



G.B. ZORZOLI

I NODI DELLA RICONVERSIONE PRODUTTIVA

Convegno «La transizione energetica alla sfida dell'occupazione», Roma, 21.06.2019



COORDINAMENTO DELLE RINNOVABILI E DELL'EFFICIENZA
20.000 MW, oltre 3.000 aziende, più di 150.000 persone

SOCI



ADERENTI



Il **Coordinamento FREE** (*Coordinamento Fonti Rinnovabili ed Efficienza Energetica*) è un'Associazione che raccoglie attualmente, in qualità di Soci, 27 Associazioni in toto o in parte attive in tali settori, oltre ad un ampio ventaglio di Enti e Associazioni che hanno chiesto di aderire come Aderenti' (senza ruoli decisionali) **ed è pertanto la più grande Associazione del settore presente in Italia.**

Esso rappresenta infatti il 92% delle entità attive nel settore e, attraverso i propri Soci, circa 4.000 aziende che occupano 150.000 persone.

Coordinamento FREE

Lungotevere dei Mellini 44
Roma - Tel. 06 - 42014701
www.free-energia.it
mail: info@free-energia.it



Key Numbers

11 million
jobs in 2018

39 % of all renewable
energy jobs are
in China

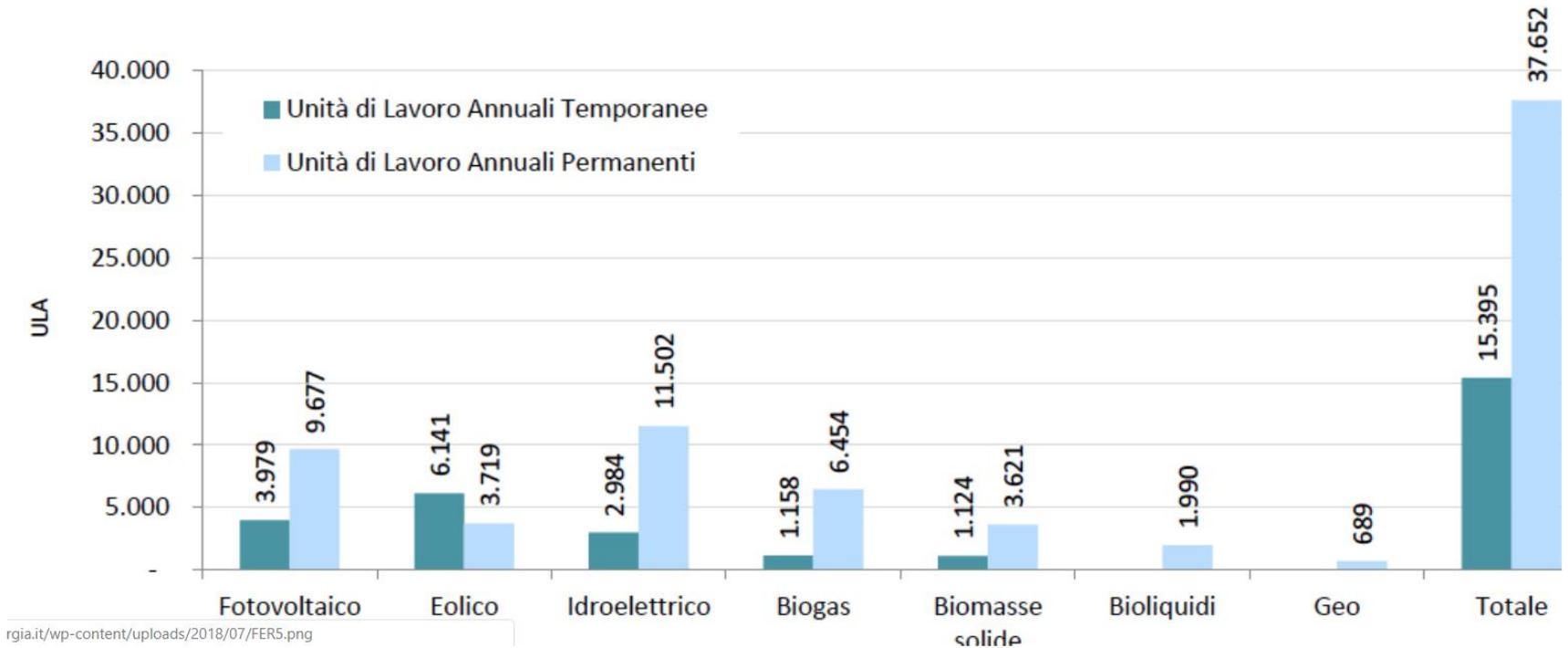
3.6 million
jobs are in
the solar PV
industry

32 % of renewable
energy jobs are
held by women





Stima delle Unità di Lavoro Annuali temporanee (correlate agli investimenti) e permanenti (correlate all'esercizio degli impianti), relativi al settore della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nel 2017



rgia.it/wp-content/uploads/2018/07/FER5.png

Più di 53.000 occupati in una fase di scarso sviluppo

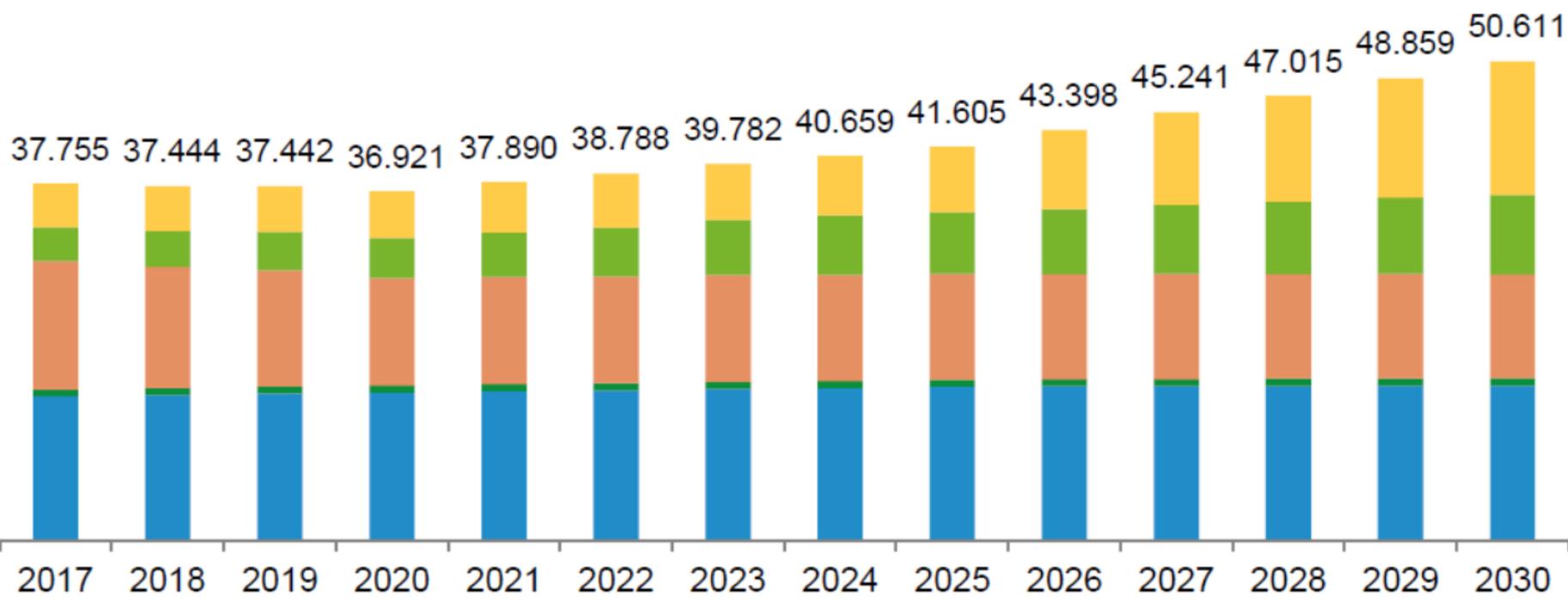
Fonte: GSE





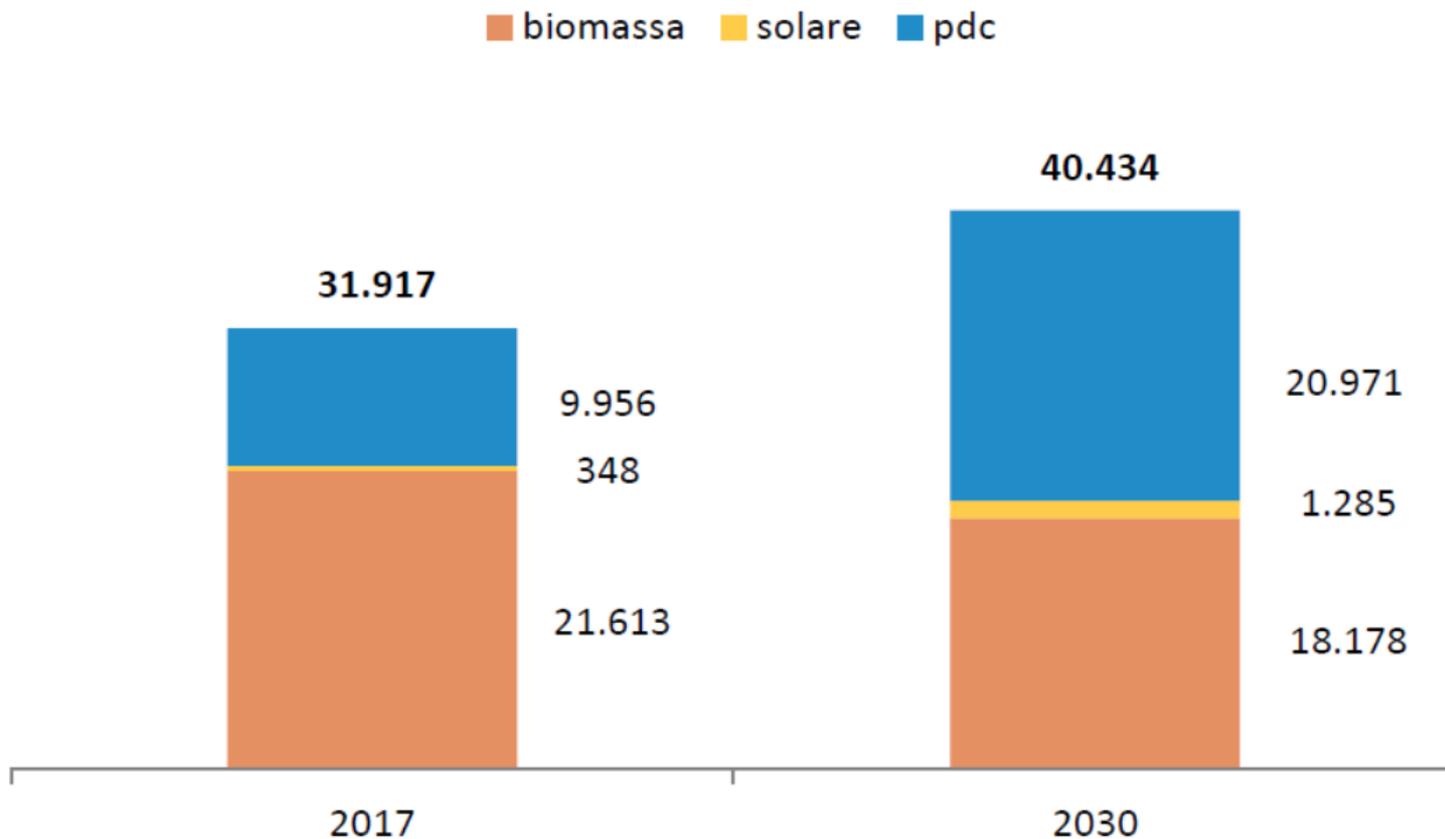
Andamento per fonte degli occupati permanenti degli impianti FER-E secondo lo scenario PNIEC [Fonte GSE]

■ Idroelettrico ■ Geotermico ■ Bioenergia ■ Eolico ■ Solare





Occupati permanenti per fonte in impianti FER-T secondo lo scenario PNIEC [Fonte GSE]





Gli obiettivi al 2030 dovrebbero pertanto determinare:

- **ricadute positive sulle filiere industriali che forniscono componenti e sistemi per la produzione elettrica e termica con fonti rinnovabili;**
- **lo sviluppo di produzioni innovative (accumuli elettrochimici, biometano, biocarburanti), con il biometano in grado di coprire per intero la quota di GNL destinata ad alimentare il trasporto marittimo (50%) e pesante su strada (30%).**

Sostanziali saranno in particolare i cambiamenti in due comparti del trasporto:

- **automotive**
- **downstream petrolifero –**

che dovranno profondamente ristrutturarsi.



Nell'automotive la transizione sarà facilitata e resa meno costosa dalla disponibilità di piattaforme unificate, che permettono di realizzare vetture totalmente diverse per tutti i marchi con pezzi standard, di cui Volkswagen è stata pioniera con: la piattaforma Mqb (*Modularer Querbaukasten*), dalla quale è stata derivata la Meb (*Modularer Elektrorbaukasten*).

Nello stabilimento di Zwickau, già nel 2020 la Meb dovrebbe produrre la "VwI,D,Neo" a un prezzo intorno a 25.000 euro, quanto una Golf diesel molto accessoriata.

Per l'auto elettrica e a guida autonoma la Volkswagen ha deciso un piano di investimenti di 44 miliardi di euro, da confrontarsi con i 9 miliardi annunciati da FCA, che oltre tutto non dispone di una piattaforma.

OCCORRE QUINDI CHE FCA STIPULI ACCORDI DI COLLABORAZIONE CON ALTRI COSTRUTTORI, PER EVITARE LA SUA ACQUISIZIONE DA PARTE DI TERZI.



NELLA COMPONENTISTICA, IN ITALIA LA SOLA PRODUZIONE DI MOTORI DIESEL, INDOTTO COMPRESO, VALE OLTRE 5 MILIARDI DI EURO E NEL COMPLESSO L'ESPORTAZIONE DI MOTORI E COMPONENTI È PARI A QUASI 4 MILIARDI ALL'ANNO.

SARÀ QUESTO COMPARTO A RICHIEDERE LA PIÙ TEMPESTIVA E RADICALE RISTRUTTURAZIONE PRODUTTIVA, AVENDO PRESENTE CHE UN'AUTO A COMBUSTIONE INTERNA HA MIGLIAIA DI COMPONENTI, UNA ELETTRICA CIRCA UN CENTINAIO E, QUANDO SARÀ COMPETITIVA, UN QUINTO DELLA CATENA DEL VALORE VERRÀ ASSORBITO DALLA BATTERIA.

SOLO CON LA PARTECIPAZIONE DI IMPRESE ITALIANE ALL'INIZIATIVA EUROPEA PER LA REALIZZAZIONE DI MEGAFABBRICHE NON SAREMO FORTEMENTE TRIBUTARI ALL' ESTERO.



LE RICADUTE DEL PIANO SUL DOWNSTREAM PETROLIFERO - 1

Nel 2030 il numero di auto diesel circolanti in Italia potrebbe scendere intorno al 20%. (e resteranno quelle più efficienti). Le previsioni sulla penetrazione del GNL e del CNG nel trasporto navale e pesante su strada ridurranno ulteriormente la domanda di gasolio. Viceversa, la domanda di benzina diminuirà molto meno, per cui il rapporto attuale del consumo gasolio/benzina nei trasporti –superiore a 1,6 - nel 2030 scenderà, e non di poco, sotto l'unità.

IL SETTORE DELLA RAFFINAZIONE HA DIMOSTRATO IN PASSATO GRANDE CAPACITÀ E TEMPESTIVITÀ NEL CAMBIARE IL MIX PRODUTTIVO. OGGI LA RICONVERSIONE VA PERÒ REALIZZATA IN PRESENZA DI UNA DOMANDA DI BENZINA E GASOLIO CALANTE.

Occorre quindi che nella versione definitiva del Piano l'obiettivo «salvaguardare l'industria della residua raffinazione italiana, con lo scopo di consentire al mercato di disporre di prodotti ad alta compatibilità ambientale realizzati seguendo i più alti standard ambientali» sia suffragato da indicazioni puntuali di supporto.



LE RICADUTE DEL PIANO SUL DOWNSTREAM PETROLIFERO - 2

Occorre favorire, nel corso dei prossimi anni, ulteriori interventi di riconversione a bioraffinerie di raffinerie italiane marginali, in coerenza con l'aumento della domanda interna di biocarburanti avanzati.

Vanno però privilegiati gli interventi per lo sviluppo dei bioprodotto sostitutivi di quelli la cui produzione tradizionale potrebbe risultare insufficiente a soddisfare la domanda. È il caso del *jet fuel*, la cui produzione in una raffineria tradizionale rappresenta il 5-10% del greggio lavorato, con percentuale media intorno all'8%.

La prevista crescita ulteriore del trasporto aereo e la parallela contrazione dei volumi di greggio trattati nelle raffinerie italiane a un certo punto provocherà carenza di *jet fuel* e, per non dipendere da un'importazione tendenzialmente più cara, perché lo stesso fenomeno si verificherà in tutte le economie in via di decarbonizzazione, suggerisce sin d'ora la promozione del *biojet fuel*.



GRAZIE PER L'ATTENZIONE!