

# Imprese & Territori



**SOPHIA LORENZINI A MILANO**  
Aprile, nella primavera 2022 il ristorante ispirato alla diva del cinema: Luciano Cimmino, presidente di Dream Food e Pianoforte Holding, ha lanciato il format, partendo da Firenze (nella foto)

**Industria**  
Rubinetti e valvole da record, traino da bonus ed export — p.22

**Prodotti da forno**  
Il Polo del gusto di Illy rileva il biscottificio Pintaudi — p.23

## Eolico, il 91% dei nuovi progetti attende il via libera da cinque anni

**Rinnovabili**

In Sardegna servono oltre nove anni per ottenere un'autorizzazione

Dal 2017 solo 6,39 megawatt sono stati autorizzati mentre ne servono 950 all'anno

**Jacopo Gilberte**

Impegni coraggiosi, promesse impetuose, la ruota del clima, il futuro dell'energia, poi — quando si dissolve il labirinto dei proclami e delle sfilate di protesta — è ancora fermo negli uffici pubblici in attesa di risposta il 91% delle richieste di nuovi impianti eolici presentate a partire dal 2017. Ripetizione: il 91%.

Per arrivare all'obiettivo che l'Italia si è data per l'energia eolica dal vento, bisognerà alzare eliche sulle creste delle colline al largo nel mare per circa mille megawatt l'anno ogni

durata di valutazione di impatto ambientale (Via) al ministero della Transizione ecologica. Dal 2017 con le nuove regole le aziende hanno presentato progetti complessivi per 20 mila megawatt, il doppio delle necessità stimate in nuovi 12.300 nuovi megawatt, il doppio degli impianti oggi in funzione per 10.400 megawatt.

Il ritardo spropositato di proposte presentate, il doppio del necessario, è un effetto della paralisi. Molte aziende eoliche, nella speranza che almeno uno dei progetti riesca a passare le fatiche crudeli dell'autorizzazione, presentano italiane-fotocopia localizzate su crinali diversi.

**Prima e ultime fra 13 Regioni**  
Nel Rapporto Elementi sono state valutate le 13 Regioni, quelle dove spira un po' di vento: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia e Toscana. Le altre regioni non hanno né vento né progetti sufficienti.

Chi ferma i progetti? Non il ministero della Transizione ecologica. La resistenza più furiosa alle eliche è opposta durante la procedura di Vias: le Regioni e dalle sovrintendenze del ministero della Cultura.

Su 14 pareri espressi dalle Regioni 11 sono negativi.

Su 4 pareri espressi dal ministero della Cultura, 35 sono negativi. Il passaggio non è facile.

Le Regioni migliori più veloci sono Abruzzo (in media un anno) e Sicilia (un paio d'anni). Le più lente Calabria (in media più di 7 anni) e la Sardegna (9 anni).

Osserva Tommaso Barbetti di Elementi, che ha coeditato la ricerca: «I freni sono due. Un primo riguarda i progetti da autorizzare, quasi tutti bloccati nel processo Via nazionale. I provvedimenti rilasciati si contano sulle dita di una mano, anche per effetto dei pareri di Regioni e Ministero della Cultura, negativi nella quasi totalità dei casi. Il secondo freno riguarda i progetti già autorizzati: ci sono circa mille megawatt che, già autorizzati, non possono partecipare alle aste del Gse perché in attesa di proroghe e varianti che la lunghezza delle procedure hanno reso indispensabile».

Aggiunge Giovanni Galpino di Public Affairs Advisors: «raggiungere gli obiettivi è una sfida enorme».

**L'eolico in Italia**

**TEMPI DI AUTORIZZAZIONE**  
Dati in anni



**AUTORIZZAZIONI RILASCIATE**



Fonte: Ita.gov.it 2020

**I TARGET EUROPEI**

Segnali di risveglio ma per intercettare i fondi del Pnrr serve il raddoppio

Quest'anno, con 461 megawatt di nuove installazioni eoliche, c'è stata un'accelerazione rispetto ai circa 150 megawatt l'anno degli anni passati. Ma non basta ed è una tendenza ancora ben lontana dal traguardo per raggiungere gli obiettivi europei delineati dai piani del Pnrr bisognerebbe almeno raddoppiare il passo rispetto al 2021, o moltiplicarlo per 6 o 7 volte rispetto agli anni scorsi.

E la pianificazione italiana del Pnrr e del Piano integrato energia e clima (Pniec) si muove in ritardo rispetto all'Europa, che ha spedito a un esiguitissimo 0,8% entro il 2030 il taglio delle emissioni di anidride carbonica. Per conseguire questi obiettivi l'Italia dovrebbe far girare eliche per 12.300 megawatt fra impianti su terra (9.100) e a mare (3.200 megawatt).

Alla fine del 2020 in Italia erano installati impianti eolici per 10.400; altri 1.500 sono vicini all'entrata in esercizio. In media, l'Italia dovrà autorizzare nuove centrali a vento per 950-1.000 megawatt l'anno su terra e circa 350 in mare.

**Per arrivare all'obiettivo che l'Italia si è data ogni anno bisognerebbe alzare eliche per mille megawatt l'anno**

anno, in tutto, dal 2017 a oggi sono stati autorizzati 6,39 megawatt contro i mille da costruire ogni anno. In Sardegna un'autorizzazione, quando arriva, arriva dopo più di 9 anni quando le installazioni proposte un decennio prima sono già nella preistoria tecnologica e bisogna riprogettare l'intero impianto secondo nuovi standard.

Sono alcuni dei dati dello studio di Regione240 realizzato dagli esperti di economia dell'energia del think tank Elementi insieme con Public Affairs Advisors. La prima parte della ricerca riguarda il segmento fotovoltaico (si vedano gli articoli pubblicati in agosto dal Sole24Ore) e ora presenta la sezione sull'energia eolica.

**A passo di lumaca**  
Dal 2017 il via libera ai grandi impianti eolici di taglia industriale passa per l'autorizzazione unica dopo la proce-

## Renco va in Armenia con una centrale a gas

**Energia**

Progetto finanziato in pool per 141 milioni. Apertura il 29 novembre

**Michele Romano**

Produrrà circa il 20% del fabbisogno di energia elettrica dell'Armenia la centrale da 1.410 MW, sviluppata e costruita a Yerevan da Renco, da oltre 40 anni controllata EPC (ingegneria, procurement, construction) nel settore del gas e nella produzione di energia, con quartier generale a Pechino, 40 società in 30 paesi nel mondo. Un project financing internazionale della durata di 25 anni per un investimento complessivo di 368 milioni di dollari e finanziato per quasi

141 milioni di dollari (141 milioni di euro) da un pool di istituti finanziari internazionali, coordinati da IFC, società del Gruppo Banca Mondiale, dalla stessa Renco da EPC, per un importo complessivo di 95,9 milioni e da Sberbank (37,9 milioni). Il contratto completo dell'impianto, inaugurato il 29 novembre, sarà per i prossimi 25 anni in mano per il 50% ai due partner italiani e per la restante quota alla multinazionale tedesca, che ha fornito anche le turbine.

Il gas necessario per il funzionamento della centrale verrà fornito da Gazprom Armenia e tutta l'energia elettrica prodotta verrà acquistata dallo Stato. «È un'operazione alla cui realizzazione lavoriamo da 6 anni», spiega Giovanni Gasparini, presidente di Renco, «e della quale abbiamo seguito tutti gli step, dallo sviluppo del progetto all'individuazione del partner tecnologico e finanziario, fino agli accordi con il governo armeno e

alla realizzazione dell'impianto». Nonostante la Rivoluzione di Velduto del 2018, la Guerra del 40 giorni con l'Azerbaigian nel 2020 e la durezza della pandemia da covid, il progetto è andato avanti spedito e segna apice in cambio epocale nella storia del gruppo, finora player globale per la costruzione di impianti a tre fonti: ha realizzato il terminale di ricezione del Tap, ndr. «Il futuro del mercato dei contratti EPC sarà più povero, più competitivo e più rischioso», è la visione di Gasparini, «e noi abbiamo raggiunto dimensione e solidità finanziaria che ci consentono di investire in questi progetti: c'è un mercato nuovo e ampio in cui entrare come sviluppatori e produttori di energia».

Dopo l'Armenia, in Renco guardano a Mozambico (investimento il doppio in termini di impianti) e Arabia e Kazakhstan, dove il gruppo presiede ha solide relazioni internazionali, ai Paesi

in via di sviluppo, «perché ci sono diverse opportunità», è anche all'Italia, dove sta partecipando a una gara per la conversione al gas di alcune centrali a carbone di Enel. Con la graduatoria necessaria Renco nei prossimi anni cercherà di passare da EPC contractor a sviluppatore di progetti in particolare sul tema dell'energia. L'esperienza maturata con il progetto dell'Armenia sarà la base della quale partire per altri progetti con l'obiettivo di entrare in un mercato più complesso ma certamente più remunerativo. La transizione energetica sta spingendo i numeri del gruppo, che chiuderà quest'anno con un fatturato sui 300 milioni di euro, con livelli di marginalità costanti. Non ci sarà la forza nell'immediato futuro, ma piuttosto vari strumenti finanziari alla cresta, sempre attraverso la fruttata di progetto in Italia e su mercati internazionali.

**TEMPI LUNGI**  
Prima ancora di essere autorizzate le tecnologie sono diventate troppo vecchie

**INDUSTRIA ITALIANA AUTOBUS**

## Svolta alla Menarinibus, primo autobus elettrico targato made in Italy

Il primo autobus elettrico costruito in Italia è pronto per entrare in servizio. Ha propulsione elettrica, misura su metri di lunghezza, produce emissioni zero, non soltanto nella trazione ma anche nella climatizzazione e nei sistemi ausiliari, ha interni riciclabili al 100%. È il "Citymod 12e", il nuovo Menarinibus elettrico, prodotto da Industria Italiana Autobus (IIA) a Fluorini (Averlaso) dove è stato presentato. All'evento ha partecipato tra gli altri il ministro degli Affari Esteri, Luigi Di Maio.

Con la realizzazione di Industria Italiana Autobus rilancia il marchio Menarinibus (rywood bus) che ha una storia centenaria. E soprattutto si compie un importante passo in avanti nel percorso di rilancio dell'azienda.

«Era una azienda chiusa e abbandonata», racconta Antonio Ligotti, presidente e ad - Grade all'intervento statale, nel 2019, lo stabilimento di Fluorini è stato completamente ristrutturato e riattivato. L'ex Iribus infatti è stata rilevata da Invitalia, Leonardo e dalla società turca Karan con quote rispettivamente del 42,06%, 28,45 e 28,59%. Ligotti ricorda il ritorno a lavoro dei dipendenti casualizzati e le nuove assunzioni. «Oggi abbiamo un organico di 600 persone tra gli stabilimenti di Bologna e quello di Fluorini». Ricostituito il reparto ingegneria - racconta ancora - «è stato fatto un piano di completa revisione della gamma prodotto nell'ottica della transizione ecologica».

IIA ha riprogettato e prodotto dapprima un nuovo bus con motore di nuova generazione, alimentato a diesel, poi due versioni di autobus con motori alimentati a metano. Infine è stato sviluppato l'autobus con motore elettrico, che finora le amministrazioni pubbliche italiane dovevano importare da Asia e da altri Paesi europei. La gamma prevista non è ancora completa. Saranno sviluppati, nelle versioni a trazione elettrica, anche gli autobus di 8 e 9 metri, adatti anche alle città più piccole e ai centri storici.

«Voglio dire - ha ancora commentato Ligotti - che qui oggi raccontiamo una storia diversa. A soli 34 mesi dalla rinascita, presentiamo un prodotto che colma un gap industriale, il nuovo Citymod 12e, rilanciato nuova vita e nuova linea a un polo automotive strategico per il Paese».

Dal 2020 IIA ha perso sofferto di una carenza di commesse rispetto alle previsioni. Le pubbliche amministrazioni, a quanto pare, anche perché rallentate da Covid, non hanno pubblicato bandi nemmeno laddove ci sarebbero stati fondi nazionali da utilizzare. Nel 2021 gli ordini, a quanto pare, sono ripartiti anche se ancora meno del previsto. Oggi IIA ha un portafoglio ordini di 30 autobus ordinati da enti italiani la cui produzione sarà completata stando ai piani, entro la prima metà del 2022.

Ancora poche commesse per uno stabilimento che ha la capacità produttiva (quello di Fluorini poiché a Bologna sono concentrati i lavori sui prototipi e piccole produzioni) di circa 500 autobus l'anno. Ma per vendere i propri autobus all'estero, oggi IIA ha costituito una nuova rete commerciale e una struttura tutta dedicata alla partecipazione a gare pubbliche.

Intanto, il 2020 si è chiuso con una perdita di bilancio di 7 milioni e nel 2021 la partecipazio Italia turca non raggiungerà ancora il pareggio. Ma la governance aziendale confida nella possibilità di portare il bilancio in utile a partire dal 2022 con l'arrivo vero e proprio degli investimenti nella transizione ecologica.

-Vera Viola



L'evento. La presentazione dell'autobus Citymod 12e