la vostra attività?

Partiamo dall'astigiano ma la nostra attività coinvolge tutta Italia. Contiamo già diverse esperienze che usano la doppia coltura in modo intelligente (primaria per il food e secondaria per il digestato). I dati finora raccolti dimostrano che questo modello di business migliora la qualità del terreno e consentono di accrescere i capi d'allevamento. Confagricoltura punta anche a fondere conoscenze e pratiche che già esistono e supportare gli associati che vogliono intraprendere questo percorso attraverso tavoli nazionali e internazionali. In più lavoriamo con attori di portata mondiale, coinvolgendo il Nord e Sud America, per riuscire a stimolare l'adozione di questa nuova visione che trova tutti d'accordo sulla centralità della produzione anaerobica, anche in una rete di imprese. Se in un raggio di 15 km c'è un digestore vi si possono convogliare tutti gli "scarti" dell'agroalimentare. Si può parlare di bioraffineria.

Questo modello di business è realmente attrattivo per gli imprenditori italiani? Considerando le lacune normative esistenti per la distinzione dei rifiuti dai sottoprodotti...

Le difficoltà normative sono uno dei maggiori punti deboli dello sviluppo di questa visione. Chiediamo da sempre norme chiare e certe soprattutto per riuscire a distinguere il rifiuto dal sottoprodotto. Quest'ultimo oggi ha uno sbocco commerciale che ieri non era prevedibile. Per l'agricoltore questo model-

lo implica un cambio di mentalità: deve cominciare a prendere in seria considerazione di collaborare col vicino e fare rete.

Quanto inciderà sul vostro settore e sul modello che ci ha illustrato l'emanazione del nuovo Decreto FER?

Il Decreto FER è molto importante per lo sviluppo dell'agricoltura. Il settore guarda al futuro e in questo futuro gli impianti di digestione anaerobica sono fondamentali. Dobbiamo trovare il modo di continuare a produrre elettricità senza che, alla fine del periodo di incentivazione, l'impianto chiuda. Inoltre, producendo elettricità da biogas possiamo compensare la produzione intermittente da fotovoltaico ed eolico. Ci sono sicuramente dei risvolti positivi anche per la collettività, anche se alcuni soggetti, come i venditori di concimi, sentono minati i propri interessi economici e si trovano in disaccordo con tale modello. Ma siamo sicuri che il nostro è un percorso virtuoso e dobbiamo trovare il modo per proseguire su questa strada.

Il vostro modello non prevede rifiuti e riflette i principi dell'economia circolare.

L'agricoltura è protagonista dell'economia circolare. Possiamo alimentare i digestori anaerobici con letami, reflui e polline per produrre biometano e per ottenere il digestato, sottoprodotto impiegato come fertilizzante nei campi. Questa materia organica torna al terreno chiudendo il cerchio.

TECNOLOGIA E MODA, BINOMIO VINCENTE

Alcuni esempi di capi d'abbigliamento hi-tech

Redazione

E' un connubio vincente quello tra la moda e la tecnologia. Sempre più spesso capita che questi due ambiti si incontrino dando origine a progetti innovativi e all'insegna della creatività. Vediamo alcuni esempi.

Il progetto Jacquard

L'iniziativa denominata Jacquard vede, ad esempio, la collaborazione tra un colosso dell'abbigliamento come Levi's e uno del settore informatico come Google. Le due aziende hanno realizzato degli indumenti capaci di connettersi alla rete e di interpretare dati provenienti dai gesti traducendoli poi in segnali bluetooth per lo smartphone. In questo modo è possibile ad esempio gestire chiamate o sentire musica.

La sfilata con i droni

Se Levi's punta sui vestiti connessi, la maison Dolce&Gabbana ha invece utilizzato dei droni durante una sfilata per mostrare le sue borse, sostituendo così le solite modelle in passerella.



Una t-shirt che immagazzina energia

Un altro esempio di ibridazione tra tecnologia e indumenti è la t-shirt, realizzata da un team di ricercatori dell'Università del Sud Carolina, che immagazzina energia solare e può ricaricare dispositivi elettronici. Gli studiosi hanno preso una normale t-shirt e, attraverso una serie di processi chimici, le hanno conferito la capacità di immagazzinare energia. Gli scienziati hanno immerso il tessuto in una soluzione a base di fluoruro e poi l'hanno sottoposta ad alte temperature rimuovendo l'ossigeno. In questo modo la cellulosa presente nel tessuto si è trasformata in carbone attivo. Gli studiosi hanno poi usato questo indumento come un elettrodo scoprendo che poteva immagazzinare energia.

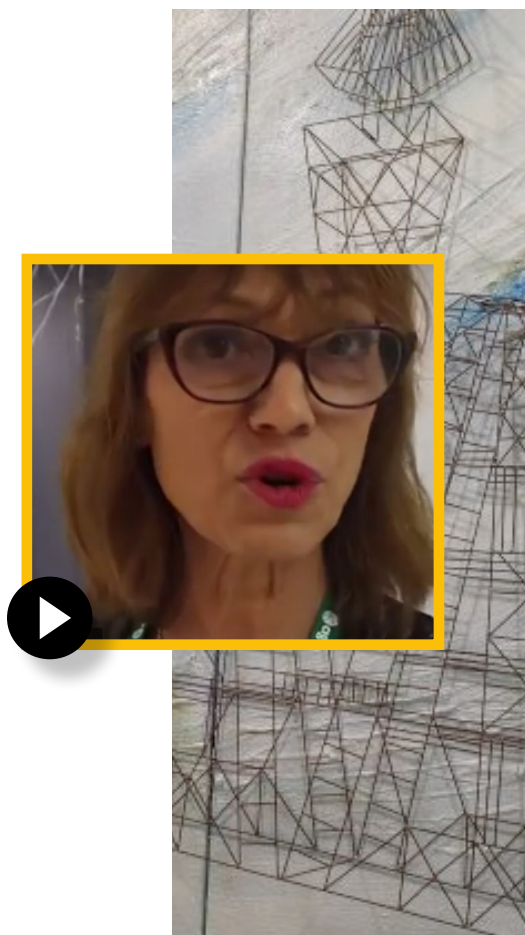
Tralicci danzanti, il messaggio di arte per l'ambiente di Elena Paroucheva

L'artista ha esposto alcune opere nel corso della manifestazione CIGRE dedicata ai TSO

— Agnese Cecchini

Sta avendo luogo in questi giorni a Parigi il CIGRE, evento biennale dedicato alle TSO di tutto il mondo (Palais de Congrès – 26-31 agosto). Quest'anno la manifestazione ha aperto i battenti affrontando il tema del cambiamento climatico e del ruolo del comparto elettrico per rispondere a questa chiamata globale. Una sfida che si pu  affrontare da diversi punti di vista. Lo stesso RTE, il TSO Francese, nel corso dei lavori ha sottolineato l'importanza di progettare e riprogettare pensando alla biodiversit  e affrontando in modo olistico su diversi livelli (nel numero di e7 della prossima settimana ci sar  una intervista a Nathalie Devulder, directrice développement durable, di RTE).

Un cos  grande cambiamento culturale richiede un linguaggio a pi  voci. Ne   la prova la presenza all'interno della manifestazione, della mostra dell'artista belga Elena Paroucheva che offre uno sguardo all'ambiente che ci circonda in cui poesia, danza e tralicci elettrici accompagnano lo sguardo dell'uomo verso una consapevolezza rinnovata all'ambiente. Lei gentilmente ci ha mostrato le opere e la filosofia che   dietro la sua [art pylones](#).



**Un incontro tra arte e elettricità.
Come ha cominciato a guardare ai
tralicci in modo artistico?**

Si può dire che ho iniziato da piccola, durante i viaggi passavamo veloci davanti a questi enormi tralicci giganti. Li guardavo erano giganti. Noi ci muovevamo ma guardandoli sembrava che si muovevano loro che danzavano. Li guardavo e pensavo: sembra che danzano. Poi ho concretizzato questo pensiero. Nel 1998-99 ho letto sulla stampa che entro il 2008 sarebbero spariti nella zona di Parigi e poi in tutta la Francia entro il 2030, perché le reti sarebbero state interrare. A quel punto mi sono detta che dovevo fare qualcosa. Volevo salvaguardare questi giganti come un simbolo della nostra epoca. Dopo i Menhir e le cattedrali questo era il simbolo della nostra opera.

RTE in seguito mi ha detto che avevo letto una cosa folle, ma è stato il mio avvio per cominciare...

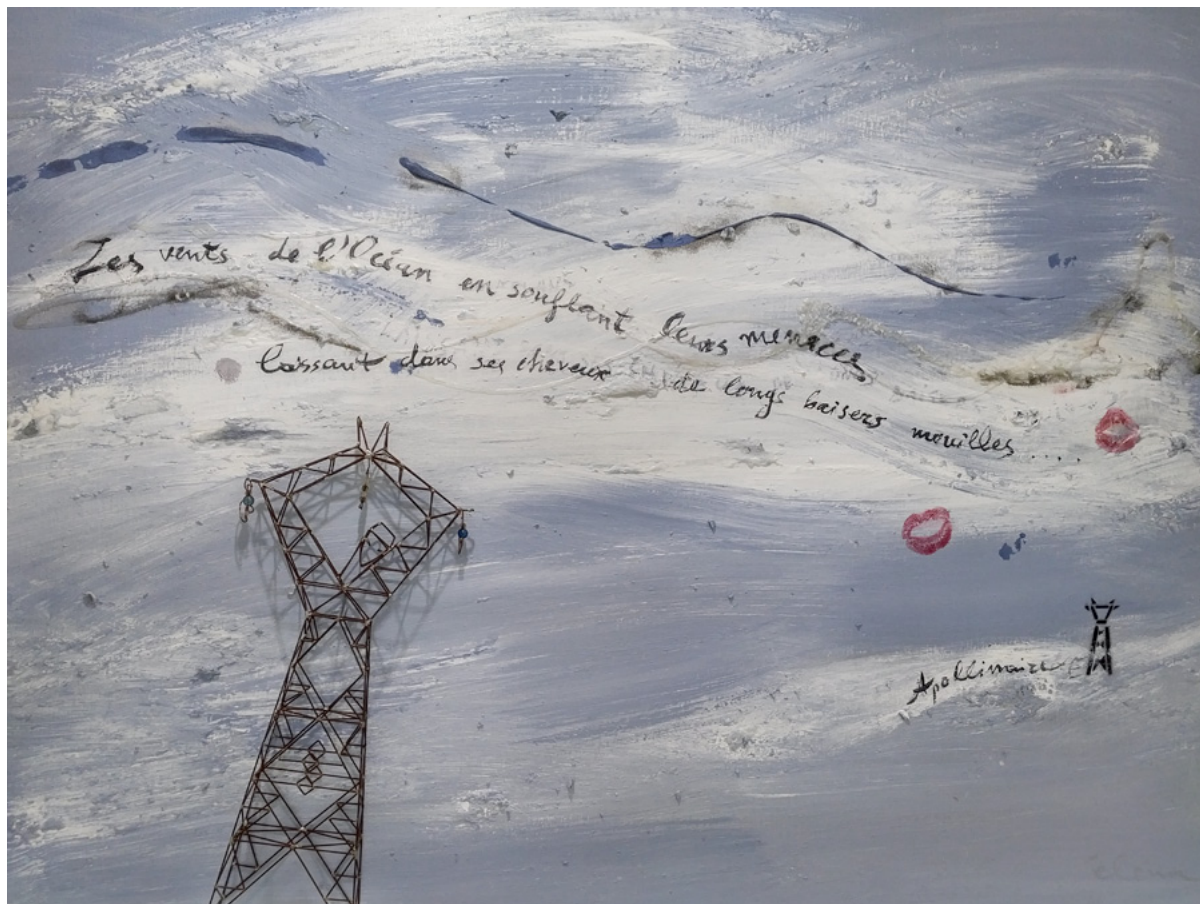


Lei crede che uno sguardo di artista verso l'elettricità possa favorire uno sguardo verso la sostenibilità?

Verso l'ambiente! Ne sono persuasa. Ho lavorato e incontrato tanti filoni e scienziati, come il presidente di Future Earth e ne sono tutti convinti. Non possiamo vivere nel mondo senza un rispetto della natura e del paesaggio naturale e urbano. Sono d'accordo con chi esprime queste teorie, io porto avanti questa convinzione con il lavoro artistico.

Il mio obiettivo è far ricordare alle persone in che ambiente viviamo, farlo riscoprire fuori dalla quotidianità. Le risorse elettriche in quanto infrastrutture nel paesaggio.

Qui (nell'opera) abbiamo Apollinaire e il traliccio...



In questa opera aumenta la compagnia, perché abbiamo anche la poesia. Un quadro ispirato da Apollinaire. Ho messo una scultura in basso e addirittura dei baci che ho dato. C'è la poesia la parola e la pittura e ovviamente l'elettricità.

Mentre qui abbiamo un modello di una scultura che ho realizzato che è di 30 metri, 32 esattamente. Questa l'ho fatta per i giochi invernali di Soči 2014, si trova su una collina sopra le piste. Lì invece c'è un'altra opera monumentale in Francia. E' in un sito turistico termale visitato da 5 milioni di turisti ma è stato sviluppato dopo l'arrivo delle linee elettriche negli anni '50. Quindi hanno sviluppato il sito termale con i 4 tralicci nel mezzo del sito termale. Qui c'è anche una scultura antica nella foto che fa vedere la scultura antica e moderna insieme. Un'opera che è sempre lì e che vivrà insieme alla vita dei tralicci.

Roma, nuovo modello di raccolta differenziata porta a porta per i negozi

Saranno coinvolte 85mila utenze commerciali

Redazione

Entro settembre un nuovo modello di raccolta differenziata porta a porta, simile nelle linee guida a quello già in fase di adozione per gli utenti domestici di alcuni quartieri dei Municipi I VI e X di Roma, sarà esteso anche alle utenze commerciali. Le novità – presentate questa settimana durante una conferenza stampa in Campidoglio dalla Sindaca Virginia Raggi con l'Assessora alla Sostenibilità Ambientale Pinuccia Montanari e Carlo Cafarotti, Assessore Sviluppo Economico, Turismo e Lavoro di Roma – riguarderanno ristoranti, negozi, supermercati, alimentari, scuole e mercati, per un totale di oltre 85 mila utenze commerciali.



foto presa dalla pagina FB di Roma Capitale

Le novità introdotte

Tra le regole che verranno introdotte: un metodo di valutazione che premia gli utenti virtuosi, l'adozione di un kit dotato di microchip per individuare di chi invece non conferisce in maniera corretta; l'affidamento del servizio a un unico operatore per ogni lotto e una nuova mappatura delle utenze.

I servizi previsti

La nuova raccolta porta a porta per le attività commerciali prevede il conferimento dell'organico, di carta, cartone, vetro, cassette in plastica, e residuo non differenziabile. Saranno coinvolte più di 37mila attività di ristorazione e circa 48mila utenze non domestiche su strada.

Un bando da 131 milioni

Il bando legato al nuovo servizio ammonta a 131 milioni di euro ed è stato vinto da quattro operatori (Sangalli, Avr, Sarim, e Multiservizi). I 16 lotti (ognuno legato a un singolo municipio, ad eccezione del I) saranno distribuiti tra queste società che effettueranno una divisione in 3 aree. A ciascuna zona corrisponderà un calendario differente relativo alle modalità del ritiro.

Raggi, "in arrivo una una rivoluzione per 85 mila utenze"

"È in arrivo una rivoluzione per oltre 85mila utenze commerciali. Estendiamo il nuovo "porta a porta" anche a ristoranti, negozi, supermercati, alimentari, scuole e mercati. Questo si aggiunge al nuovo sistema di raccolta tecnologica delle utenze domestiche con cui Ama è partita nel VI e X Municipio. Oggi, ad accettare la sfida, sono anche i commercianti che abbiamo già incontrato per illustrare il progetto. Una raccolta molto più semplice, fatta con modalità prestabilite, in giorni e orari programmati, sempre con sacchi o bidoncini con TAG dotato di microchip per monitorare i conferimenti. Vogliamo dare risposte reali e strutturali alla nostra città per arrivare all'obiettivo che ci siamo prefissati: il 70% di differenziata entro 2021", ha commentato la sindaca di Roma Virginia Raggi.

Ottimi risultati grazie a impegno dei cittadini

Soddisfatta anche Pinuccia Montanari, assessora alla Sostenibilità Ambientale di Roma Capitale. "Stiamo rispettando fedelmente la nostra programmazione per estendere velocemente, su tutta Roma, la nuova raccolta differenziata domiciliare – ha sottolineato Montanari – Gli ottimi risultati che abbiamo già ottenuto dimostrano la bontà del nuovo sistema di raccolta tecnologica. Merito anche dell'impegno e della collaborazione dei cittadini. Un cambiamento epocale che ora ampliamo anche agli esercizi commerciali con conseguenti benefici ambientali ed economici. Con calendari di raccolta semplificati più efficienti e svuotamenti dei bidoncini tracciati andiamo dritti verso una Roma più pulita ed efficiente".

ABBIAMO SCOPERTO CHE C'È VITA DOPO LA VITA.

Grazie al tuo **lascito testamentario**
a **Fondazione Umberto Veronesi**
la ricerca potrà andare avanti e migliorare
la vita delle generazioni future.



Dal 2003 Fondazione Umberto Veronesi sostiene i migliori ricercatori, impegnati a trovare **nuove terapie** per i tumori, le patologie cardiovascolari e neurodegenerative.

Scopri di più su **lasciti.fondazioneveronesi.it**



**Fondazione
Umberto Veronesi**
– per il progresso
delle scienze

Per saperne di più e ricevere gratuitamente la guida informativa sui lasciti, telefona allo **02.76018187** o scrivi una e-mail a **lasciti@fondazioneveronesi.it**. In alternativa, **compila il coupon** e invialo via fax al numero **02.76406966** oppure in busta chiusa a **Fondazione Umberto Veronesi - Piazza Velasca 5 - 20122 Milano**.

Con il Patrocinio e la collaborazione
del Consiglio Nazionale del Notariato



CONSIGLIO
NAZIONALE
DEL
NOTARIATO

Nome _____ Cognome _____

Indirizzo _____ Cap _____ Città _____ Prov. _____

tel./cell. _____ e-mail _____

Privacy – Art. 13, GDPR: I dati personali saranno trattati, con modalità prevalentemente elettroniche, da Fondazione Umberto Veronesi - titolare del trattamento - Piazza Velasca 5, 20122 Milano (MI) per inviare informazioni sui lasciti testamentari, nonché per contatti informativi istituzionali e di promozione di iniziative, progetti, per sondaggi e ricerche, attività di raccolta di fondi a sostegno della nostra missione, in virtù del legittimo interesse della Fondazione a fornire informazioni sulla propria attività per la quale con questa richiesta si è espresso interesse, e a dimostrare il proprio costante impegno alla realizzazione della propria missione. Inoltre, se lo si desidera, i dati saranno trattati per eseguire i predetti contatti in maniera personalizzata, cioè in base a interessi specifici, comportamenti, azioni, preferenze e caratteristiche della persona. Ciò comporterà la selezione delle informazioni archiviate rispetto alla persona, affinché questa riceva comunicazioni di suo interesse e in linea con le sue preferenze, evitando di essere disturbata da contatti non graditi o di non interesse. Tutti i contatti avverranno a mezzo posta, telefono (fisso e cellulare), e-mail, Sms. Le persone autorizzate al trattamento sono gli incaricati a: attività istituzionali e progetti, eventi, raccolta fondi, sistemi informativi e di sicurezza dei dati. Ai sensi degli artt. 15-22, GDPR, scrivendo al titolare al suddetto indirizzo postale o all'e-mail lasciti@fondazioneveronesi.it, si possono esercitare i diritti di consultazione, modificazione, di cancellazione e oblio, limitazione del trattamento dei dati, portabilità dei dati o opporsi al loro trattamento per motivi legittimi o per scopi informativi e promozionali, anche limitatamente a uno o più strumenti di contatto (es.: via e-mail e/o sms e/o posta e/o telefono). Qualora non sia precisato, l'opposizione al trattamento dei dati per fini informativi sarà inteso esteso a tutti gli strumenti di contatto. Si può richiedere anche l'elenco aggiornato e completo dei responsabili del trattamento. Si ha il diritto di presentare reclamo all'autorità di controllo per far valere i propri diritti. Informazioni da fornire in forma completa su lasciti.fondazioneveronesi.it

[] Lette le informazioni da fornire ai sensi dell'art. 13, GDPR desidero essere contattato in base ai miei interessi, preferenze e caratteristiche, in modo personalizzato.