



ECOMONDO 2016

È l'economia circolare il driver dello sviluppo di un pianeta che vuol ridefinire la sua impronta ecologica. Un ambito nel quale l'Italia svolge un ruolo di primo piano a livello europeo e che le quattro giornate alla Fiera di Rimini hanno certificato.

Questa la positiva fotografia dei saloni organizzati da Italian Exhibition Group SpA (la nuova società nata dall'integrazione tra Rimini Fiera e Fiera di Vicenza), condivisa dagli attori

protagonisti di questo grande appuntamento europeo - in contemporanea il 20° Ecomondo, 10° Key Energy, Key Wind, H2R Mobility for Sustainability e Condominio Eco - dedicato al sistema della green economy, inaugurato martedì scorso dal Ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti.

105.574 (+2% rispetto al 2015) i visitatori alla Fiera di Rimini nelle quattro giornate, oltre 11.000 stranieri.

Qualità e internazionalità del business esaltano il giudizio diffuso fra espositori e visitatori. Continuano a crescere le sezioni innovative e si registra il segnale delle manifestazioni di successo: la prenotazione degli spazi per la prossima edizione.

“In questi venti anni - dichiara Lorenzo Cagnoni, Presidente di Italian Exhibition Group - abbiamo saputo accompagnare la straordinaria performance della green economy italiana. Le imprese sono state protagoniste di una vetrina di eccellenza affacciata sul mondo; un'opportunità di business, di relazioni e di conoscenza ad un livello elevatissimo testimoniato dalla presenza del Governo e dell'Unione Europea. Ora la sfida è diffondere questo protagonismo nel mondo: dopo quella brasiliana, Ecomondo nel 2017 organizzerà un'edizione in Cina”.

Numeri da record per le iniziative in programma: oltre 1200 imprese su 113.000 mq della Fiera di Rimini; centinaia di seminari, aperti dagli Stati Generali della Green Economy, con mille relatori; 550 buyers protagonisti di 4.500 incontri d'affari; 520 i giornalisti accreditati in sala stampa e, ad oggi, 163 milioni di contatti media grazie alla grande attenzione delle testate generaliste e di settore; eco amplificata dai social col raddoppio delle impressions complessive - 10.476.538 - per #ecomondo, #keyenergy e #cittasostenibile; oltre 2500 i tweet; +548% like su Facebook durante l'evento; 120 le fermate straordinarie di Trenitalia alla stazione RiminiFiera.

“Ad Ecomondo sono stati dibattuti i qualificati contenuti della Commissione Europea - commenta il Prof. Fabio Fava, responsabile del Comitato Tecnico Scientifico - inoltre è stato definito un programma italiano per lo sviluppo della bioeconomia”.

“Il mondo delle rinnovabili e dell'efficienza energetica che si è ritrovato a Key Energy - spiega Gianni Silvestrini, Presidente del Comitato scientifico - è in gran movimento. Le imprese dovranno offrire il loro contributo per avere la metà della produzione elettrica da fonti green e raggiungere nuovi traguardi”.

Nel 2017 le fiere della green economy saranno a Rimini Fiera da martedì 7 a venerdì 10 novembre.

Tutti i comunicati stampa sono disponibili nella media room

di www.ecomondo.com; www.keyenergy.it; www.h2rexpo.it



Chimica: conferito il Premio Natta Lecture del Politecnico di Milano a Satchit Srinivasan di Solvay

Satchit Srinivasan, Vice Presidente Research & Technology alla Solvay Specialty Polymers USA, è stato insignito questa mattina del prestigioso riconoscimento “Natta Lecture” in Ingegneria Chimica del Politecnico di Milano.

Satchit Srinivasan attualmente è anche Responsabile RD&T Fluorinated Polymers alla sede Solvay di Bollate (MI). È entrato a far parte dell'azienda nel 1989 e da allora ha ricoperto numerose posizioni nell'area ricerca e sviluppo, technology e business management.

Il premio viene assegnato dal 2013 dal Dipartimento di Chimica, Materiali e Ingegneria Chimica dell'Ateneo a esperti del settore che si siano distinti per l'originalità dei loro studi e per gli straordinari risultati nelle aree d'interesse del Dipartimento.

Satchit Srinivasan ha tenuto la sua Lectio Magistralis sul tema “Molecules to Money and their impact on Life, Liberty and the Pursuit of Happiness”.

Nel corso del talk, Srinivasan ha riflettuto sulla percezione pubblica negativamente distorta dell'industria chimica e della produzione industriale in genere. Gli scienziati e gli ingegneri hanno la responsabilità morale di migliorare l'immagine della loro professione, non solo per loro stessi, ma per il bene della comunità. La chimica e l'industria, in particolare, hanno contribuito all'esistenza e al progresso della civiltà moderna e, secondo Srinivasan, saranno inevitabilmente parte fondamentale della soluzione ai problemi del nostro futuro.

Ha consegnato il premio Maurizio Masi, Direttore del Dipartimento di Chimica, Materiali e Ingegneria Chimica del Politecnico di Milano.



Novamont: sviluppata una tecnologia proprietaria per la produzione dell'HMF (idrossimetilfurfurale) e dell'acido furandicarbossilico a partire dalle radici del cardo

A partire dalla filiera del cardo, ed in particolare dalle radici, la ricerca Novamont è stata in grado di sviluppare la propria tecnologia per l'idrossimetilfurfurale, per

l'acido furandicarbossilico e per una serie di polimeri per uso *captivo* che permetteranno di rafforzare le partnership strategiche esistenti e di crearne di nuove.

Si tratta di un complesso sistema di tecnologie integrate, tutte ispirate al basso impatto. L'obiettivo è ora quello di creare un impianto dimostrativo e validare il prodotto in alcune prime applicazioni a partire dal 2018.

Sarà possibile così realizzare il MATER-BI di quinta generazione nonché una serie di prodotti con proprietà barriera all'ossigeno e all'anidride carbonica. La materia prima potrà essere ricavata dalle radici delle piante di cardo e sarà sempre più disponibile con l'espansione di questa filiera agricola.

“L'obiettivo di Novamont non è quello di sostituire plastiche esistenti quanto trovare soluzioni più sostenibili a una serie di applicazioni in fase di sviluppo o da sviluppare insieme a partner strategici: in questa ottica stiamo lavorando a questo complesso sistema di tecnologie per trasformarle nella nostra quinta infrastruttura di bioeconomia”, sostiene Catia Bastioli, amministratore delegato di Novamont.

Le tecnologie proprietarie Novamont e le generazioni del MATER-BI:

1. acido azelaico e acido pelargonico da oli MATER-BI di III generazione
2. biobutandiolo da zuccheri attraverso l'utilizzo di batteri MATER-BI di IV generazione



Dow Water & Process Solutions partecipa ad un progetto finanziato dall'UE per lo sviluppo di un nuovo processo di riutilizzo delle acque reflue nell'industria petrolchimica

Dow Water & Process Solutions, leader globale in tecnologie sostenibili di separazione e depurazione dell'acqua, nonché unità aziendale di The Dow Chemical Company (NYSE: DOW), si è aggiudicata il progetto LIFE+ REWATCH finanziato dall'UE, finalizzato allo sviluppo di un innovativo schema di riciclaggio per il miglioramento dell'efficienza idrica nel settore petrolchimico. Il progetto triennale che vedrà una collaborazione tra Dow Water & Process Solutions, Veolia, il Centro Tecnologico di Manresa,

l'istituto olandese di ricerca sul ciclo dell'acqua KWR Water e la Piattaforma Tecnologica Europea su approvvigionamento idrico e misure sanitarie, prenderà il via a gennaio con la costruzione di un impianto pilota presso il sito Tarragona di Dow. In base ai tempi previsti, l'impianto sarà operativo nel giugno del 2017 e rimarrà in funzione fino al mese di dicembre 2019.

Il progetto prevede un sito di dimostrazione che verrà installato presso il cracker di etilene di Tarragona di Dow Chemical per il trattamento delle acque reflue industriali di origine petrolchimica, incluse acque oleose con carico inquinante particolarmente gravoso, nonché la valutazione e la diffusione di un nuovo schema di trattamento per il riciclaggio delle acque reflue generate all'interno degli impianti petrolchimici stessi. L'iniziativa rappresenta un significativo passo in avanti per l'industria petrolchimica, non solo a causa dell'attuale mancanza di casi in Europa che esplorino soluzioni per il miglioramento della gestione idrica in questo settore, ma anche perché si tratta del primo progetto dell'intero settore volto a dimostrare la possibilità di replicare un nuovo processo di riciclaggio delle acque reflue da parte di altri impianti petrolchimici.

Gli effluenti di scarico generati dall'industria petrolchimica contengono una quantità talmente elevata di sostanze organiche da imporre la necessità di un trattamento complesso, che, a sua volta, richiede un elevato consumo energetico. L'approccio innovativo di LIFE+ REWATCH consiste nel fatto che mira a ridurre l'impatto ambientale

dell'industria petrolchimica dimostrando la fattibilità tecnica di uno schema di riciclaggio dell'acqua composto da varie tecnologie di depurazione dell'acqua.

Alexander Lane, direttore commerciale della zona EMEA di Dow Water & Process Solutions, afferma: "La miriade di sostanze contenute nelle acque reflue di origine petrolchimica richiede un trattamento complesso che comporta consumi energetici e costi elevati. L'utilizzo di membrane nel trattamento di queste acque reflue rappresenta un'innovazione che, a nostro parere, può segnare la differenza rispetto alle tecnologie tradizionali. Questo nuovo approccio può aiutare le aziende a ridurre i costi operativi e a migliorare la sostenibilità, promuovendo un'economia circolare in cui riciclaggio e riutilizzo sono concetti chiave".

Lo schema di trattamento dell'acqua in loco prevede pre-trattamento fisico-chimico, bioreattore a letto mobile (MBBR), ultrafiltrazione (UF), osmosi inversa (RO) e resine a scambio di ioni (IER). Le acque reflue subiranno innanzitutto un processo di pre-trattamento con carbone attivo in polvere (PAC) mediante la tecnologia Actiflo di Veolia, quindi saranno sottoposte ad un processo biologico finalizzato a ridurre l'elevato carico organico (MBBR). Seguirà poi una fase di ultrafiltrazione in cui le fibre IntegraFlux™ di DOW ridurranno sia la torbidità che il contenuto batterico delle acque reflue. I moduli DOW IntegraFlux™ lanciati recentemente possono far fronte ai flussi di acque reflue che pongono le sfide più impegnative, come quelli generati dall'industria petrolchimica, e permettono un risparmio energetico di fino al 15% rispetto alle fibre UF standard. Questa fase del processo è stata disegnata specificatamente per un consumo energetico ridotto ottimale così come un consumo minimo dei reagenti impiegati durante i cicli di filtrazione. Si tratta di uno degli aspetti più rilevanti del progetto, che tende ad ottimizzare costantemente i cicli di filtrazione a membrana anziché operare con un ciclo di pulizia fisso.

Il progetto LIFE+ REWATCH contribuisce allo sviluppo economico e sociale di Tarragona, dove è situato uno dei più grandi parchi industriali petrolchimici del Mediterraneo. Con oltre 10 hm³/anno di acqua dolce del fiume Ebro consumati dalle aziende del complesso, il progetto ha un'importanza cruciale per migliorare l'efficienza idrica del settore industriale. Uno schema di riciclaggio dell'acqua estrapolato su vasta scala per l'intero parco petrolchimico determinerebbe un risparmio nell'approvvigionamento di acqua dolce di 6,3 hm³/anno, sufficiente a riempire oltre 2.500 piscine olimpioniche. Altri vantaggi comprendono una riduzione della quantità di acque reflue generate, inclusi i relativi costi di trattamento e oneri di fognatura.

Questo progetto fa parte del più ampio impegno assunto dalla compagnia di sviluppare soluzioni efficienti di riutilizzo delle acque reflue in tutta Europa. Oltre a LIFE+ REWATCH, Camp Tarragona ospita l'iniziativa Demoware, un altro progetto finanziato dall'UE e gestito da Dow Water & Process Solutions. Il progetto prevede il riutilizzo delle acque reflue urbane delle città spagnole di Salou, Tarragona e Vilaseca nei processi industriali di alcuni impianti situati nel complesso petrolchimico di Camp de Tarragona. Poiché le aziende operanti nel complesso petrolchimico di Camp de Tarragona necessitano di un costante apporto di acqua dolce pulita, il riutilizzo delle acque reflue urbane può preservare le risorse del fiume Ebro contribuendo ad incrementare la disponibilità di acqua per altri usi, come quello domestico, agricolo e per progetti volti alla crescita del turismo.



SONGWON ottiene il Frost & Sullivan New Product Innovation Award 2016

SONGWON Industrial Co., Ltd. (www.songwon.com) ha annunciato oggi di essere stata premiata con il New Product Innovation Award 2016 di Frost & Sullivan per il suo impegno nell'innovazione nel mercato degli stabilizzanti per polimeri.

Ogni anno la società di consulenza globale Frost & Sullivan assegna il New Product Innovation Award ad una società che abbia sviluppato un elemento di innovazione in un prodotto, facendo leva su tecnologie all'avanguardia. La decisione di conferire questo riconoscimento a SONGWON si è basata sulla valutazione indipendente di Frost & Sullivan di due fattori fondamentali - gli attributi del nuovo prodotto e l'impatto sui clienti.

Le recenti analisi condotte da Frost & Sullivan hanno chiaramente dimostrato il grande impegno di SONGWON nell'innovazione e nella differenziazione del mercato europeo degli stabilizzanti per polimeri. Gli analisti della società hanno rilevato che lo sviluppo attivo da parte di SONGWON di nuove soluzioni stabilizzanti come SONGXTEND® 1301 per XPS contenente i nuovi ritardanti di fiamma polimerici (pFR), è stato un'attestazione di innovazione di prodotto e di strategia di business eccellenti.

Frost & Sullivan ha anche riconosciuto l'orientamento al cliente di SONGWON. La società ha potuto osservare che, mentre il SONGXTEND® 1301 rappresenta un esempio dell'approccio innovativo di SONGWON rispetto alle linee guida normative, il SONGNOX® PQ SB (versione semi-perlinata dell'antiossidante SONGNOX® PQ) è un eccellente esempio dello sviluppo prodotti di SONGWON in risposta ai bisogni dei clienti in termini di miglior controllo della manipolazione degli stabilizzanti e di spazi di lavoro più puliti. Un altro esempio evidenziato da Frost & Sullivan è stata la miscela tricomponente SONGNOX® 1162 FF, contenente SONGNOX® PQ, creata da SONGWON per soddisfare la domanda da parte dei clienti per le applicazioni di polipropilene orientato biassialmente (BOPP).

“Siamo molto lieti di ricevere questo riconoscimento da Frost & Sullivan,” afferma Maurizio Butti, CEO di SONGWON Industrial Group. “In SONGWON, siamo sempre stati guidati da un’innovazione focalizzata sul cliente e motivati dall’impatto positivo che i nostri prodotti e le nostre soluzioni hanno sui business dei clienti stessi.”

A proposito di SONGWON Industrial Co., Ltd.

SONGWON, fondata nel 1965 e con sede a Ulsan, in Corea del Sud, è leader nello sviluppo, produzione e fornitura di specialità chimiche. Secondo produttore mondiale di stabilizzanti per polimeri, SONGWON opera con società del proprio gruppo in tutto il mondo, offrendo il duplice vantaggio di una struttura globale e di organizzazioni locali prontamente accessibili. Esperti dedicati collaborano strettamente con i clienti nello sviluppo di soluzioni personalizzate, in risposta a singoli requisiti.

Per ulteriori informazioni, visitare: www.songwon.com.



Accadueo-CH4

Il 19 ottobre si è tenuto alla fiera di Bologna in occasione di Accadueo-CH4 il convegno sul ruolo dell’Italia, hub per il gnl nel mediterraneo e nel sud dell’Europa alla presenza dell’ex Ministro dell’Ambiente Corrado Clini.

Di seguito un resoconto delle relazioni presentate.

Antonio Jr. Ruggiero, Direttore responsabile rivista CH4 ha coordinato i lavori assieme a Sergio Miotto del Consorzio Concessioni Reti Gas.

Rolando Gualerzi Progetto GNL - Italia, Gruppo Del Barba.

“Al 2030 il 50% dei trasporti viaggeranno a gnl. In questi mesi ho fatto una analisi sull’utilizzo del gnl nel mondo. A partire dalla navi che utilizzano il gnl: sono tante e in forte crescita. Un costruttore ha avuto la richiesta di 18 motori navali dal Giappone. Costa crociere sta montando 3 grandi motori sulle navi da crociera. Nel mare del nord si viaggia solo a gnl. Dovremmo essere i primi ad agire per far usare gnl ai pescherecci.

Altra chiave è l’autotrasporto, investendo nei motori per usare il gnl. Novità nelle proposte di legge che sono state presentate: costituire un laboratorio sul gnl per presentare le opportunità ai regolatori.

Intesa tra ministeri che hanno creato delle strutture per studiare l’uso del gnl a livello di trasporto terrestre, navale e per gli altri usi, assieme alle regioni, porti e università e alle imprese del trasporto nelle sue varie forme per far crescere una cultura su questo settore”.

Corrado Clini Visiting Professor - School of Environment, Tsinghua University, Pechino. Ex Ministro dell’Ambiente

“A Parigi si è decisa la riduzione dei combustibili da qui al 2040. Dovremo passare dall’86% attuale a più o meno il 50% entro il 2040 nell’uso di combustibili fossili. Dovremo stare nello scenario che si chiama Energreen, molto impegnativo perché comprime il ruolo dei combustibili. Però il contesto globale mette in chiaro che c’è una forte competizione tra i combustibili. Il ruolo del carbone è messo in discussione da Cina e Stati Uniti, da questi ultimi con lo shale gas; il ruolo del carbone potrebbe essere messo in discussione dall’India, se questa si approvvigionerà soprattutto di gnl. Quello che si presume è una forte crescita dell’offerta di gnl a scapito di olio e carbone, dove il gnl può essere utilizzato per la generazione di elettricità. Questo è un dato che deve essere preso in considerazione dall’Italia, paese dove il gas è importante, come anche oil e carbone. Si pensi che stiamo dismettendo 52 centrali termoelettriche, la maggior parte delle quali sono a ciclo combinato, che quindi possono produrre anche con il metano; queste hanno solo circa 15 anni di vita, ossia un quarto della vita media di questi impianti. Dobbiamo tener conto di quello che succede in queste settimane: sul WSJ si dava rilievo al giacimento di gas naturale scoperto in Egitto da parte dell’Eni. Nella stampa asiatica si legge che il Mozambico è diventato una grande produttore di gas naturale chi ci lavora? Intanto l’Eni, che ha trovato il primo dei 4 giacimenti, ma stanno intervenendo cinesi e indiani, grandi economie che investono in questo combustibile; per una ragione anche strategica si sta dismettendo l’uso di pipeline in Asia e si preferisce il trasporto di gnl tramite navi rispetto alla creazione di infrastrutture a partire dai giacimenti disponibili, c’è un cambiamento generale nella struttura di supporto. Aggiungo che l’Iran è uscito dalle sanzioni e il suo obiettivo è tornare ad un livello di produzione di 5 miliardi di barili all’anno; è ancora concentrato sull’oil, ma sta lanciando un progetto di recupero del gas associato per evitare il flaring, per usarlo nel settore dei trasporti e per l’esportazione, quindi si stanno presentando altri sul mercato operatori che gestiscono il gas attraverso la liquefazione e il trasporto marittimo.

Grandi attori sono India e Cina e, poi l’Europa e il Sud America. Statunitensi e cinesi hanno presentato MARPOR6 che ha disposto le eliminazioni di zolfo dal trasporto marittimo, la costa est e ovest Usa sono zone di protezione Eca. Il porto di Shanghai non può essere frequentato da navi con emissioni di zolfo. Ad Amburgo ha avuto luogo una riunione di costruttori di navi da crociera e commerciali ed uno dei temi è stato la riconversione dei motori per usare il gnl e poi i motori ibridi, questo tema è stato ripreso a inizio ottobre a Tianjin, dove è stata annunciata una joint venture tra Fincantieri e Carnival per la costruzione di navi alimentate a gnl. Il 2016 avvierà un processo che metterà in moto una catena difficilmente limitata alle aree marittime che hanno scelto di proteggersi dalle emissioni di zolfo. Nei paesi del

Mediterraneo europeo devono entrare in vigore le stesse misure che sono in vigore nel mare del Nord e nel Baltico, come avviene nell'Atlantico, nel Pacifico, nel mare di Cina e nell'Oceano indiano. Italia e altri paesi europei si stanno ponendo in termini di competizione. Il progetto COSTA vuole fare del Mediterraneo un'area ECA. Intanto la Grecia, con i soldi cinesi, la Francia con Marsiglia e la Spagna con Barcellona stanno correndo. Il rischio è che se non decidiamo ed operiamo in fretta, siamo perdenti. Dobbiamo decidere quali sono gli hub, perché 18 porti italiani non possono essere Hub. Anche perché nel frattempo si sta sostituendo il gnl anche per il trasporto terrestre. La Germania, a livello normativo in orizzonte breve, sta decidendo per il 2020-2025 - e lo sta decidendo l'Europa nel 2025-2030 - di abbandonare completamente il diesel. C'è un contesto globale in movimento che suggerisce all'Italia di assumere una strategia sul gnl che dovrà essere un punto di riferimento significativo, tale da modificare il nostro portafoglio energetico rispetto a come si è codificato negli ultimi 40 anni".

Corrado Storchi Public Affairs Director, LandiRenzo S.p.A., ha parlato dell'Utilizzo del GNL per mezzi di trasporto terrestri

In primis la presentazione dell'azienda, che ha investito 30 mln di euro per il nuovo centro di ricerca e sviluppo, per intercettare anche il futuro come per esempio il gnl e per conciliare l'essere green con il risparmio economico. Landirenzo spa è nata nel 1954 e quotata in borsa nel 2007. Ha 13 filiali nel mondo e tanti marchi acquisti dopo la quotazione in borsa. Storchi ha poi parlato di alcune applicazioni che l'azienda ha sviluppato negli Stati Uniti con certificazione EPA, in Italia con versatilità metano e diesel e in Canada con il dual fuel.

"Sempre di più il tema è impattato dalle decisioni della politica, dopo il diesel gate si sta correndo, c'è un tema di auto elettrica molto forte con un ventaglio di soluzioni nelle auto passeggeri; l'elettrico è una soluzione, ma nel nostro paese abbiamo una filiera legata al gas e nell'heavy duty la competizione è più ristretta. Per approdare al gnl come sistema paese dobbiamo intercettare le nuove sfide e non dobbiamo parlare singolarmente ma come sistema".

Roberto Tosetto Direttore Interporto Padova ha parlato del work in progress dell'interporto di Padova: pronti per l'autotrasporto con GNL

Ha sottolineato la vocazione ambientale dell'interporto, che da tempo produce l'energia pulita: nei tetti hanno installato una dei più grandi impianti d'Europa, produce più energia di quella che usa, l'intermodalità mette insieme tutte le realtà che fanno trasporto, nell'interporto è nato distretto dell'intermodalità: dogana motorizzazione civile, lavaggi container e pesatura e di conseguenza punto di rifornimento per i camion gnl.

Il cityporto è il progetto che consente le consegne nell'ultimo miglio utilizzando il metano.

La mancanza di leggi fa sì che l'interporto al momento stia operando con ordinanza sindacale, perché non si può aprire un rifornimento mono carburante ma dovrebbe aprire contestualmente anche un pompa di benzina e diesel. Grazie all'impulso dell'interporto è partita una modifica di legge regionale per monocarburante ma anche un decreto legislativo che dovrebbe arrivare a breve.

Per ora hanno avuto l'autorizzazione al centro di stoccaggio e transito grazie ai Vigili del Fuoco.

Oltre alle navi e ai trasporti terrestri il gnl potrebbe essere usato anche nei locomotori ferroviari.

Simone Siciliano Vice Sindaco Comune di Gela

Ha parlato del caso di Gela: un polo per l'innovazione delle tecnologie GNL nel Mediterraneo

Il sistema paese per incapacità decisionale non ha scelto di risolvere le crisi industriali.

Gela è un impianto spento, persi dal 2012 al 2014 5.000 posti di lavoro fino alla chiusura della più grande raffineria d'Europa con 24 comuni in crisi nelle province di Ragusa, Caltanissetta e Catania.

Il serbatoio più grande d'Europa, riqualificato recentemente, oggi è fermo ma si va alla riconversione creando una piattaforma logistica di carburanti alternativi: 700 mila tonnellate di oli vari, oggi si parla anche di pre-trattamento dei rifiuti per oli combustibili.

"L'amministrazione comunale da un anno vuole fare sinergia tra i porti di Augusta, Catania, Siracusa, Pozzallo e Gela. Gela si ritaglia il ruolo dell'unico porto industriale esistente in Sicilia, un porto che ha tutto ciò che serve e può giocare un ruolo nella riconversione dual fuel e nel gnl.

Ci sono varie opzioni. Ora la domanda non è dove fare gli hub, ma quando farli. Stiamo operando per fare in modo che Gela diventi un polo di riferimento".

Maria Cristina Zuchi, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ha parlato sullo stato della direttiva DAFI sull'utilizzo dei carburanti alternativi. Entro il 2025 nei porti marittimi va creata una rete di rifornimento gnl. Entro il 2030 nella navigazione interna vanno creati dei punti di rifornimento per il gnl. "Il Mise ha studiato gli aspetti operativi per il gnl, i Ministeri infrastrutture e trasporti hanno curato i trasporti marittimi. Entro il 18 novembre deve entrare in vigore il decreto legislativo, attualmente il decreto legislativo è in esame alla Camera, ieri c'è stata un'audizione con gli operatori per fare alcune modifiche: i punti fondamentali sono quelli relativi alla agli art.3, 6, 9 dove si prevede una autorizzazione unica anche per impianti di piccole dimensioni con una procedura semplificata, delegando le decisioni al livello più vicino all'utente: allo Stato quelli superiori alle 200 tonnellate, da 50 a 200 tonnellate a livello regionale e sotto di queste ai comuni .

Il ministro sta partecipando ai progetti GAINN4CORE E GAINN4MOS.
Con la DAFI si andrà allo snellimento della procedura e alla creazione delle reti degli hub”.

Cristiano Fiameni Direttore Tecnico CIG - Comitato Italiano Gas

“Tutti stanno correndo in questo settore, c’è una grossa attività normativa in corso, l’inizio di tutto sono i regolamenti IMO, per abbassare lo zolfo. La soluzione è quella di passare al gnl come dual fuel o come unico combustibile. La direttiva dà un mandato - in questo caso il M/533 - che chiede al CEN e al CENELEC che alla fine dell’anno ci siano gli standard per gli autoveicoli e nel 2017 per le navi. A livello europeo ci sono 3 comitati: uno in generale, uno per l’autotrasporto e uno per le navi. Le norme sono sviluppate sia al livello mondiale che europeo. La Francia ha la segreteria del comitato europeo e del comitato mondiale per l’elaborazione della norma, a dimostrazione dell’interesse delle industrie francesi. Alcune norme sono state già approvate sul gnl e sulla progettazione onshore e offshore

Massimo Santori CNHi - IVECO - Institutional Relations

“L’evoluzione dei prodotti Iveco dal 2000 ad oggi: il contributo tecnico portato ha consentito per i nostri veicoli il -33% di riduzione di Co2 e gas serra. Stiamo partecipando ai tavoli ministeriali: al momento c’è una competizione tra elettrico e gas, ma in realtà sul lungo percorso non c’è altra soluzione alternativa al metano liquefatto per un problema di autonomia. Nel 2016 abbiamo presentato a giugno un mezzo da 400 Cv con 1.500 chilometri di autonomia, inclusi 300 km di riserva CNG. Ulteriore passo è l’utilizzo di bio gnl-cng con abbattimento significativo di co2 e l’avvio dell’economia circolare. Alla sostenibilità ambientale si va di pari passo con la sostenibilità economica, che consente abbattimenti importanti dei costi di esercizio. Oggi in Italia ci sono 6 stazioni per gnl. C’è il progetto di un hub a Livorno.



Michelin nella Climate A List CDP

CDP, l’organizzazione internazionale non-profit che guida le economie sostenibili, ha inserito Michelin nella Climate A List, la lista delle aziende classificate “A” come riconoscimento per le azioni e le strategie aziendali intraprese per ridurre le emissioni e mitigare i cambiamenti climatici. Le aziende su scala mondiale che fanno parte della Climate A List sono 193.

Su richiesta di 827 investitori internazionali, cdp stila una valutazione indipendente delle strategie ambientali delle imprese. Sono migliaia le aziende che sottopongono a cdp i dati relativi alle azioni intraprese dalle loro società per ridurre le emissioni al fine di una valutazione indipendente, ma solo il 9% delle imprese che partecipano al programma sul cambiamento climatico di cdp hanno ottenuto la classificazione “A”.

Claire Dorland Clauzel, membro del comitato esecutivo del gruppo Michelin, ha affermato: “La Michelin è l’unico produttore di pneumatici incluso nella Climate A List. Ne siamo molto orgogliosi, ma siamo anche consapevoli della strada che dobbiamo ancora percorrere. La nostra strategia di crescita sostenibile si sposa perfettamente con i nostri obiettivi di responsabilità aziendale. Michelin sarà presente anche alla COP22 di Marrakech per promuovere prodotti e servizi che supportano una mobilità sempre più pulita, efficiente e rispettosa dell’ambiente, continuando nel contempo a stringere e ricercare partnership con soggetti pubblici e privati per immaginare la mobilità di domani.”

Paul Simpson, CEO di cdp, ha dichiarato: “Ci congratuliamo con le 193 aziende della Climate A List, che aprono la strada verso un futuro a basse emissioni di carbonio. Le aziende sono attori chiave per consentire all’economia globale di raggiungere i suoi nuovi obiettivi climatici. La leadership di questo gruppo indicherà la strada anche alle altre imprese per intraprendere azioni coraggiose al fine di capitalizzare le numerose opportunità che ci attendono.”

Fin dalla fondazione, nel 1889, la missione di Michelin è contribuire al progresso della mobilità di beni e persone attraverso la produzione e la commercializzazione di pneumatici per tutti i tipi di veicoli, dalle due ruote alle macchine movimento terra. Inoltre, Michelin accompagna il viaggiatore con un’ampia gamma di carte e atlanti stradali, guide turistiche, guide alberghi-ristoranti, il sito Internet viamichelin.it e App. Il Gruppo, la cui sede si trova a Clermont-Ferrand (Francia), è presente in 170 paesi e ha 68 siti produttivi in 17 paesi diversi, dove, nel 2015, sono stati prodotti 184 milioni di pneumatici. Vi lavorano 111.700 persone. Il suo Centro di Tecnologia, cuore del settore di Ricerca e Sviluppo, ha sedi in Europa, America del Nord e Asia. Michelin investe circa 700 milioni di euro l’anno in Ricerca e Sviluppo, strategia alla base di tutte le sue innovazioni.