

RASSEGNA STAMPA

AGOSTO 2020

25.08.20



Chioggia, Mise "conferma" norma ad personam. Servizio Studi Senato: rischio contenzioso

Il ministero ha confermato che il progetto è l'unica fattispecie riferibile alla norma del DL Agosto. Il dossier del Servizio Studi: si valutino effetti di contenzioso per progetti già autorizzati

Dagli elementi forniti dal ministero dello Sviluppo economico nella relazione tecnica al decreto Agosto arriva la conferma ufficiale che il progetto di Chioggia è ad oggi l'unico interessato dalla norma contro i depositi di Gpl, definita ieri "Un caso di arbitrio politico" da Dario Soria, direttore generale di Assocostieri.

Citando la Relazione Tecnica del decreto, il Servizio Bilancio Senato, dove il decreto avvia oggi l'iter, rileva infatti a pag. 219 che " sotto il profilo economico e finanziario, sulla base delle informazioni fornite dal Ministero dello Sviluppo economico, alla data di entrata in vigore della presente disposizione (15 agosto 2020), sussiste un'unica fattispecie astrattamente riconducibile a quella disciplinata dalla lettera b) del comma 24". Precisando che "si tratta dell'autorizzazione a realizzare nel Comune di Chioggia , nell'area portuale di Val da Rio, un deposito costiero di carburanti, destinato ad accogliere fra l'altro 9.000 mc di gas di petrolio liquefatto – Gpl, di cui al decreto interministeriale del Ministero per lo sviluppo economico e del Ministero delle infrastrutture e trasporti – MIT 26 maggio 2015 n. 17407. Deposito che non risulta ancora ultimato né entrato in funzione, anche in ragione di provvedimenti di sequestro adottati dall'Autorità giudiziaria". Aggiungendo che "in ogni caso con decreto interministeriale di cui al comma 25 saranno censite tutte le situazioni astrattamente riconducibili alle fattispecie di cui al comma 24".

Un'altro dossier del Senato, quello del Servizio Studi, ricorda poi che mentre la lettera a) del comma 24 vieta le autorizzazioni e qualsivoglia altro atto di assenso - ivi comprese autorizzazioni paesaggistiche, valutazioni di impatto ambientale e concessioni demaniali - per attività aventi ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di Gpl, la lettera b), riguarda invece " gli impianti di stoccaggio i quali alla data di entrata in vigore del provvedimento risultano essere stati già autorizzati, ma non ancora in esercizio, vietandone l'avvio dell'esercizio stesso", che è il caso appunto del deposito di Chioggia. Disposizioni su cui il Servizio Studi invita a considerare il rischio contenzioso.

"Si valuti - scrive il Servizio Studi - la disposizione di cui alla lettera b) del comma 24, in relazione ai possibili effetti di contenzioso in relazione ai siti già oggetto di autorizzazione, considerato peraltro che il successivo comma 25 della norma non prevede un termine per l'emanazione del D.M. del MISE inerente anche la materia degli indennizzi". Rilevando inoltre, a proposito in particolare degli indennizzi, che nel decreto non vengono fissati limiti temporali per l'adozione del decreto Mise di concerto con Minambiente, Infrastrutture e Mibact che dovrà definirne le modalità. Indennizzi per i quali, va ricordato, il comma 26 prevede l'istituzione di un apposito fondo di dotazione di complessivi 29 milioni di euro nell'arco del triennio 2020 - 2022. Elementi di giudizio importanti questi del Senato che avvalorano la tesi che si tratti di "una norma ad personam" dettata da criteri puramente elettorali.

24.08.20



DL Agosto e deposito di Chioggia, un caso di arbitrio politico

Intervento del d.g. di Assocostieri Dario Soria

“La Costituzione è il fondamento della Repubblica. Se cade dal cuore del popolo, se non è rispettata dalle autorità politiche, se non è difesa dal governo e dal Parlamento, se è manomessa dai partiti verrà a mancare il terreno sodo sul quale sono fabbricate le nostre istituzioni e ancorate le nostre libertà” (Don Luigi Sturzo).

Ho voluto aprire con questa frase di Don Luigi Sturzo il mio breve contributo sul tema della libertà di iniziativa economica nel settore energetico, per ricordare ancora una volta, a me stesso in primis, il valore dei principi fondanti il corretto regolamento l'iniziativa economica nel nostro Paese.

Oggi, alla luce del decreto-legge che introduce misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia (cosiddetto “decreto Agosto”) approvato dal Consiglio dei Ministri in data 7 Agosto u.s. mi corre l'obbligo di ragionare su questi principi, in particolare, alla luce delle previsioni contenute, nell'attuale art. 95 del d.lgs. 104/2020, ribattezzato “Rilancio 2”.

Tale articolo prevede, ai commi 24, 25 e 26 ([v. Staffetta 07/08](#)) che: “24. Al fine di tutelare l'ambiente e la pubblica sicurezza nonché salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale italiano, nei siti italiani di cui all'articolo 1 della legge 20 febbraio 2006, n. 77, inseriti nella «lista del patrimonio mondiale» e posti sotto la tutela dell'Unesco, è vietato:

- a) il rilascio di autorizzazioni e di ogni altro atto di assenso, ivi compresi le autorizzazioni paesaggistiche, i provvedimenti di valutazione di impatto ambientale e le concessioni demaniali per ogni attività avente ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di Gpl nei siti riconosciuti dall'Unesco;
- b) l'avvio dell'esercizio degli impianti di stoccaggio Gpl, collocati nei suddetti siti riconosciuti dall'Unesco, già autorizzati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e non ancora in esercizio.

25. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico adottato di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, sono individuate le autorizzazioni e gli ulteriori atti di assenso, già adottati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e dichiarati inefficaci ai sensi delle lettere a) e b) del comma 24, nonché stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dell'eventuale indennizzo di cui al comma 26 nei limiti delle risorse ivi previste.

26. È istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un fondo con una dotazione di euro 1 milione per l'anno 2020, di euro 15 milioni per l'anno 2021 e di euro 13 milioni per l'anno 2022, finalizzato all'erogazione, ove ne ricorrano le condizioni e fino ad esaurimento delle risorse, di un indennizzo in favore dei beneficiari delle autorizzazioni o degli ulteriori atti di assenso, dichiarati inefficaci ai sensi del comma 25. Agli oneri derivanti dal presente comma pari a 1 milione di euro per l'anno 2020, di euro 15 milioni per l'anno 2021 e di euro 13 milioni per l'anno 2022 si provvede ai sensi dell'articolo 114.

La disposizione in oggetto mira ad impedire la realizzazione del deposito di stoccaggio costiero di gpl nell'area di Chioggia, il cui scopo è garantire l'approvvigionamento di Gpl nel nostro Paese tramite piccole navi gasiere che sostituiranno totalmente l'attuale rifornimento a mezzo autocisterne provenienti dalla Francia.

Al di là dei connotati nazionalistici dell'iniziativa, che elimina la dipendenza da un Paese terzo ed un consistente traffico autostradale di autobotti, l'investimento rientra tra le infrastrutture destinate a favorire lo sviluppo di un prodotto compreso nel novero dei cosiddetti "combustibili alternativi", cui la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014 (cosiddetta DAFI, deployment of alternative fuel infrastructure), recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs 16 dicembre 2016, n. 257 riconosce un ruolo strategico per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio ed attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti.

Il valore delle infrastrutture destinate allo stoccaggio dei combustibili puliti per la transizione è stato, del resto, riaffermato con forza come passaggio indispensabile per favorire la transizione verso i combustibili ad emissioni nulle nella fase del trasporto.

In tale contesto, il gas di petrolio liquefatto per i suoi pregi ambientali in termini di emissioni e la riconosciuta sicurezza delle infrastrutture dello stoccaggio, può contare nel nostro Paese su di una logistica consolidata e capillare già disponibile ed efficiente.

La recente crisi legata al Covid-19 ha, del resto, reso evidente la distinzione tra imprese solide, con progetti di investimento di lungo periodo, tenaci e resilienti, ed imprese con finalità più o meno speculative. In questo contesto di crisi sento di rivolgere un plauso ed un apprezzamento personale ad almeno tre importanti aziende nazionali associate ad Assocostieri che hanno continuato a portare avanti con forza i loro progetti di investimento nel settore del Gpl, nonostante il contesto e la congiuntura negativa in essere, così come a tutti gli imprenditori privati che stanno continuando ad investire nel nostro Paese con tutte le difficoltà della congiuntura attuale.

In tale contesto di crisi, ci saremmo aspettati un supporto da parte pubblica ad iniziative imprenditoriali come queste, per le quali la nostra associazione lungi dal richiedere incentivi di tipo economico, ha sempre chiesto procedure autorizzative snelle e procedimenti amministrativi improntati ad efficienza e certezza dei tempi. Va riconosciuto come in tal senso vadano anche molte delle previsioni del cosiddetto "decreto semplificazioni".

Ancor più il favore pubblico verso le iniziative imprenditoriali delle imprese private indipendenti, tipicamente rappresentate in Assocostieri, dovrebbe essere massimo, vista la funzione anticiclica che tali iniziative rappresentano in un contesto in cui attivare il moltiplicatore degli investimenti può portare a posti di lavoro ed alla ripresa economica.

Nel caso di specie Socogas s.p.A., tramite la controllata Costa Bioenergie s.r.l., titolare dell'Autorizzazione Ministeriale per la realizzazione di un deposito di prodotti energetici nel porto di Chioggia utilizzerà la "via del mare" per far giungere piccole navi di Gpl e così sostituire interamente la propria parte operativa francese.

L'infrastruttura in questione risulta, peraltro, essere già stata autorizzata ai sensi degli artt. 57 e 57bis del decreto legge 9 febbraio 2012, n.5, convertito con legge 4 aprile 2012 secondo il procedimento cosiddetto dell'"autorizzazione unica".

Il primo dei due articoli, citati, alla base del procedimento amministrativo unico, prevede, in particolare che: "fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano e le normative in materia ambientale, per le infrastrutture e insediamenti strategici di cui al comma 1 nonché per le opere necessarie al trasporto, allo stoccaggio, al trasferimento degli idrocarburi in raffineria, alle opere accessorie, ai terminali costieri e alle infrastrutture portuali strumentali allo sfruttamento di titoli concessori, comprese quelle localizzate al di fuori del perimetro delle concessioni di coltivazione, le autorizzazioni, incluse quelle previste all'articolo 1, comma 56, della legge

23 agosto 2004, n. 239, sono rilasciate dal Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, limitatamente agli impianti industriali strategici e relative infrastrutture, disciplinati dall'articolo 52 del Codice della Navigazione, d'intesa con le Regioni interessate”.

Nell'art. 57 del d.l. 5/2012, recante “disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo”, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n.35, sono state, pertanto, identificate le infrastrutture e gli insediamenti strategici per la politica energetica nazionale per i quali, fatte salve le competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, le autorizzazioni per l'installazione e l'esercizio degli impianti di lavorazione e stoccaggio di oli minerali, previste dall'art.1, comma 56 della legge 23 agosto 2004, n. 239, sono rilasciate dal Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con le Regioni interessate.

La procedura in questione, ora di competenza dell'attuale Divisione IV – DGISSEG del Ministero dello Sviluppo Economico, segue le previsioni degli art.14 e segg. della l. 241/1990 come da modificata con il d.lgs. n. 127 del 2016 e, da ultimo con le previsioni del recente “decreto semplificazioni” (decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76) che interviene su diversi punti della disciplina del procedimento amministrativo, regolata appunto dalla legge 241/1990 nel prevedere, ad esempio, casi di inefficacia dell'intervento nel procedimento delle varie Amministrazioni pubbliche, qualora siano scaduti i termini per esprimere il parere, l'assenso o il nulla osta o nella comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza del privato e nel puntualizzare i casi di silenzio-assenso tra amministrazioni. Rilevanti anche le modifiche relative al procedimento di valutazione di impatto ambientale rivisto con l'obiettivo di accorciarne le tempistiche. Ad esempio, fin dall'avvio del procedimento vige per il proponente l'obbligo di presentazione del progetto di fattibilità o del progetto definitivo, al posto degli elaborati progettuali così come modifiche di rilievo vengono introdotte per il procedimento di verifica di assoggettabilità alla Via (screening), regolamentato dall'articolo 19 del dlgs 152/2006.

Del pari viene prevista una riduzione delle tempistiche anche per il provvedimento unico ambientale statale e per il provvedimento autorizzatorio unico regionale, rispettivamente ai sensi degli articoli 27 e 27-bis del dlgs 152/2006.

La nobile ratio del procedimento unico nasce dalla volontà di esaminare appunto in un'unica sede tutti gli aspetti rilevanti sotto il profilo della sicurezza, attraverso il rilascio del Nof e la valutazione tecnica dei Vigili del fuoco e quelli relativi agli aspetti paesaggistici ed ambientali.

Il procedimento autorizzativo unico, sia nella fase della conferenza unificata per il rilascio dell'autorizzazione con il concerto del Mit e l'intesa della Regione e con il coinvolgimento dell'Agenzia delle Dogane, del Mibact, del Comune e di molti altri soggetti interessati, mira, del resto, proprio a valutare in maniera completa e bilanciata tutti gli interessi e gli aspetti di rilevanza pubblicistica del procedimento avente ad oggetto infrastrutture qualificate per legge come “strategiche” per il Paese.

Accanto al procedimento di autorizzazione unica di competenza del Mise viene, poi, portato avanti in parallelo il procedimento per la valutazione di impatto ambientale all'interno della quale si colloca la fase di verifica di assoggettabilità alla Via stessa, cosiddetto screening Via, a seconda dei casi di legge, mentre per gli impianti costieri è necessario anche l'ottenimento della concessione demaniale per gli investimenti da effettuare su aree pubbliche da concedere all'operatore per il relativo uso.

Tutti i procedimenti ora sinteticamente descritti, e più volte rivisti nel tentativo di semplificare ed efficientare le procedure, mirano al contemperamento, come prima accennato, di tutte le esigenze pubbliche, ed in primis ad assicurare, attraverso la valutazione dei vigili del fuoco ai fini dell'ottenimento del nulla osta di fattibilità, la sicurezza

dell'infrastruttura. Tale valutazione è, del resto, prodromica ad ogni altra valutazione e bloccante per il prosieguo del procedimento nel caso di mancato ottenimento del Nof.

Tale iter autorizzativo è più che adeguato a valutare e contemperare tutti gli aspetti tecnici e operativi meritevoli di approfondimento, in primis, quelli relativi alla sicurezza, a quelli ambientali, fiscali, demaniali etc..

Anche l'aspetto per così dire politico viene valutato con l'intesa regionale, indispensabile per il buon esito del procedimento, la quale è espressione del consenso al livello locale nei confronti del progetto, e che, purché adeguatamente motivata, ha funzione bloccante di tutta la valutazione tecnica precedente, fatta salva la possibilità offerta dalla legge di portare la questione all'attenzione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nella pratica ben di rado attuata.

Nel caso dell'infrastruttura costiera di Gpl di Chioggia tutti questi step sono stati espletati e superati, seppure con la costante opposizione del piccolo comitato locale che però ha costretto la società a defatiganti contenziosi e a verifiche più che puntuali.

A causa del mutato orientamento politico la componente governativa del Movimento cinque stelle è intervenuta da ultimo con il provvedimento citato, che a fronte dell'autorizzazione datata 2015 e dei ca. 40 milioni di euro spesi per un'infrastruttura già completata, cerca di guadagnare il consenso locale scomodando la tutela delle aree Unesco per immaginare che i soli impianti di stoccaggio di Gpl (prodotto come detto meno pericoloso ed inquinante di altri combustibili) ancorché già autorizzati, non possano entrare in esercizio attraverso una revoca postuma dell'autorizzazione.

Il caso di una norma così ad personam (da una personale verifica preliminare non credo di errare dicendo che l'unico caso di impianto di stoccaggio di gpl presente nell'area Unesco sia quello di Chioggia) che interviene ribaltando un diritto acquisito al termine di un annoso procedimento nel quale la sicurezza e gli aspetti ambientali sono stati oggetto di approfondita valutazione tecnica, e per di più inserita in uno strumento connotato dal carattere di necessità ed urgenza non può non indurre qualunque studioso o solo attento osservatore terzo a ravvisare un evidente intento persecutorio della norma appena varata. L'aspetto giuridico della violazione dell'art. 77 della Costituzione quanto ai presupposti di necessità ed urgenza è di per sé evidente laddove solo si consideri il lasso di tempo trascorso dall'autorizzazione e da di per sé come una tutela ambientale retroattiva che metta in discussione gli investimenti già realizzati da imprenditori sia di per sé devastante per il sistema.

Sarebbe come decidere di chiudere acciaierie o raffinerie o altri impianti già autorizzati e realizzati in nome di una tutela ambientale successiva che in barba alla certezza del diritto finirebbe per devastare ogni legittimo affidamento delle imprese non tanto e soltanto internazionali ma nazionali nei confronti della politica italiana.

Se poi tale norma riguardasse un unico caso sarebbe a maggior ragione da stigmatizzare un improvviso (ed urgente) sussulto ambientale disancorato da qualsivoglia valutazione tecnica di possibile pregiudizio ambientale per le aree in questione.

Ancor più perchè una norma siffatta espone le imprese al mutamento di orientamento politico senza che principi di legge addirittura di rango costituzionale possano proteggere cittadini, imprese, investitori.

Chi scrive, pertanto, non può che ravvisare un pesante problema di metodo ancor prima che di merito nell'iniziativa legislativa in esame.

Accanto alla mancanza di generalità ed astrattezza della disposizione, vale rilevare come essa violi il principio di ragionevolezza che impone di trattare in maniera uguale situazioni simili. Tutto da dimostrare è, infatti il potenziale pregiudizio per le aree Unesco derivante dall'impianto di mero stoccaggio (e non già lavorazione) di Gpl rispetto agli impianti di lavorazione, trasporto, lavorazione e gestione degli altri prodotti infiammabili e pericolosi presenti nella laguna veneta o nelle altre aree Unesco.

Questione ancor più rilevante di quella dell'assenza dei presupposti di necessità ed urgenza statuiti dall'art. 77 Costituzione per i quali "in casi straordinari di necessità e di urgenza, il Governo adotta, sotto la sua responsabilità, provvedimenti provvisori con forza di legge", e della precisa responsabilità non solo politica del Governo è quella della violazione dei principi di libertà costituzionale dell'iniziativa economica.

Come noto infatti, l'articolo 41, sempre della nostra Carta Costituzionale, garantisce la libertà di iniziativa economica purchè non in contrasto con sicurezza, libertà e dignità umana. Deliberare per decreto legge la chiusura di un'infrastruttura strategica già autorizzata, con il pretesto di una presunta (ed indefinita) tutela delle aree Unesco è, di fatto, un actum principii di mero arbitrio politico, che rappresenta un pericoloso atto di aggressione all'ordinamento democratico per il quale solo la distrazione dei tempi moderni e la complicità del periodo estivo possono rappresentare una parziale giustificazione alla mancata indignazione della società civile.

Anche l'art. 42 della Costituzione, il cosiddetto statuto costituzionale della proprietà, risulta violato, laddove espropria la proprietà privata a fronte di un indennizzo la cui valutazione è rimessa anche qui non ad una procedura espropriativa ex lege ma alla valutazione del principe su quanto e quando riconoscere un indennizzo (dagli stanziamenti di bilancio) non adeguato a fronte degli importi spesi sopra riportati.

Non voglio entrare nel merito del fatto che i fondi o parte di essi possano essere finanziati grazie alla possibilità di aumentare l'indebitamento pubblico per la crisi Covid-19 e sul fatto che tali fondi comunque gravino sul bilancio pubblico.

Certo molte sarebbero le riflessioni giuridiche ma anche di politica industriale alle quali un'analisi sempre più di dettaglio, non possibile in questo breve contributo, condurrebbe.

La considerazione più immediata, e forse la più inutile dal nostro osservatorio sufficientemente distante dai particolarismi e dai localismi che hanno condotto a questa scelta, è quella di una grande amarezza.

Amarezza per come lo Stato di diritto si sia piegato ad una volontà di tal fatta, unita forse all'altra altrettanto amara considerazione che vede la politica attuale, quella che da sempre scrivevo con la lettera maiuscola, incapace e timorosa di rispondere con gli adeguati no ad istanze urlate e non motivate di pochi soggetti locali.

Certo il contemperamento delle legittime istanze locali, della rilevanza delle infrastrutture strategiche per il Paese e del loro inserirsi nella strategia energetica nazionale e comunitaria son senza dubbio compiti precipui e nobili della politica, così come le valutazioni di merito competenza dei tecnici.

Dispiace sicuramente un epilogo del genere, non discusso o negoziato con le parti in causa, finale forse già scritto di una vicenda decennale che a mio sommo avviso è parsa pericolosa cartina di tornasole per tutti quegli imprenditori privati che cercano di portare avanti le proprie iniziative d'impresa confidando sulla neutralità e buona fede di quello Stato di diritto a me così caro fin dai primi studi economici e giuridici.

Dario Soria

Avvocato - Direttore Generale Assocostieri

07.08.20

Il Sole

24 ORE

ESCLUSA LA PRESENZA DI DEPOSITI NEI PORTI

Nitrato d'ammonio, in Italia le norme sono rigide

In Italia non potrebbe avvenire un disastro come quello accaduto a Beirut con l'esplosione di un deposito di nitrato di ammonio, stoccato in un magazzino del porto. A rassicurare arrivano le parole di associazioni, operatori ed esperti. Ma anche la certezza che il Paese applica una normativa rigida: la Seveso III (in applicazione alla direttiva Ue numero 197/2012/18, recepita in Italia con il dlgs 105 del 2015), che è un testo unico in materia di controllo del pericolo di incidenti industriali rilevanti per l'utilizzo di sostanze pericolose.

L'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) e il ministero dell'Ambiente hanno individuato in Italia 995 stabilimenti suscettibili di creare incidenti rilevanti (520 più a rischio e 475 di soglia inferiore), che sono soggetti ai controlli della Seveso. Daniele Rossi, presidente di Assoporti, spiega: «Da quanto mi risulta non ci sono depositi di nitrato di ammonio nei porti italiani». Sull'argomento gli fa eco Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona: «Nei parchi dei

nostri terminal – afferma – non è presente merce con nitrati di ammonio. Gli esplosivi vanno direttamente all'imbarco». Assocostieri, che raggruppa i titolari di depositi costieri di oli minerali, prodotti chimici, Gpl e Gnl, comunica di «non avere associati che fanno nitrati». Fonti delle Capitanerie chiariscono, poi, che né la guardia costiera né le Adsp, in Italia, hanno in custodia materiali esplosivi che siano stati eventualmente sequestrati.

—**Raoul de Forcade**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

06.08.20

INDUSTRIA ITALIANA

Benvenuti nella bio-raffineria Eni di Marghera, fabbrica del biofuel

Qui il Gruppo guidato da Descalzi genera il 16% della capacità nazionale del carburante "green". Tramite la tecnologia Ecofining, sviluppata dal Cane a sei zampe con Honeywell-Uop, lo stabilimento produce biocarburanti in linea con gli standard europei. La strategia di decarbonizzazione

«L'ingegno è vedere possibilità dove gli altri non ne vedono» – soleva dire **Enrico Mattei**, il genio che fece dell'**Eni** la grande protagonista del miracolo economico postbellico. Così, mezzo secolo dopo, mentre la crisi infieriva sull'industria e le raffinerie si spegnevano in Europa una dopo l'altra, l'Eni, invece di chiudere lo storico impianto di **Porto Marghera** (Venezia), l'ha **riconvertito in una bio-raffineria**. E l'ha fatto grazie ad un'**invenzione proprietaria e brevettata**, che rende questa mutazione industriale, la prima al mondo, utile e profittevole. Oggi Marghera, insieme alla più recente bioraffineria a **Gela**, è il più importante sito produttivo di **biofuel** in Italia, con oltre il 16% della capacità nazionale; ed è cruciale nella strategia Eni di **decarbonizzazione**, che prevede l'azzeramento della carbon footprint entro il 2030 nel settore Upstream.

Già esisteva un processo per trasformare masse biologiche in diesel; ma il prodotto, "inquinato" dall'ossigeno, risultava pregiudizievole per i filtri di auto, barche e altri mezzi. La tecnologia **Ecofining™**, invece, utilizza l'idrogeno: il risultato è una molecola di gasolio priva di ossigeno, e quindi di particolare qualità. Grazie ad essa, sono trattate a Marghera **350mila tonnellate** di sostanze organiche e può già essere soddisfatta la direttiva europea Red II, che ha per il 2030 l'obiettivo di inserire una quota del 14% di biodiesel nel gasolio in circolazione. La multinazionale dell'energia guidata dall'ad **Claudio Descalzi**, infatti, commercializza **Eni Diesel+**, che si ottiene miscelando il 15% di carburante "bio", l'Hvo, green in quello di origine minerale. Nel corso della visita dell'impianto, ne abbiamo parlato con il direttore della bioraffineria Eni di Venezia **Antonio De Roma**.

I limiti del biodiesel tradizionale

Nel 2009 l'Unione Europea ha emanato la direttiva sulle **energie rinnovabili Red I**, ideata per incrementare la quota di **carburanti green** nel settore dei trasporti. Red sta infatti per Renewable Energy Directive. L'obiettivo fissato per il 2020 è la soglia di 10%. Per il gasolio, significa che ogni litro in circolazione deve essere costituito da una miscela composta per nove decimi da combustibile di origine minerale o fossile, e per il resto da diesel derivanti da fonti organiche diverse, e quindi dal trattamento di oli, grassi, e sostanze vegetali di scarto. Il biodiesel, ai tempi dell'entrata in vigore della norma, esisteva già. Era il risultato di un processo chimico detto transesterificazione: oli vegetali venivano trattati con alcool etilico e metilico; come risultato, gli esteri, e cioè i composti organici, venivano trasformati in gasolio. Il problema è che quest'ultimo presentava un'alta percentuale di ossigeno (11%). Questo sistema mostra però dei limiti, dovuti all'alta percentuale di O₂: lì dove abbonda questo gas prezioso per la vita, proliferano i batteri. Questi fatalmente intasano i filtri, componenti che svolgono un ruolo essenziale nei motori termici, e da cui dipendono questioni di sicurezza. «Per questo motivo – ha affermato De Roma – la parte di biodiesel così ottenuto non può in genere superare il 7% della miscela

di gasolio». Eppure una nuova direttiva europea, la *Red II*, relativa al terzo decennio del secolo, ha l'obiettivo di raggiungere quota 14% entro il 2030.

Un'idea rivoluzionaria: l'idrogeno al posto dell'ossigeno

Di qui la tecnologia sviluppata nei laboratori Eni in collaborazione con **Honeywell-UOP** e utilizzata prima nella bioraffineria di Marghera (Venezia) e poi in quella di Gela (Caltanissetta). Si chiama **Ecofining™**, e consente di produrre biocarburanti perfettamente in linea con i target europei. È stata applicata anzitutto alla sezione catalitica di idrodesolforazione della raffineria di Marghera. «In pratica – ha spiegato De Roma – facciamo reagire, a particolari condizioni di temperatura e pressione, la massa biologica con l'idrogeno; questo si lega naturalmente all'ossigeno, producendo acqua che poi viene rimossa. Dunque il risultato è una molecola di gasolio priva di quest'ultimo gas, e quindi di particolare qualità». Ecco che tutti i problemi di proliferazione batterica, di filtri intasati, e quindi di percentuale massima di biodiesel in miscela sono superati. Il nostro metodo è brevettato dal 2006, in collaborazione con la Honeywell-Uop, multinazionale americana che fornisce tecnologia per la raffinazione del petrolio, per la lavorazione del gas, per la produzione petrolchimica e altro. «Dal 2014 siamo stati i primi al mondo ad utilizzare questa tecnica di riconversione. Non a caso, riceviamo delegazioni di esperti e industriali di tutto il mondo, qui a Marghera». Il carburante derivato dalla tecnologia Ecofining viene detto **Hvo** (Hydrogenated Vegetable Oil) **Green Diesel**; Eni, poi, commercializza l'**Eni Diesel +**, che nasce mescolando una quota pari al **15%** di **Hvo Green Diesel** al gasolio fossile. Il processo di produzione è, secondo Eni, molto flessibile, e consente potenzialmente di utilizzare "cariche" molto diverse tra di loro, dall'olio di palma agli acidi grassi animali e agli oli esausti di cucina. È un argomento che affronteremo tra poco. Una curiosità: grazie ad un accordo del marzo 2018 siglato da **Eni, Comune di Venezia, Gruppo Avm** (l'azienda veneziana della mobilità) e **Veritas** (multiutility che effettua la raccolta, valorizzazione e trattamento dei rifiuti nel territorio lagunare) si è avviato un progetto di sperimentazione di larga scala basato sull'utilizzo da parte dei vaporetto di Eni Diesel+.

Il primo esempio al mondo di riconversione di una raffineria tradizionale in una bioraffineria

La raffineria di Marghera nasce nel 1926 a seguito dell'iniziativa di un privato, la **Dicsa**, la Società anonima distillazione italiana combustibili; lì dove il conte Giuseppe Volpi aveva sottratto al mare migliaia di ettari per costruire fabbriche, alberghi e produrre energia. Il contesto è quello di Porto Marghera dei tempi, con le alte ciminiere di mattoni rossi piantate sulle barene. Già nel 1936 l'impianto viene rilevato dall'**Agip**, l'Agenzia generale italiana petroli, una compagnia petrolifera pubblica fondata nel 1926 per interessamento diretto del titolare del dicastero dell'economia Giuseppe Belluzzo e dello stesso Volpi, imprenditore e senatore veneziano nonché ministro delle finanze. Pochi anni dopo scoppia la Seconda Guerra Mondiale: la fabbrica viene ridotta in briciole dai bombardamenti aerei. Ma dopo soli tre anni dalla fine del conflitto, rinasce come **Irom**, Industria raffineria oli minerali, joint venture tra Agip e **Aioc**, e cioè Anglo Iranian Oil Company. Ed è appunto in questo periodo che la vicenda di Marghera incrocia il nome di Enrico Mattei, forse il più geniale industriale italiano dello scorso secolo; questi, invece di liquidare l'Agip, secondo il mandato ricevuto dal governo, la potenzia accaparrandosi l'esclusiva delle prospezioni in Val Padana: la fortunata scoperta di modesti campi petroliferi a Caviaga (Lombardia) e a Cortemaggiore (Piacenza), la fitta rete di amicizie politiche intessuta da Mattei, la

scaltrezza commerciale di quest'ultimo (il prodotto emiliano viene venduto come "*SuperCortemaggiore, la potente benzina italiana*") fanno cambiare idea all'esecutivo.

Il sito produttivo più importante d'Italia, centrale nella strategia di decarbonizzazione Eni

È scritto, nero su bianco, nel documento Eni di presentazione agli investitori della strategia 2019-2022 dell'azienda: l'espansione della capacità di produrre **biocarburanti** è elemento fondante del disegno di decarbonizzazione, che prevede l'azzeramento della carbon footprint entro il 2030. Attualmente, le spese in conto capitale della società sono legate solo per il 5% alla voce "decarbonizzazione, economia circolare e rinnovabili"; questa quota, in quattro anni, crescerà al 9%. Affrontare la doppia sfida di soddisfare i crescenti bisogni di energia, e di ridurre al contempo le emissioni in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, rappresenta una priorità per il Cda Eni. Si tratta peraltro di eliminare il flaring di processo, riducendo le emissioni fuggitive di metano dell'80% entro il 2025; di incrementare le fonti energetiche a zero emissioni, come nel caso delle energie rinnovabili e, nel più lungo termine, della fusione magnetica; di implementare l'impiego di nuove tecnologie orientate alla cattura e utilizzo delle emissioni di carbonio derivanti dalle operazioni e le ricerche su soluzioni innovative applicabili a tutti i business; e infine, appunto, di incrementare le risorse a basso contenuto carbonico, privilegiando sempre più gas nel portafoglio e biocarburanti. Nel frattempo, alla biorefinery di Venezia, si è aggiunto l'impianto di Gela, in Sicilia. Marghera, secondo **Assocostieri**, l'associazione italiana delle aziende operative nel settore della logistica dell'energia, è il primo sito produttivo d'Italia, quanto a biofuel: ha una capacità di **360mila tonnellate** all'anno, rispetto a quella complessiva nazionale pari a **2,1 milioni di tonnellate**. Segue l'impianto Masol Continental di Livorno, con **250mila tonnellate**, che precede i siti Oil.B di Solbiate Olona, Oxem di Mezzana Bigli e Petropark di Augusta, tutti a quota 200mila tonnellate. Dietro, Eco Fox di Vasto, con 199mila tonnellate, e Novaol Bunge di Ravenna, con 198mila. Ancora, Ital.Bi.Oil di Bari con 190mila tonnellate e Dp Lubrificanti di Aprilia con 155mila. Le ultime posizioni spettano a Pfp Italia di Castelnedolo (120mila), I.L.S.A.P. Biopro di Lamezia Terme (60mila) e Cereal Docks di Venezia con 42mila tonnellate.

La prima sfida: allargare il paniere di materie prime

Nel febbraio del 2014 sbarcano a Porto Marghera 22mila tonnellate di olio di palma destinate ad essere convertite in biodiesel grazie al citato procedimento di idrogenazione. La nave proviene dall'Indonesia. Inizialmente, questa sostanza sembra particolarmente adatta allo scopo, sia per una questione di quantità reperibile, che di costi. Tecnicamente, l'olio è prodotto in osservanza delle norme europee, che vietano la coltivazione di palme nei luoghi occupati dalla selva primaria. Il problema della deforestazione, però, suscita feroci controversie sia in Europa, che tra l'Ue e l'Indonesia, che è uno dei maggiori produttori. Secondo alcuni studi, infatti, dal 2008 l'incremento delle coltivazioni di palma si sarebbe attestato attorno al 45% e avrebbe determinato effetti come la perdita della biodiversità. La Commissione Europea stabilisce ha infine, incalzata dal Parlamento di Bruxelles, di bandire entro il 2030 l'uso di olio di palma per la produzione di biodiesel. Indonesia e Malesia annunciano ritorsioni commerciali e ricorsi alla World Trade Organization. Prima che ciò accadesse, l'Eni si era posta il problema della diversificazione delle fonti. «Ad esempio – ha affermato De Roma – ora utilizziamo oli esausti di cucina, che raccogliamo dalle attività commerciali; ma anche le paste saponose, i rifiuti industriali oleosi, il grasso di animali non edibili, residui del settore cosmetico e altro».

Gradualmente, l'Eni sta allargando il paniere, per affrancarsi del tutto dall'olio di palma. L'Eni afferma di voler dimostrare che il procedimento che ha brevettato è applicabile a qualsiasi sostanza biologica. Un apposito impianto di pre-trattamento, l'unica struttura nuova a Marghera, è capace di rendere cariche biologiche adatte alla lavorazione Ecofining. A San Donato Milanese (Milano) la multinazionale dispone di uno speciale laboratorio che analizza tutte le sostanze potenzialmente sottoponibili a idrogenazione. «Ne abbiamo testate a centinaia – ha continuato -: ad esempio il “cavolo dell'Abissinia” (brassica carinata, ndr) che cresce velocemente anche a basse temperature. È una pianta ad alta resa». In generale, l'idea non è quella di porre l'agricoltura al servizio dell'industria energetica; ma quella di utilizzare terreni non adatti alle colture alimentari. Ampie zone semidesertiche della Tunisia si prestano, ad esempio, a coltivazioni di masse biologiche per fini diversi. Il 4 dicembre 2019 Eni e **Sndp** (Société national de distribution des pétroles Agil SpA), alla presenza del ministro dell'Industria tunisino, Selim Feriani, siglano un memorandum of understanding con l'obiettivo di collaborare, grazie ad una società congiunta, «alla coltivazione del ricino finalizzata alla generazione di biocarburanti sostenibili, avviata già da Eni in via sperimentale nell'area di Gafsa». Anche l'olio di frittura può riservare sorprese: dall'idrogenazione si ottiene l'11% di acqua, qualche parte su milione di metallo e un bio-gasolio di alta qualità, detto Hvo (hydrogenated vegetable oil). Già nel dicembre 2017 Eni firma un accordo di collaborazione con **Utilitalia** (Federazione delle imprese energetiche idriche e ambientali di proprietà pubblica) e **Conoe** (Consorzio nazionale di raccolta e trattamento degli oli e dei grassi vegetali ed animali esausti) per incrementare la raccolta degli oli vegetali esausti prodotti dalle utenze domestiche dei dipendenti della società. A giugno del 2018 l'Eni avvia la prima raccolta di alimentari esausti prodotti nelle abitazioni dei propri lavoratori. Il progetto viene avviato grazie a una convenzione sottoscritta dalla multinazionale e la citata Veritas.

La seconda sfida: aumentare il carico biologico lavorabile

L'obiettivo è quello di trattare a Marghera **600mila tonnellate** di sostanze organiche all'anno. Il limite, ad oggi, è quello della disponibilità dell'idrogeno necessario al procedimento di Ecofining. Questo gas risulta dal ciclo di lavorazione che trasforma la nafta in benzina; è un residuo di un processo industriale parallelo. «L'idea è quella di utilizzare l'idrogeno del Petrolchimico Versalis (Eni) di Marghera – ha affermato De Roma – pertanto si tratta di realizzare un condotto sub lagunare (alla profondità di 50 metri) della lunghezza di circa due km per collegare i due impianti. Stiamo iniziando l'iter autorizzativo, che comporta indagini geognostiche». Si svolgeranno carotaggi per verificare la natura del terreno lungo il tracciato. L'innesto del tubo richiederà solo due settimane; ma l'iter della Via (valutazione di impatto ambientale) durerà tra gli 8 e i 12 mesi. Nel medio periodo, l'incremento dell'idrogeno disponibile è legato ad un altro progetto: in questo caso si tratta di produrlo dalla plastica non riciclabile. «Quest'ultima – ha continuato De Roma – contiene sia idrogeno che metano; con un procedimento di ossidazione, si può legare metano e ossigeno, ridurre lo scarto e liberare l'idrogeno».

Tour dell'impianto

Anzitutto, una nota curiosa. Sulla sinistra, una volta usciti dagli uffici, c'è una bunker. «Lo abbiamo conservato perché era quello utilizzato dagli operatori di raffineria durante la seconda guerra mondiale, per proteggersi dai bombardamenti». Successivamente, è stato «inglobato» nelle moderne infrastrutture. Sulla destra, invece, c'è una caserma dei pompieri. Qui lavora, per evidenti questioni di sicurezza e per la gestione delle emergenze un reparto di vigili del fuoco dipendenti dall'azienda e operativi 24 ore su 24. Le materie

prime biologiche sono introdotte in un apposito impianto costruito l'anno scorso, quello di pre-trattamento delle cariche, che si trova sulla destra. È l'unico, nel sito di Marghera, che non deriva da strutture di raffinazione tradizionali: apparati del genere si possono reperire nelle industrie olearie, perché sono in grado di eliminare i metalli dagli oli, in una particolare sezione; e sono capaci di ridurre l'acidità e gli odori degli oli, in un'altra sezione. C'è infine un terzo passaggio nell'impianto di pretrattamento, quello che serve a togliere le gomme dei grassi animali, che altrimenti altererebbero il processo di Ecofining. In seguito le masse biologiche, che a temperatura ambiente posseggono con consistenza solida, vengono stoccate in **serbatoi riscaldati e coibentati**, che le mantengono in fase liquida; un tempo queste cisterne contenevano gasolio di origine minerale. Si osserva un gigantesco container, con una capacità di circa **28mila tonnellate** di oli vegetali. Un po' più avanti si può notare una **darsena**. «È il nostro porto interno – ha spiegato De Roma – è qui che attraccano le navi che portano gli oli vegetali dall'Asia e le nafte per il ciclo benzina – che invece provengono da nostre altre raffinerie». Oltre la darsena, si entra nel cuore dell'impianto. A questo punto è difficile distinguere la bio-raffineria da un modello tradizionale. All'occhio inesperto, risulta composta da decine di migliaia di tubi. «L'idea geniale è stata appunto quella di utilizzare strutture destinate a fare altro e che dovevano essere demolite» – ha affermato De Roma.

Si nota un **tubo rosso**; vicino, due bussolotti che costituiscono i filtri di ingresso dell'olio vegetale. Il groviglio di tubi è funzionale ad un altro fenomeno: quando l'idrogeno si associa all'ossigeno producendo acqua, sviluppa una grande quantità di calore; questo viene recuperato grazie ad una serie di scambiatori, a valle del reattore di de-ossigenazione. Si passa poi dal processo Ecofining a quello del ciclo delle benzine: è stato conservato sia per soddisfare la domanda di carburante del Nord-Est, che perché dà come sottoprodotto l'idrogeno. Il resto della raffineria è costituita da tutti i serbatoi che accumulano i prodotti finiti – benzine, gasoli e bio-gasoli -; dai sistemi blender che miscelano queste sostanze; e da una **centrale termoelettrica**, già presente da tanti anni: serve vapore per riscaldare e di energia elettrica per far muovere le macchine. È costituita da un ciclo cogenerativo da turbina a gas: brucia il 40% di metano e il 60% di fuel gas che è un residuo della lavorazione sia del ciclo delle benzine che dell'Ecofining. Ad un certo punto si incontra un fabbricato rosso: è da lì, da quel bunker, che si avviano e monitorano gli impianti a distanza. Al suo interno, **la sala controllo**. C'è una console: da qui si regolano, ad esempio, il forno catalitico del ciclo benzina; e la strumentazione propria dell'Ecofining. Si vedono (e si possono predefinire) temperature e pressioni del processo di de-ossigenazione; e si può controllare lo stato di pompe e ricevitori. L'interfaccia è di **Abb**, multinazionale svizzero-svedese dell'energia e dell'automazione. Su un monitor centrale, invece, si possono monitorare i blocchi di produzione; si può agire su tutte le sequenze richieste quando si tratta di fermare una parte dell'impianto, e su tutti i sistemi di sicurezza, chiudendo pompe e altro. Dall'altra parte della stanza c'è una seconda console, che gestisce l'impianto di pretrattamento. Qui si gestisce un processo dove si incontrano liquidi e solidi; si fa pulizia e sbiancamento delle materie prime, eliminando quei metalli che possono creare problemi. L'olio viene miscelato con una terra particolare; e poi finisce dentro alcuni filtri; anzi è più corretto dire che il pannello stesso di terra filtrante fa da depuratore, mentre la rete metallica che lo sorregge è solo un supporto. I filtri sono puliti in automatico, una volta esaurito il loro compito.

03.08.20



Assocostieri supera il traguardo dei cento associati

L'associazione della logistica dell'energia segna un risultato importante in un anno particolarmente difficile. Semplificazione, liquidità e transizione energetica al centro del suo impegno

Assocostieri, associazione di categoria aderente a Confcommercio che rappresenta la logistica energetica indipendente, ha superato la quota dei cento associati quest'anno, un traguardo tanto più significativo in un anno segnato dall'emergenza coronavirus. Il dato è emerso dall'ultima assemblea annuale, tenutasi a luglio in videoconferenza. La presidente, Marika Venturi, ha parlato di un *"traguardo storico"*, precisando che *"alla quasi totalità delle infrastrutture del GNL, si sono unite aziende nazionali e internazionali operanti nel settore della logistica petrolifera, del GPL, dello stoccaggio e della distribuzione indipendente, dell'armamento delle navi dedite al rifornimento e al bunkeraggio marino"*.

Nel corso dell'assemblea, il direttivo e gli associati hanno fatto il punto sulla situazione, sull'impatto della crisi sul settore energia, sulle iniziative prese dall'associazione e sulle prospettive. Gli sforzi sono stati concentrati sulla semplificazione amministrativa, in particolare in tema di informazioni da fornire agli enti, e sulla liquidità. È stato sottoscritto un accordo con la Banca del Fucino che ha permesso di mettere a disposizione degli associati una linea di credito diretta.

Inoltre, come ha riferito il direttore generale, Dario Soria, Assocostieri ha promosso, insieme ad Assopetroli Assoenergia, la costituzione del Consorzio Nazionale Riduzione GHG, che nasce con lo scopo di ottemperare congiuntamente all'obbligo di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra per i fornitori di combustibili ed elettricità per i trasporti. Infine, è stato recentemente siglato un accordo con l'Università Luiss Guido Carli di Roma *"per sviluppare attività congiunte e favorire il placement, nelle aziende associate, di giovani talenti accuratamente formati"*.

Riguardo al futuro Marika Venturi ha sottolineato che Assocostieri, con la sua esperienza di oltre 35 anni come garante del libero mercato dei prodotti energetici, è al centro di un processo di transizione energetica volto ad affrontare, nell'ottica degli obiettivi del Green Deal europeo, le sfide dei prossimi decenni e che GPL, GNL, biocarburanti e biometano rivestono un ruolo imprescindibile in questo contesto. Per il GPL, che ha rappresentato circa il 5% dei consumi petroliferi nazionali nel 2019, l'associazione auspica il mantenimento della parità di trattamento di tale prodotto con gli altri combustibili alternativi previsti dalla Direttiva europea sui combustibili alternativi (Dafi).

In tema di GNL, Assocostieri guarda con favore all'ottimizzazione dell'utilizzo dei terminali di rigassificazione esistenti, al fine di aumentare la flessibilità e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, oltre che di migliorare la sicurezza del sistema gas con un conseguente effetto positivo sul riallineamento dei prezzi rispetto al resto d'Europa. Quanto al potenziale del GNL nel settore del trasporto marittimo e pesante, per l'associazione sarebbe importante garantire l'esenzione da accisa del bunkeraggio a mezzo GNL e GPL. Relativamente a biocarburanti e biometano, Assocostieri sostiene la valorizzazione del loro ruolo nella strategia italiana di decarbonizzazione.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING