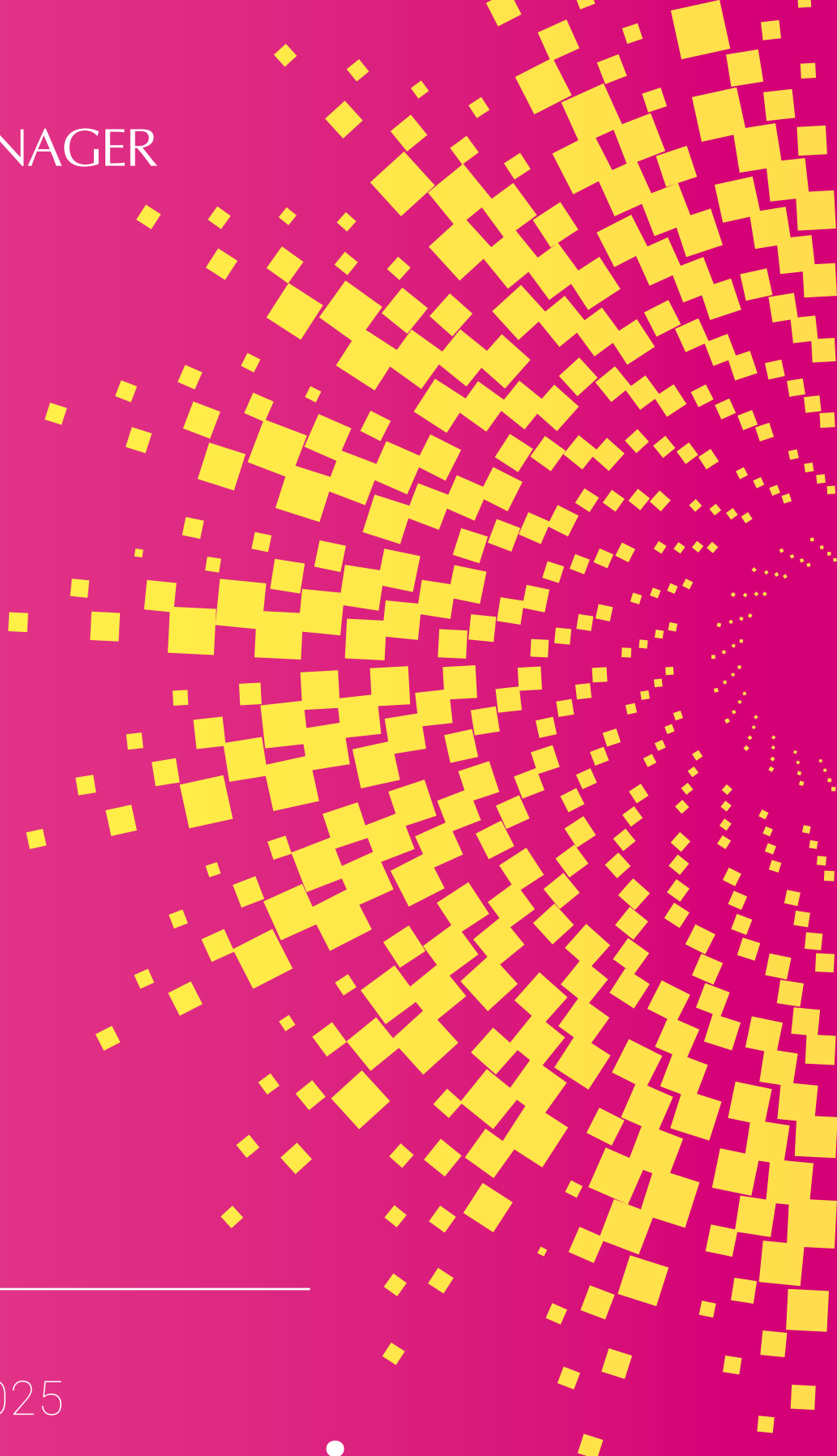




 **FEDERMANAGER**

AIEE ASSOCIAZIONE
ITALIANA ECONOMISTI
DELL'ENERGIA

DICEMBRE 2025

Focus energia

FEDERMANAGER - AIEE

DICEMBRE 2025

Focus energia

FEDERMANAGER - AIEE

INDICE

1. INFO ITALIA

- Verso il nuovo decreto energia, la politica energetica del nuovo anno guarda già al 2028

2. INFO EUROPA

- L'Automotive Package: la Commissione UE aggiorna le regole per il settore auto

3. APPROFONDIMENTI

- Per la prima volta in 50 anni, in Cina e India cala la produzione di energia a carbone a fronte dell'aumento delle energie pulite

4. NEWS DAL MONDO

1. INFO ITALIA

• Verso il nuovo decreto energia, la politica energetica del nuovo anno guarda già al 2028

L'anno appena concluso, secondo l'ultima newsletter del GME¹, per la parte elettrica si è chiuso confermando una fase di tensione strutturale sui prezzi dell'energia, con un andamento rialzista condiviso con gli altri paesi europei. Il quadro di mercato nazionale evidenzia una combinazione di fattori ormai ricorrenti: volatilità del gas, riduzione della produzione FER programmabile e crescente esposizione del prezzo elettrico ai costi marginali termoelettrici.

In questo contesto, l'intervento pubblico più volte ipotizzato nel DL "Energia" (o Bollette), nelle intenzioni del Governo, non si configura più come misura emergenziale, ma come un tentativo di riallineamento tra questa nuova struttura e le eredità del passato.

L'obiettivo, anticipato dalla Presidente Meloni già nel suo intervento dello scorso maggio in Confindustria² e poi ripreso nel corso dell'incontro con la stampa di inizio anno, è che il prezzo dell'energia riesca a scendere, allineandosi a quello dei paesi vicini, grazie ad alcuni interventi normativi in grado di annullare lo spread TTF-IGI per il gas e a risolvere, una volta per tutte, la distorsione italiana che "ribalta" lo stesso prezzo del gas sul prezzo elettrico, allargando la forbice con gli altri mercati.

Si tratterebbe, in sostanza, di riuscire finalmente a superare la logica dei bonus temporanei ed emergenziali per intervenire direttamente sulla struttura stessa dei mercati.

Tradurlo in interventi concreti e, soprattutto, efficaci, non è cosa da poco, e il provvedimento più volte annunciato, non ha ancora trovato una sua definizione ufficiale, anche se è circolato in bozza prima della pausa natalizia³.

La rassicurazione sul prosieguo dei lavori e sulla caratteristica "strutturale" del provvedimento è stata confermata recentemente durante un "question time" alla Camera dei Deputati, dove l'attenzione del Ministro si è soffermata su alcune distorsioni all'interno dei consumatori e di come questi sono chiamati a contribuire alle componenti tariffarie, in particolare famiglie e PMI⁴.

Su di esse, va ricordato, si concentra il peso della maggior parte degli oneri di sistema, con la componente Asos di incentivazione delle rinnovabili, in particolare, al centro del dibattito sul reale costo dell'energia e, di conseguenza, la competitività del sistema produttivo italiano.

Proprio su tale aspetto, e in particolare sulla possibilità per le PMI di veder diminuire il contributo economico versato, si è concentrata l'anticipazione del Ministro Pichetto Fratin rispetto all'impianto normativo. Ma come?

1. <https://www.mercatoelettrico.org/Portals/0/Documents/Newsletter/20260116Newsletter.pdf>

2. <https://www.governo.it/it/articolo/intervento-del-presidente-meloni-allassemblea-di-confindustria/28828>

3. <https://www.rinnovabili.it/energia/fotovoltaico/nuova-bozza-dl-energia-repowering-ppa/>

4. <https://energiaoltre.it/bollette-pichetto-fratin-annuncia-la-riforma-oneri-di-sistema-al-taglio-e-prezzi-slegati-dal-gas/>

Nei giorni in cui il Consiglio di Stato ribadiva la legittimità dello “Spalma Incentivi” del 2014, l’idea alla base dei tecnici ministeriali è di un nuovo rinvio della spesa, questa volta attraverso la cartolarizzazione degli incentivi, in particolare dei conti energia per il fotovoltaico.

Ciò permetterebbero di traslare fino a 5 miliardi all’anno di incentivi del periodo 2026-2030, garantendo però ai soggetti colpiti la possibilità di ammodernare gli impianti esistenti, aumentandone la potenza ed ottenendo un nuovo regime tariffario con decorrenza 2028. Inoltre, sempre a vantaggio di PMI e famiglie, in particolare vulnerabili, sarebbe prevista l’erogazione di un nuovo bonus, una tantum, in grado di alleggerire il prezzo finale dell’energia.

Il DL Bollette, nella sua interezza, vorrebbe configurarsi come un intervento di sistema, non congiunturale e ciò rende la sua gestazione un passaggio estremamente lungo e complesso. Rimane, al momento un messaggio chiaro alle imprese. La riduzione dei costi nel breve periodo sarà bilanciata da una maggiore esposizione al mercato nel medio-lungo, attraverso il progressivo superamento degli incentivi e la centralità crescente dei PPA per lo sviluppo delle rinnovabili.

In tale scenario, il ruolo dell’energy management dovrà necessariamente evolvere da funzione di controllo dei costi aziendali a **leva strategica di competitività e resilienza regolatoria**, cui sarà richiesto di definire i rischi, anche normativi, sterilizzandoli ove possibile.

Lato Governo, il successo del decreto Bollette dipenderà in larga misura dalla capacità di attuare le misure in esso contenute nel più breve tempo possibile. I dati aggiornati mostrano un miglioramento complessivo del tasso di adozione dei provvedimenti attuativi, ma evidenziano anche un ritardo strutturale del Mase, che resta tra le amministrazioni con il maggior stock di decreti pendenti⁵.

Questo elemento introduce un rischio operativo non trascurabile: la complessità tecnica delle misure richiede tempi certi e coordinamento regolatorio, pena l’erosione degli effetti attesi, con importanti ricadute proprio sui soggetti che dovrebbero beneficiare delle misure agevolative.

5. <https://www.programmagoverno.gov.it/it/notizie/tredicesima-relazione-sul-monitoraggio-dei-provvedimenti-legislativi-e-attuativi-del-governo-meloni-con-aggiornamento-al-31-dicembre-2025/>

2. INFO EUROPA

• L'Automotive Package: la Commissione UE aggiorna le regole per il settore auto

L'Automotive Package (COM (2025)995) presentato dalla Commissione europea a dicembre 2025 rappresenta un passaggio rilevante nella ridefinizione del quadro normativo e industriale del settore automobilistico europeo.

Il pacchetto si inserisce nel più ampio contesto del Green Deal europeo e degli sforzi per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, ma risponde anche alla necessità di rivedere alcune rigidità emerse nell'attuazione delle politiche del Green Deal, in particolare per quanto riguarda la transizione verso la mobilità a zero emissioni, cercando di conciliare gli obiettivi climatici con la salvaguardia della competitività industriale, dell'occupazione e della coesione territoriale.

Dal punto di vista tecnico-normativo, il cuore dell'Automotive Package è costituito dalla proposta di revisione del Regolamento (UE) 2019/631, che stabilisce gli standard di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per le nuove autovetture e i veicoli commerciali leggeri.

La normativa vigente prevedeva il raggiungimento di una riduzione del 100% delle emissioni medie di flotta entro il 2035, obiettivo che equivaleva, di fatto, all'eliminazione dal mercato dei nuovi veicoli con motore a combustione interna. In particolare, il Regolamento (UE) 2019/631 definiva gli standard di prestazione delle emissioni di CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri, stabilendo i target di riduzione delle emissioni (-55 % per auto e -50 % per furgoni entro 2030 rispettivamente rispetto al 2021, e 100 % entro il 2035 sotto le regole vigenti).

La Commissione, prendendo atto delle difficoltà industriali e di mercato emerse negli ultimi anni, ha proposto di rivedere tale obiettivo portandolo al 90%, introducendo così una quota residuale di emissioni consentite, che si traduce in una quota residua (10%) di veicoli tradizionali o ibridi, purché soddisfino criteri specifici e compensino le emissioni con tecnologie "pulite" come acciaio a basso impatto carbonico, bio-combustibili o e-fuel. Si ipotizzano anche obiettivi meno stringenti in modo che il settore possa adeguarsi gradualmente (ad esempio, target di riduzione per i furgoni rivisti al 40 % anziché 50 % entro il 2030).

Tabella di sintesi

ASPETTO	COSA CAMBIA CON L'AUTOMOTIVE PACKAGE
Emissioni auto (2035)	Target di riduzione CO ₂ dal 100% al 90% (maggiore flessibilità)
Divieto motori termici	Non più totale, apertura a ibridi/combustione compensata
Etichettatura	Revisione per consumatori più informativa
Competitività	Misure per batterie, domanda pulita, supporto industriale

Questa revisione si pone come un cambiamento strutturale dell'impostazione regolatoria. Il passaggio da un divieto tecnologico implicito a un obiettivo di riduzione e compensazione apre infatti alla cosiddetta "neutralità tecnologica" e ad una flotta con maggiore flessibilità. In concreto, i costruttori potranno continuare a immettere sul mercato una limitata percentuale di veicoli non completamente elettrici, a condizione che le emissioni residue siano compensate attraverso strumenti riconosciuti a livello europeo, come l'utilizzo di carburanti sintetici o biocarburanti avanzati, oppure attraverso materiali industriali a basso contenuto di carbonio certificato. Questa impostazione richiederà tuttavia la definizione di sistemi di misurazione, tracciabilità e verifica particolarmente rigorosi, per evitare che la flessibilità si traduca in un indebolimento effettivo delle politiche di decarbonizzazione, o come denunciato da alcuni attivisti un arretramento climatico.

Accanto alla revisione dell'obiettivo finale, il pacchetto introduce anche meccanismi di maggiore flessibilità temporale, come l'estensione dei sistemi di "banking & borrowing" e la possibilità di calcolare la conformità su periodi medi pluriennali. Dal punto di vista giuridico, ciò modifica l'approccio sanzionatorio del regolamento, riducendo il rischio di penalità immediate per i costruttori in una fase di transizione industriale ancora caratterizzata da forti incertezze tecnologiche e di mercato, legate soprattutto alla crescente concorrenza globale, ai costi di transizione, e alle infrastrutture. Per i periodi 2030-2032 è prevista una sorta di media su più anni per la conformità, un meccanismo che concede più flessibilità normativa ai produttori in fase di transizione.

Un secondo elemento dell'Automotive Package riguarda la revisione della normativa sull'etichettatura dei veicoli, basata sull'aggiornamento della Direttiva 1999/94/CE. La Commissione ha riconosciuto che l'attuale sistema informativo non è più adeguato a un mercato caratterizzato dalla coesistenza di motorizzazioni diverse e da un crescente peso delle vendite online e nell'ambito dei veicoli a zero emissioni o usati. La nuova etichettatura mira a fornire ai consumatori informazioni più efficaci, chiare, comparabili e standardizzate su consumi energetici, emissioni e costi di utilizzo lungo il ciclo di vita del veicolo, rafforzando così il ruolo del consumatore come attore consapevole della transizione ecologica.

Il pacchetto non si limita però agli aspetti regolatori, ma include anche una serie di iniziative di politica industriale. Tra queste spicca il rafforzamento del sostegno alla filiera europea delle batterie ("Battery Booster" con una dotazione di €1,8 mld per rafforzare la filiera europea delle batterie, inclusi €1,5 mld in prestiti a interesse zero per produttori europei di celle), considerata un elemento strategico per l'autonomia industriale dell'Unione. Attraverso strumenti finanziari dedicati e condizioni di accesso agevolate, la Commissione intende ridurre la dipendenza dalle catene di fornitura extra-UE e favorire la localizzazione in Europa delle fasi a maggiore valore aggiunto. Parallelamente, sono previste misure di semplificazione normativa, riunite nel cosiddetto "Automotive Omnibus", con l'obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi per le imprese, in particolare per i produttori di veicoli di piccole dimensioni ("small affordable cars") e a basso costo.

Inoltre, la proposta prevede una iniziativa per le flotte aziendali, con obiettivi obbligatori di diffusione di veicoli a zero e basse emissioni a livello nazionale, per stimolare domanda e acquisto.

Le implicazioni per l'industria automobilistica europea sono significative. Da un lato, la maggiore flessibilità normativa riduce il rischio di disallineamento tra obiettivi regolatori e capacità industriali, offrendo ai costruttori un orizzonte di transizione più graduale. Questo aspetto è particolarmente rilevante per i Paesi con una forte specializzazione nella componentistica e nei motori tradizionali, come l'Italia, dove il tessuto produttivo è composto in larga parte da piccole e medie imprese. Dall'altro lato, il pacchetto mantiene una chiara direzione strategica verso l'elettrificazione e l'innovazione tecnologica, rendendo inevitabili investimenti consistenti in ricerca, riconversione

produttiva e formazione della forza lavoro.

Per i consumatori europei e italiani, l'Automotive Package si traduce in una maggiore varietà di offerta nel medio periodo. Anche oltre il 2035, non vi sarà una scomparsa immediata dei veicoli con motore a combustione, ma una loro progressiva trasformazione e marginalizzazione all'interno di un mercato sempre più orientato alle basse e zero emissioni. La nuova etichettatura contribuirà a rendere più trasparenti le differenze tra le diverse tecnologie, incidendo sulle scelte di acquisto non solo in termini ambientali, ma anche di costo totale di possesso. Inoltre, le politiche rivolte alle flotte aziendali sono destinate ad ampliare nel tempo il mercato dell'usato elettrico, con potenziali benefici in termini di accessibilità economica.

Nel complesso, l'Automotive Package del dicembre 2025 può essere considerato come un tentativo di ricalibrazione della strategia europea sulla mobilità. Esso non abbandona l'obiettivo della decarbonizzazione, ma ne modifica gli strumenti, spostando l'attenzione da un approccio rigidamente prescrittivo a uno più flessibile e industrialmente realistico. La sua efficacia dipenderà in larga misura dalla definizione dei dettagli tecnici nei testi attuativi e dalla capacità degli Stati membri di accompagnare la transizione con politiche nazionali coerenti, in particolare sul fronte degli incentivi, delle infrastrutture e della formazione.

Se l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) ha accolto positivamente la maggiore flessibilità tecnologica e regolatoria, vedendo nel pacchetto un primo passo per allineare gli obiettivi di decarbonizzazione con la competitività globale e le condizioni di mercato, alcune ONG ambientali e la comunità dell'elettromobilità sottolineano come la revisione del target per il 2035 diluisca l'ambizione climatica rallentando la transizione nel settore.

Anche alcuni costruttori (es. dirigenti Stellantis) si sono espressi sul tema, partendo dal negativo andamento dei dati produttivi ed affermando che la mancanza di misure urgenti per stimolare la domanda interna e la crescita delle produzioni europee potrebbe rendere difficile attrarre investimenti necessari per una filiera competitiva



3. APPROFONDIMENTI

- **Per la prima volta in 50 anni, in Cina e India cala la produzione di energia a carbone a fronte dell'aumento delle energie pulite**

Come rivela una recente analisi di Carbon Brief⁶, per la prima volta in 52 anni, nel 2025 la produzione di energia elettrica a carbone è diminuita sia in Cina che in India, nonostante la crescente domanda di elettricità.

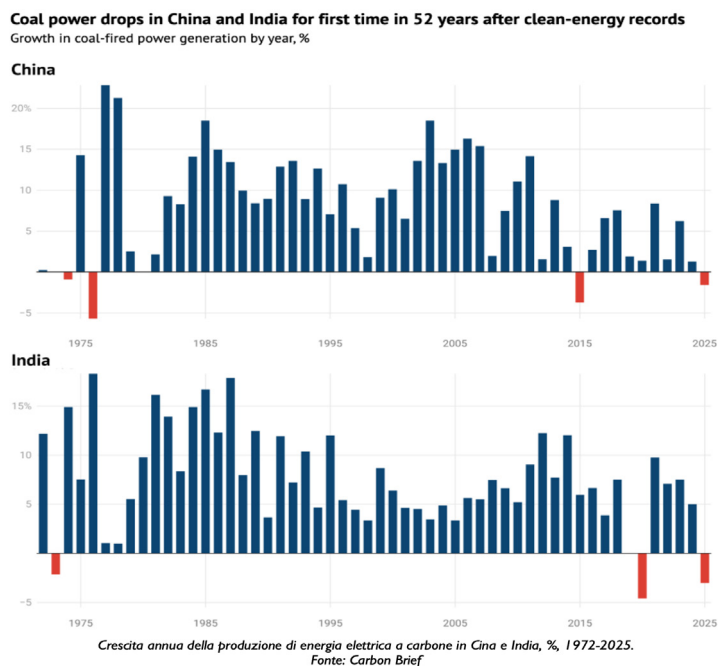
Il calo coincide con un incremento record di produzione di energia pulita – solare, eolica e nucleare – che ha più che compensato la crescita della domanda, indicando un potenziale picco nell'uso del carbone in entrambe le economie se dovesse continuare l'espansione dell'energia pulita. Questo cambiamento ha importanti implicazioni per le traiettorie globali di CO₂, data la quota dominante dei due Paesi nella recente crescita delle emissioni:

Secondo il rapporto, la produzione di energia elettrica da carbone è diminuita del 3,0% in India, con una riduzione di 57 terawattora (TWh), mentre la Cina ha registrato un calo dell'1,6%, pari a 58 TWh, su base annua.

L'ultima volta che entrambi i paesi hanno assistito a un calo della produzione di energia elettrica a carbone nello stesso anno è stato nel 1973, durante la crisi petrolifera globale quando sia la Cina che l'India avevano registrato una debole crescita della domanda di energia elettrica, con un aumento della produzione di energia da altre fonti: idroelettrica e nucleare nel caso dell'India e petrolio nel caso della Cina.

Crescita annua della produzione di energia elettrica a carbone in Cina e India, %, 1972-2025.

Fonte: Carbon Brief



6. Carbon Brief è un portale britannico, fondato da un team di giornalisti che pubblicano articoli e analisi dettagliate basate su dati scientifici del clima e delle politiche energetiche.

L'analisi ha rilevato che il calo nel 2025 segnala un potenziale punto di svolta, poiché entrambi i paesi hanno aggiunto livelli record di capacità di energia pulita lo scorso anno, sufficienti a soddisfare la crescente domanda di elettricità senza aumentare l'uso del carbone.

Dal 2015 al 2024, Cina e India insieme, sono state responsabili dell'aumento di oltre il 90% delle emissioni globali di CO₂ (con il 78% dalla Cina e il 16% dall'India), rendendo il cambiamento particolarmente significativo per gli obiettivi climatici globali.

In Cina, la produzione di energia da carbone è diminuita nonostante la domanda di elettricità sia cresciuta di circa il 5%, trainata dalla massiccia espansione delle energie rinnovabili e del nucleare.

La recente crescita della produzione di energia pulita, se sostenuta, è già sufficiente a garantire un picco nell'energia a carbone.

Analogamente, gli obiettivi dell'India in materia di energia pulita, se attuati, consentiranno di raggiungere un picco nel carbone prima del 2030, anche se la domanda di elettricità dovesse accelerare di nuovo.

Si stima che il Paese abbia aggiunto oltre 300 GW di energia solare e oltre 100 GW di energia eolica nel 2025, stabilendo record mondiali. La produzione di energia solare ed eolica è aumentata di 450 TWh nei primi 11 mesi dell'anno, mentre l'energia nucleare ha aggiunto altri 35 TWh, superando la crescita complessiva della domanda.

Questo ha portato la crescita della produzione di energia non fossile, esclusa l'energia idroelettrica, nettamente al di sopra dell'aumento di 460 TWh della domanda. La crescita della produzione di energia pulita ha superato la crescita della domanda e, di conseguenza, l'uso del carbone nel settore elettrico e le emissioni di CO₂ sono in calo dall'inizio del 2024.

L'uso del carbone è in calo anche al di fuori del settore elettrico, principalmente a causa della riduzione della produzione di acciaio, cemento e altri materiali da costruzione, i maggiori settori che utilizzano il carbone dopo quello elettrico.

Il calo della produzione di energia da carbone in India è stato attribuito a una combinazione di due fattori: la già citata crescita accelerata delle energie pulite, la crescita più lenta della domanda dovuta a condizioni meteorologiche più miti e un rallentamento a lungo termine del consumo di elettricità. La crescita dell'energia pulita ha rappresentato il 44 % della riduzione dell'uso di carbone e gas, mentre il clima più mite e la crescita più debole della domanda hanno contribuito rispettivamente per il 36 e il 20 %. Questa è la prima volta che la crescita delle energie pulite ha svolto un ruolo significativo nel ridurre la produzione di energia elettrica a carbone in India,

L'India ha aggiunto circa 35 GW di capacità solare, 6 GW di capacità eolica e 3,5 GW di capacità idroelettrica nei primi 11 mesi del 2025, con un aumento del 44% della capacità rinnovabile su base annua. La produzione di energia da fonti non fossili è aumentata di 71 TWh, mentre la produzione totale di energia è aumentata di soli 21 TWh, con conseguente riduzione della produzione da carbone e gas.

Tuttavia, il rapporto avverte che la crescita dell'energia pulita in India rimane al di sotto della crescita media annua della domanda registrata tra il 2019 e il 2024, attestandosi a 85 TWh all'anno, nonché inferiore alle previsioni per il periodo 2026-2030, il che indica che è necessaria un'espansione più rapida per una riduzione duratura dell'energia a carbone. Raggiungere l'obiettivo governativo di 500 GW di capacità da combustibili non fossili entro il 2030, come annunciato dal Primo Ministro nel 2021, a questo proposito sarebbe cruciale.

Sebbene le tendenze segnino un momento storico, gli analisti hanno messo in guardia dalle sfide future.

Entrambi i Paesi continuano comunque ad aggiungere nuova capacità di produzione di energia a carbone per soddisfare la domanda di picco. Le centrali costruite per i picchi di domanda finiscono per funzionare poco, non ammortizzando i costi e creano potenziali difficoltà finanziarie per i produttori di energia, diventando un peso per il sistema energetico. Se fossero approvati e completati tutti i progetti a carbone in costruzione, la capacità di produzione di energia a carbone aumenterebbe del 28% in Cina e del 23% in India.

Nel lungo termine, l'aumento della capacità di produzione di energia a carbone dovrebbe essere rallentato in modo significativo per fare spazio a un'ulteriore espansione dell'energia pulita nel sistema elettrico.

Nonostante questi ostacoli, il rapporto afferma che il duplice declino dell'energia a carbone e la crescita record dell'energia pulita in Cina e India potrebbero contribuire ad avvicinare la persistente crescita delle emissioni globali al picco, dato il ruolo determinante dei rispettivi settori energetici sul livello delle emissioni di carbonio a livello mondiale.

4. NEWS DAL MONDO

Il Presidente degli Stati Uniti annuncia l'intenzione di aprire il settore petrolifero venezuelano alle compagnie petrolifere statunitensi

In seguito alla cattura del Presidente venezuelano da parte degli Stati Uniti, il Presidente degli Stati Uniti ha annunciato che avrebbe consentito alle compagnie petrolifere statunitensi di tornare in Venezuela per sviluppare le riserve locali di petrolio greggio, sottolineando al contempo che l'embargo statunitense sul petrolio venezuelano sarebbe rimasto comunque in vigore. Le compagnie petrolifere statunitensi si stanno preparando a investire miliardi nell'industria petrolifera venezuelana.

All'inizio del suo secondo mandato, nel 2015, Trump ha revocato le licenze petrolifere che avevano consentito alle compagnie petrolifere e del gas internazionali di operare in Venezuela nonostante le sanzioni statunitensi.

L'unica eccezione è stata concessa alla società Chevron. Chevron gestisce quattro giacimenti petroliferi nel Paese in collaborazione con la società statale Petróleos de Venezuela (PDVSA) e le sue affiliate.

Nel 2007 le grandi compagnie petrolifere statunitensi attive in Venezuela, in particolare ExxonMobil e Conoco. Phillips, hanno lasciato il Paese. A causa dell'embargo statunitense, il Venezuela è stato costretto a vendere il suo petrolio greggio sul mercato nero a prezzi fortemente scontati, principalmente ad acquirenti asiatici. Inoltre, gli Stati Uniti hanno imposto un blocco totale alle "petroliere sanzionate" in arrivo e in partenza dal Venezuela.

Nel dicembre 2015, un tribunale statunitense ha autorizzato la vendita di azioni di PDV Holding ad Amber Energy. PDV Holding è una divisione del gruppo petrolifero PDVSA, proprietaria di Citgo Petroleum che è la settima compagnia petrolifera statunitense per volume raffinato e una sussidiaria della società statale PDVSA dal 1980. Comprende tre raffinerie con una capacità complessiva di oltre 800.000 barili al giorno, oltre 40 terminali e una rete di oleodotti che attraversa 23 stati americani.

Il Venezuela detiene le maggiori riserve petrolifere accertate al mondo, stimate in 47.385 Mt (circa 347 Gbl). Tuttavia, lo sviluppo di queste riserve è fortemente limitato dalla situazione economica del Paese, anche perché costituite principalmente da petrolio con alta densità, più difficile da raffinare e con più basso contenuto di prodotti leggeri (benzine). La produzione di petrolio greggio e di NGL è diminuita del 77% tra il 2011 e il 2020, per poi riprendersi a un tasso medio del 9% annuo, raggiungendo i 53 Mt (circa 1 mb/g) nel 2024. Circa due terzi della produzione vengono esportati.

L'OPEC+ conferma che non ci saranno aumenti nella produzione di petrolio per febbraio-marzo 2026

Gli otto paesi dell'OPEC+ (Arabia Saudita, Russia, Iraq, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Kazakistan, Algeria e Oman) hanno ribadito la decisione, presa nel novembre 2025, di sospendere gli aumenti di produzione per febbraio e marzo 2026 a causa di fattori stagionali.

Per febbraio e marzo 2026, i livelli di produzione di petrolio target per questi paesi sono: Arabia Saudita (10,1 mb/g), Russia (9,6 mb/g), Iraq (4,3 mb/g), Emirati Arabi Uniti (3,4 mb/g), Kuwait (2,6 mb/g), Kazakistan (1,6 mb/g), Algeria (971 kb/g) e Oman (811 kb/g). La produzione rimarrà invariata per tutto questo periodo. Ciò segue l'annuncio dell'OPEC+ del dicembre 2025, che confermava che la decisione del 2 novembre 2025 di interrompere gli aumenti della produzione sarebbe rimasta in vigore per il primo trimestre del 2026.

L'NDC 2.0 dell'Arabia Saudita fissa un obiettivo di riduzione annuale di 335 MtCO₂eq entro il 2040

L'Arabia Saudita ha pubblicato il suo Secondo Contributo Determinato a Livello Nazionale (NDC 2.0), in cui il Paese si pone l'obiettivo di ridurre, evitare e rimuovere le emissioni di gas serra di 335 MtCO₂eq all'anno nel periodo 2030-2040, rispetto al 2019. L'NDC 2.0 aggiornato riflette una maggiore ambizione rispetto al piano precedente del 2021, che mirava a ridurre, evitare o rimuovere 278 MtCO₂eq all'anno entro il 2030, utilizzando lo stesso valore di riferimento del 2019, con un aumento di circa il 20% rispetto all'NDC originale.

Il documento sottolinea inoltre che il piano è incondizionato e non subordinato al sostegno finanziario internazionale. Inoltre, il documento afferma che il Paese ha messo a gara 57,5 GW di capacità di energia rinnovabile, di cui 12,3 GW sono stati connessi alla rete, 10,7 GW sono in costruzione, 15,7 GW sono già stati firmati commercialmente e 18,8 GW sono in diverse fasi di sviluppo.

Nell'ambito del suo approccio di Economia Circolare del Carbonio (CCE), l'Arabia Saudita mira a promuovere l'implementazione su larga scala delle tecnologie di cattura, utilizzo e stoccaggio del carbonio (CCUS).

Gli attuali progetti CCUS catturano 1,3 MtCO₂/anno e il polo CCS di Jubail dovrebbe catturare e stoccare 9 MtCO₂/anno entro il 2028. Il Paese mira, inoltre, a rafforzare la sua dipendenza da centrali elettriche a gas ad alta efficienza e ad espandere il suo Master Gas System per soddisfare la crescente domanda energetica dei settori emergenti. Le emissioni di gas serra in Arabia Saudita sono cresciute a un ritmo più lento dal 2010, con una media del +2,2% annuo, rispetto al +4,6% annuo registrato tra il 1990 e il 2010. Nonostante questo rallentamento, l'Arabia Saudita rimane uno dei paesi con le più elevate emissioni di CO₂ superando le 16 tCO₂ pro capite nel 2024, ovvero circa quattro volte la media mondiale.

Turchia e Azerbaigian firmano un accordo per la fornitura di gas da 33 miliardi di mc a partire dal 2029

Il Ministro turco dell'Energia e delle Risorse Naturali ha annunciato che Turchia e Azerbaigian hanno concordato di firmare un nuovo accordo per 15 anni, per la fornitura di gas naturale, per un totale di 33 miliardi di metri cubi con consegne previste a partire dal 2029. In base all'accordo Turchia dovrebbe ricevere 2,25 miliardi di metri cubi/anno dal giacimento offshore di Absheron in Azerbaigian, consegnati tramite un gasdotto attraverso il Mar Caspio. Il giacimento di Absheron è gestito da TotalEnergies, con la compagnia petrolifera statale azera SOCAR e la società petrolifera e del gas degli Emirati Arabi Uniti ADNOC come partner di progetto.

Nel primo periodo operativo, la produzione del giacimento ha raggiunto circa 1,5 miliardi di metri cubi/anno. TotalEnergies e i suoi partner stanno lavorando alla seconda fase di sviluppo, che potrebbe raddoppiare la produzione di gas a 3 miliardi di metri cubi/anno, con un potenziale aumento a 6 miliardi di metri cubi/anno in una fase successiva.

La Spagna stanZIA 818 milioni di euro per sostenere 126 progetti di accumulo di energia

Il Ministro spagnolo per la Transizione Ecologica e la Sfida Demografica (MITECO) ha selezionato 126 progetti con una capacità complessiva di 2,2 GW/9,4 GWh nell'ambito del bando di finanziamento per progetti di investimento nell'accumulo.

Il bando ha ricevuto 1.750 candidature, il che ha comportato un aumento di quasi il 17% dello stanziamento inizialmente previsto di 700 milioni di euro a 818 milioni di euro dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR 2021-2027) per i 126 progetti. Tra i progetti selezionati figurano 69 progetti ibridi, 39 batterie autonome, 15 progetti di accumulo termico e 3 progetti di accumulo tramite pompaggio.

Questo aiuto del FESR per l'accumulo di energia si aggiunge ai precedenti programmi di sostegno specifici implementati da MITECO e IDAE nell'ambito dei fondi NextGenEU del Piano di ripresa, trasformazione e resilienza (RTRP), stimati in circa 730 milioni di euro per impianti di accumulo di pompaggio ibridi, autonomi, termici e reversibili innovativi, nonché progetti di ricerca e sviluppo e insulari.

La Cina inaugura un impianto di stoccaggio di energia ad aria liquida da 60 MW/600 MWh nel deserto del Gobi

La Cina ha inaugurato il più grande impianto di stoccaggio di energia ad aria liquida (LAES - Liquid Air Energy Storage) al mondo, noto come Super Air Power Bank. Costruito dal China Green Development Investment Group (CGDI) in collaborazione con l'Istituto Tecnico di Fisica e Chimica dell'Accademia Cinese delle Scienze (TIPC-CAS), l'impianto si trova nel deserto del Gobi. Il Super Air Power Bank da 60 MW/600 MWh può funzionare ininterrottamente per 10 ore e generare circa 180 GWh/anno. La centrale elettrica funziona comprimendo e raffreddando l'aria fino a -194 °C, liquefacendola e immagazzinandola in appositi serbatoi. Quando è necessaria elettricità, l'aria liquida si espande di oltre 750 volte il suo volume originale, azionando le turbine per generare energia. In sostanza, il progetto trasforma l'aria in un mezzo per l'accumulo di energia a temperature estremamente basse.

Secondo il media cinese CGTN (Cina Global Television Network), un progetto fotovoltaico da 250 MW fornirà inoltre alla "Air Battery" la capacità di ricarica autosufficiente e rinnovabile.

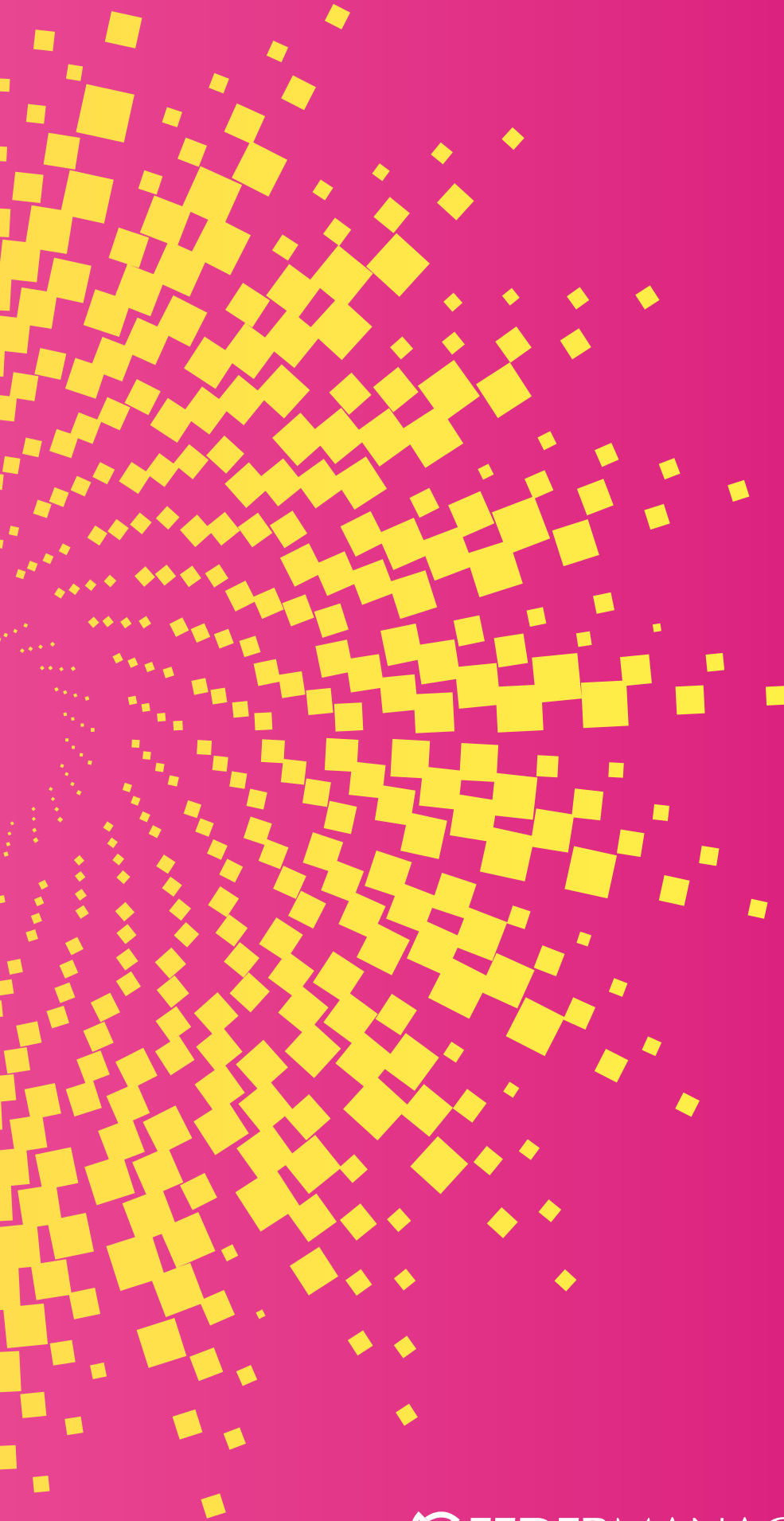
La Russia posticipa di diversi anni l'obiettivo di 100 milioni di tonnellate di GNL a causa delle sanzioni

Secondo le dichiarazioni del Vice Primo Ministro russo, la Russia ha posticipato di diversi anni il suo piano per raggiungere l'obiettivo di produzione annua di GNL di 100 milioni di tonnellate, attribuendo il ritardo all'impatto delle sanzioni occidentali sul settore energetico del Paese e ha aggiunto che le autorità russe considerano ancora il GNL uno dei principali settori e motori dello sviluppo dell'industria energetica.

Per quanto riguarda la produzione petrolifera russa ha affermato che la produzione nel 2025 è rimasta ai livelli del 2024, ovvero 516 milioni di tonnellate, e si prevede un potenziale aumento del 2% nel 2026, raggiungendo i 525 milioni di tonnellate. A medio termine, la Russia prevede di aumentare la produzione di petrolio a 540 milioni di tonnellate. La Russia prevede anche di costruire impianti di produzione di energia elettrica basati su fonti rinnovabili con una capacità di circa 17 GW entro il 2042.

La Danimarca concede la prima autorizzazione per un progetto di stoccaggio di CO₂

L'Agenzia Danese per l'Energia ha approvato l'utilizzo del giacimento di Nini West, situato 240 km a nord-ovest di Esberg, per lo stoccaggio geologico di CO₂, nell'ambito del progetto Greensand Future, sviluppato da INEOS E&P, Harbour Energy e Nordsøfonden. L'autorizzazione si applica allo stoccaggio fino a 2,4 MtCO₂ per un periodo di 30 anni. È la prima volta che viene concessa un'autorizzazione per un progetto di stoccaggio di CO₂ in Danimarca. Secondo l'Agenzia per l'Energia, la CO₂ è immagazzinata in un serbatoio di arenaria a 1.700-18.000 metri sotto il fondale marino, sovrastato da strati di roccia sigillante. Il giacimento di Nini West è stato precedentemente utilizzato per la produzione di petrolio e gas. Per lo stoccaggio della CO₂, verrà riutilizzata la struttura esistente della precedente produzione di petrolio e gas, Nini-A."



 **FEDERMANAGER**

AIEE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA ECONOMISTI
DELL'ENERGIA