



Assoindipendenti

Newsletter N. 39 / 2018

RISERVATA

31 Ottobre 2018

Come anticipato, perché i rumors correvano da giorni, l' illegalità è ancora al centro della Newsletter con tre articoli sulla operazione della Procura di Milano e la GdF di Varese nei confronti della Xcel Petroli. Non ci sono commenti: sarebbero solo ripetizione di considerazioni già fatte, inutili, in tutti i sensi.

Argomenti

Mercato

1. Mattei 56 anni dopo, il discorso di Descalzi
2. Carburanti, quota Eni in aumento al 24,6 %
3. Tonfo delle quotazioni di benzina e gasolio nel Mediterraneo

Illegalità

4. Benzina illegale da Malta, evasioni 55 milioni in due anni
5. Frodi Carburanti, il caso Xcel ed i depositi
6. TTP, "completamente estranea all' inchiesta Xcel

Politica ed Istituzioni

7. Accise, la ritirata di Salvini

Transizione Energetica e Mobilità

8. NGV replica a Transport&Environment: attacco infondato.
9. Vettori (Assometano) : vogliono far sparire l' auto a gas
10. Auto a gas, la risposta di Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile
11. Da Milano a Roma in aereo elettrico

%%%%%%%%

Mercato

1. Venerdì 26 Ottobre – SQ : Mattei 56 anni dopo, il discorso di Descalzi

Nel giorno del 56esimo anniversario dalla tragica morte del fondatore dell'Eni , Enrico Mattei, l'ad del gruppo Claudio Descalzi ha tenuto un discorso commemorativo al cospetto di tutti i dipendenti, presso la sede di Roma all'Eur, in piazza Mattei, dove all'ingresso, vicino al busto dell'imprenditore scomparso, è stata posta una corona di fiori.

"La nostra visione di lungo termine riflette la stessa ambizione che ha caratterizzato la strategia di Mattei nello scrivere la storia energetica del nostro Paese - ha detto Descalzi - Trasformare questa visione in realtà significa, oggi, come lo fu per Mattei, far leva sulle nostre persone, sulle nostre competenze e tecnologie innovative". (...) Descalzi ha sottolineato i successi di Eni, partendo da quelli esplorativi "nati dalla scelta di rilanciare 10 anni fa, di fronte alla scarsità di risorse, l'esplorazione, per tornare ad alimentare la crescita della nostra società"; la trasformazione del downstream in Italia con la trasformazione degli asset non più redditivi "a cui abbiamo dato nuova vita convertendoli, come nel caso della bio-raffineria di Venezia e, a breve di Gela"; lo sviluppo del business delle rinnovabili, "attraverso un modello distintivo che consente di valorizzare terreni senza altra destinazione d'uso o sfruttando sinergie con i nostri asset". A tutto questo Descalzi aggiunge "progetti per la valorizzazione dei rifiuti e di materiali di scarto, ad oggi considerati esclusivamente come un problema per il loro impatto sull'ambiente, in energia e prodotti nuovi".

Considerazioni : Per quanto mi risulta Eni è tra le società che stanno cogliendo i maggiori successi a livello mondiale, e non è poco. Ne viene un messaggio interessante e positivo. Se le major company a livello mondiale, e tra queste l' Eni, continuano ad investire nell' upstream mi sembra evidente che viene confermata la previsione di una domanda oil in crescita nei prossimi decenni e che quindi l'industria petrolifera, con tutto quel che segue, non finirà troppo presto sulla "bancarella del modernariato". (vedi Newsletter N.38 – "Renzi e il barile"

2. Lunedì 29 Ottobre – SQ : Carburanti, quota Eni in aumento al 24,6 %. Male autostrade e convenzionati, bene gli impianti di proprietà

"La quota di mercato Eni sulla rete carburanti si è attestata nel terzo trimestre 2018 al 24,6%, in aumento sia rispetto allo stesso periodo del 2017 (24,4%) sia rispetto al secondo trimestre 2018 (24,1%). Lo si apprende dalla relazione trimestrale. Le vendite rete in Italia, pari a 1,54 milioni di tonnellate, hanno registrato una lieve diminuzione dell'1% (4,42 milioni di tonnellate, -2% nei nove mesi) per effetto dei minori volumi venduti nei segmenti autostradale e convenzionato, a causa della debolezza dei consumi e della pressione competitiva, parzialmente compensati da maggiori volumi venduti sulla rete di proprietà. Ancora un calo invece per le vendite extrarete in Italia, pari a 1,98 milioni di tonnellate, con un -3% rispetto al terzo trimestre 2017 (-3% nei nove mesi), per effetto principalmente dei minori volumi commercializzati di bunker e jet fuel, in parte compensati dalle maggiori vendite di gasolio.(....)

3. Giovedì 2 Novembre – SQ : Tonfo delle quotazioni di benzina e gasolio nel Mediterraneo

" Il "ponte" sta trascorrendo senza particolari novità sui listini dei prezzi consigliati dei carburanti alla pompa. Da segnalare soltanto un movimento al ribasso sul Gpl. Diversa invece la situazione sui mercati petroliferi internazionali: le quotazioni di benzina e gasolio in Mediterraneo sono andate a picco ieri, perdendo l'equivalente di 2,5 centesimi al litro. (...) Queste le quotazioni dei prodotti raffinati in Mediterraneo alla chiusura di ieri: benzina a 417 euro per mille litri (-25), diesel a 513 euro per mille litri (-25, valori arrotondati)."

Illegalità

Seguono tre articoli sulla inchiesta Xcel, ma questa volta vi risparmio i miei commenti. Mi piacerebbe conoscere i vostri. Solo per vs info dal 24 Settembre u.s. Termo Trading Petroli non è più associata in Assoiindipendenti.

4. Sabato 27 Ottobre – Il Corriere della Sera : Benzina illegale da Malta. Evasi 55 milioni in due anni. Fermato un italiano, vive a Londra. Lucrava non pagando il 22% di Iva.

" E' come se, consierando in media 50 litri un pieno di gasolio, nel 2016-2017 almeno per una volta 7 milioni di automobilisti si fossero riforniti alle pompe che erogano carburante in Italia via Malta (e proveniente probabilmente dalla Libia) in concorrenza sleale grazie alla evasione del 22% di Iva tramite un "s sofisticato (*non mi sembra tale !*) meccanismo di frode fiscale di rilevanza internazionale", ruotante attorno ad un uomo d'affari italiano residente a Londra , il 51enne triestino Antonio Desiata. La Guardia di Finanza di Varese, che nell' indagine della Procura di Milano ritiene di aver appunto

“accertato l'importazione e la vendita in Italia di oltre 350 milioni di litri di carburante e la sottrazione alle casse dell' Erario di più di oltre 55 milioni di euro”, ha arrestato Desiato quale amministratore di fatto della romana Excel Petroleum. Sempre su ordine del Gip Carlo Ottone De Marchi, è stato effettuato il sequestro preventivo dei 55 milioni di profitto reato e sono stati recuperati in depositi italiani (da Melegnano a Castellammare, forse Torre Annunziata ?) oltre 28 milioni di litri di carburante, al cui controvalore di circa 40 milioni di euro vanno aggiunti 3 milioni bloccati appena in tempo su conti bancari, uno yacht e immobili. Tra gli indagati figurano poi i legali rappresentanti di Oilchem srl, Lorenzo Sassi e Luciano Seregini e di Xcel Petroleum, Angelo Iacobino ed il commercialista Luciano Bologna, quest'ultimo professore, a contratto, di marketing (*mi sembra ovvio*) all' Università la Sapienza di Roma, già giudice tributario, consulente di Procure e Tribunali ed, in passato, anche nominato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri quale “soggetto attuatore con il Commissario Delegato per l' emergenza per la realizzazione del Passante di Mestre”. Gli accertamenti della GdFd Varese del pm milanese Paolo Filippini individuano nella Xcel Petroleum la “ principale n/beneficiaria degli indebiti vantaggi fiscali ottenuti per tramite di interposizioni fittizie di società cartiere (....)”

5. Lunedì 29 Ottobre – SQ : Frodi Carburanti, il caso Xcel ed i depositi

“ Dell'indagine su Xcel Petroleum deflagrata nel fine settimana si parlava da qualche giorno. Già mercoledì sera circolavano indiscrezioni sul blocco delle attività presso i depositi costieri Isecol di Torre Annunziata e Neri di Livorno, per via del sequestro dei prodotti petroliferi Xcel in passaggio deposito presso quelle infrastrutture, oltre al blocco, ovviamente, dell'attività presso il deposito Xcel di San Quirico (Genova), che fa parte del sistema Sigemi. Xcel opera anche attraverso il deposito Termo Trading Petroli di Roma in via Fioranello 115. Dal sito internet di Xcel si apprende che i soci sono Acp Italia Srl al 50%, Med Trading AG al 30% e Kerotris Spa al 20%” .

6. Martedì 30 Ottobre – SQ : TTP (Termo Trading Petroli) “completamente estranea all' inchiesta Xcel”. La precisazione della società

“La Termo Trading Petroli è completamente estranea all'inchiesta e nei giorni scorsi è stata perfino nominata dalla Procura di Milano quale custode giudiziaria del deposito di alcuni quantitativi di carburante presenti nei propri depositi e di proprietà della Xcel Petroleum”. È quanto precisa la società Ttp, in relazione alla notizia pubblicata ieri su Staffetta Quotidiana, specificando: “Nel diffidare chiunque a continuare a prospettare accostamenti suggestivi, e per questo diffamatori, la Società Termo Trading Petroli Srl, attraverso il suo legale, rappresenta che non mancherà di perseguire, ogni ulteriore condotta lesiva della sua immagine”.

Quanto al fatto che “Xcel Petroleum opera dal 2016 anche presso il deposito Termo Trading Petroli Srl, situato a Roma in via Fioranello 115”, la notizia è stata ripresa dalla Staffetta dal sito internet della stessa Xcel.

Politica e Istituzioni

7. Mercoledì 31 Ottobre – SQ : Accise, la ritirata di Salvini. Se ne riparla nel 2018

“Tagliare le accise “anacronistiche” (qualunque cosa voglia dire)? Se ne parlerà, forse, nel 2019. Il vice premier Matteo Salvini (Lega) si ritira così, incalzato dai cronisti del Fatto Quotidiano, in merito promessa elettorale di ridurre le accise sulla benzina eliminando le “componenti anacronistiche”.

“Se governassi da solo – ha detto – potrei fare tante cose da solo. Non governo da solo e sono contento di governare con i 5 Stelle, ma se ci sono 10 miliardi di euro per il reddito di cittadinanza, poi c'è la Fornero, la flat tax...”. Quindi non ci sarà la riduzione delle accise promessa a più riprese? “Nel 2019, fra qualche mese, interverremo sulle accise più vecchie”. Quanto costa un litro di verde?, ha chiesto in conclusione il cronista. “Dipende”, ha risposto Salvini. “1,4-1,5-1,6 euro”. Oggi i prezzi medi nazionali della benzina variano tra 1,64 e 1,80 euro al litro. Così, per la cronaca.”

Transizione Energetica

8. Mercoledì 24 – SQ : NGV replica a Transport&Environment : attacco infondato

“Lo studio è figlio di un pregiudizio nei confronti del gas naturale per i trasporti ed è già stato confutato

da numerose altre analisi indipendenti che invece confermano le caratteristiche di sostenibilità di questa fonte energetica e i suoi impatti ambientali significativamente minori rispetto ai combustibili derivati dal petrolio come diesel e benzina". Questa la replica al stretto giro del consorzio per il gas nei trasporti NGV allo studio della Ong Transport&Environment fortemente critico sul potenziale ambientale del gas nell'autotrazione e nel trasporto navale, biometano incluso. "E' ampiamente noto - rileva NGV - che il ricorso al gas naturale per l'autotrazione riduce le emissioni di gas serra in modo significativo dato che il contenuto di carbonio del metano è estremamente più basso sia di quello di benzina e di gasolio mentre il peso delle emissioni di gas serra dell'industria estrattiva ha un impatto praticamente irrilevante rispetto al totale delle emissioni di gas serra planetarie". A livello di inquinanti il gas naturale "abbatte in modo estremo sia le emissioni di PM che di NOx, che sono il vero grande problema per la qualità dell'aria nelle nostre città", prosegue la nota. "Lo studio - continua NGV - ammette i benefici del biometano e degli altri gas rinnovabili ma ne sottovaluta molto le enormi potenzialità. Se il biometano potenzialmente producibile in Italia fosse interamente destinato ai trasporti (come previsto dal recente decreto incentivi biometano) potrebbe alimentare un terzo del parco circolante con energia rinnovabile al 100%". "Si tratta di un attacco infondato - conclude NGV - a una filiera molto importante per l'industria e l'occupazione in Europa, in un momento decisivo per il futuro della mobilità sostenibile nel nostro continente, nonché importantissima tecnologia di transizione che può portare ad un futuro più sostenibile". "Occorre infine considerare - conclude la nota - che la normativa europea sulle emissioni di gas serra è fortemente sbilanciata verso i veicoli elettrici tanto che un veicolo elettrico alimentato con energia prodotta da combustione di carbone viene considerato ad emissioni zero, mentre un veicolo alimentato con biometano al 100% viene considerato altamente emissivo. Tale stortura è dovuta al fatto che la normativa non considera mai l'intera filiera di produzione dell'energia per stabilire le reali emissioni dei veicoli".

9. **Giovedì 25 Ottobre – SQ : Vettori: vogliono far sparire l'auto a gas. Lettera alla StaffettaDopo l' attacco frontale di transport&Environment**

" Ci scrive il presidente di Assogasmetano, Paolo Vettori, dopo il duro attacco della Ong Transport&Environment contro la mobilità a gas . "Ci risiamo. Gli "elettrici" di T&E (Transport & Environment, ma forse si potrebbero chiamare direttamente Transport & Electric...), pare proprio che ce l'abbiano con il gas. Già nei primi mesi del 2016 erano usciti con uno studio analogo con tanto di vignetta provocatoria e per certi versi sconcertante, nella quale ai veicoli a gas era addirittura impedito l'accesso in una virtuale autostrada mentre ai veicoli elettrici la strada era spalancata.(....) Rispetto poi all'auto elettrica è risaputo e provato come le emissioni di quest'ultima dipendano molto da come viene prodotta l'energia per alimentarle. Giusto un paio di settimane fa un articolo apparso su un'autorevole rivista internazionale affermava che attualmente in Cina un'auto elettrica sia responsabile del doppio di emissioni di CO2 di un'auto a benzina! Ma questa volta T&E ha alzato il tiro con un riferimento anche alle accise del gas per i trasporti in relazione a quelle di benzina e gasolio. Strano questo riferimento? Mica tanto. Con un tempismo eccezionale, proprio ora che sta tornando in discussione la direttiva sulla armonizzazione comunitaria delle accise sui prodotti energetici. Solo un caso? Ma al riguardo, stando in Italia, perché allora non parlare dell'elettricità intesa come "carburante" su scala, visto che qualche ambientalista, e non solo, ipotizza la sostituzione di 18 milioni di veicoli a benzina e gasolio? Carbon tax? Qual è l'impatto reale sulla CO2 di un'auto elettrica se consideriamo tutto il ciclo di vita sia del veicolo che del "carburante"? Numerosi studi sull'LCA (life cycle assessment) dell'auto elettrica riportano dati di emissioni di CO2 equivalenti addirittura superiori a quelli dei veicoli tradizionali. Allora che livello di carbon tax dovrebbe essere applicato a tali veicoli? (....)

10. **Venerdì 26 Ottobre – SQ : Sotto l'ombrello delle ONG. A proposito dell'attacco di T&E alle auto a gas**

" Bene hanno fatto NGV Italia e Assogasmetano, a reagire a stretto giro di posta all'attacco frontale, del tutto ingiustificato e per di più infondato, contro l'auto a gas della **sedicente Ong** Transport & Environment. Sedicente perché T&E, nata a Bruxelles nel 1990, tutto è tranne che una delle organizzazioni non governative previste dalla carta costituzionale dell'Onu e riconosciute in Italia la prima volta nel 1979 dalla legge 38 sulla cooperazione e poi dalla legge 49 del 26 febbraio 1987 sulla nuova disciplina dei rapporti dell'Italia con i paesi in via di sviluppo (art. 8 e 28). Qualificate tali nella misura in cui svolgano attività in favore delle popolazioni del terzo mondo e non abbiano, tra l'altro, rapporti di dipendenza con enti con finalità di lucro. Come lei stessa si definisce T&E è invece una federazione o meglio "un ombrello europeo per le organizzazioni non governative che lavorano nel

campo dei trasporti e dell'ambiente per promuovere il trasporto sostenibile, cioè ambientalmente responsabile, economicamente solido e socialmente giusto". Di fatto una vera e propria lobby ambientalista, oggi apertamente schierata a favore dell'auto elettrica e che non trova di meglio che prendersela contro le auto a gas. Forte anche dell'influenza che si è guadagnata presso le istituzioni europee. Tra le 53 organizzazioni che la sostengono per l'Italia il Kyoto Club, di cui è direttore scientifico Gianni Silvestrini, la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile di Edo Ronchi e le associazioni Cittadini per l'aria e Genitori anti smog. Tutti, a quanto pare, fulminati sulla via dell'auto elettrica. Utilizzando una serie di argomenti pretestuosi per sostenere, che "i governi dovrebbero resistere all'offensiva della lobby del gas e smettere di sprecare preziosi fondi pubblici per infrastrutture gas e agevolazioni fiscali per i gas fossili". Definendo altresì "un sogno impossibile l'idea di poter decarbonizzare il trasporto con il biometano". Per carità, ognuno è libero di avanzare e sostenere le proprie opinioni, purché sia chiaro da chi è finanziato e senza ripararsi sotto l'ombrello della Ong.

Considerazioni : *E brava la T&E ! Nella Newsletter precedente prendevo lo spunto dalle singolari tesi esposte da Transport & Environment per sostenere che prima o poi saremo sepolti dalla cattiva informazione, dai like ignoranti dei social network, dalle fake news, da informazione di parte guidate attraverso l'ingenuità delle persone comuni che difficilmente hanno una idea più che approssimata degli argomenti di cui si fanno portavoce. Quello che non sapevo, e ne faccio ammenda, è che T&E appartiene alla categoria di coloro che si avvalgono di certi canali di comunicazione. Con tutto il rispetto delle opinioni altrui anche quando non sono supportate da "virtute e conoscenza" mi piacerebbe sapere cosa hanno da argomentare sul GNL ed altro i "Cittadini per l' Aria" ed i "Genitori Anti Smog". La prossima volta che mi fosse proposto qualcosa da leggere di T&E saprò cosa fare. E naturalmente la storia non poteva finire qui..... Ecco la risposta della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile.*

11. Martedì 30 Ottobre – SQ : Auto a gas, la risposta di Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile. Dopo le accuse di Assogasmetano a T&E

" (...) la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile cerca di correre ai ripari in un editoriale pubblicato ieri sul suo sito dal direttore Raimondo Orsini dal titolo "Trasporti: perché favorire il petrolio?". Una sorta di un colpo al cerchio e uno alla botte. Si dà il caso infatti che la Fondazione presieduta da Edo Ronchi sia una delle quattro organizzazioni italiane che sostengono T&E. E quindi in qualche modo indirettamente chiamata in causa da Vettori. (...) Una fotografia da cui emerge che in Italia (dati 2016) i trasporti sono alimentati per il 92% dal petrolio (diesel, benzina e combustibili per aerei e navi), per meno del 5% dal gas e solo per il restante 3% da fonti rinnovabili (per metà elettricità rinnovabile per treni, metro e tram e l'altra metà quota di biocombustibili): un "mix", tutto incentrato sul petrolio, con il risultato negativo di altissime emissioni di gas ad effetto serra. Da qui, sostiene Orsini, la necessità di una rivoluzione che ribalti completamente questi numeri, portando le fonti rinnovabili dal 3% di oggi al 100% nel 2050. Favorendo e spingendo al massimo possibile l'elettrificazione (la principale alleata delle fonti rinnovabili e delle basse emissioni) e cercando di arrivare nei prossimi 10 anni almeno al 50%, fra i veicoli privati elettrici immatricolati ogni anno sul totale del venduto fra elettrico puro e ibrido plug-in, oggi pari allo 0,5%. Partendo in quarta anche con gli scooter elettrici e con i bus e i van elettrici. In questa transizione, e qui arriva il contentino alle auto a gas, i combustibili gassosi (auto a metano e GPL) possono ancora fungere da tecnologia "ponte" residuale, soprattutto grazie alle minori emissioni atmosferiche, destinata poi a scomparire progressivamente via via che si procederà all'elettrificazione. Per quanto riguarda invece gli aerei, i camion e le navi (settori in cui non è ancora possibile prevedere una forte penetrazione sul mercato di modelli elettrici nei prossimi 10-15 anni) il ruolo del GNL, soprattutto se affiancato al biometano, può essere determinante, in mancanza di alternativa. Oggi, conclude Orsini, chi osteggia il gas naturale e il biometano, anche nella transizione ecologica dei trasporti a medio termine, propone come alternativa quella di rimanere al diesel (che sarebbe addirittura "più pulito") mentre oggi dovremmo far scendere drasticamente il 92% del petrolio, non il 4% del gas.

Considerazioni: *Nessuna nel rispetto della libertà che ogni persona ha il diritto di dire la sua.*

12. Martedì 30 Ottobre - Il Corriere della Sera : Da Milano a Roma in aereo elettrico. Fino a 500 chilometri di viaggio senza bisogno di kerosene. Il prototipo sarà testato nel 2019. «L'obiettivo è usarlo nei voli di linea». Il problema? La durata delle batterie. (Leonard Berberi)

" La sfida più difficile sarà convincere i passeggeri a fidarsi e a volarci. Quella tecnicamente più

complicata realizzare batterie potenti e in grado di non cedere come quelle di certi telefonini. Ché lassù, a diecimila metri di quota, mica si trovano centraline per la ricarica. Ma al netto di un certo scetticismo — che dovrà pur essere superato — la corsa al velivolo elettrico entra nella sua nuova fase. E promette di collegare entro il 2030 Londra con Amsterdam — la seconda rotta più trafficata d'Europa —, ma anche Milano e Roma. A maggior ragione in questi mesi, con un costo del petrolio che si avvicina ai cento dollari al barile e inizia a pesare non poco sulle tasche delle compagnie aeree. Possibile? In **easyJet**, la seconda low cost del Vecchio Continente, ne sono convinti. Tanto che con la start up statunitense Wright Electric stanno da tempo lavorando al motore elettrico. Dopo il successo del modello biposto, il prossimo anno decollerà il prototipo con nove sedili, mentre in parallelo l'amministratore delegato di Wright Electric Jeffrey Engler anticipa che si sta lavorando a un esemplare più capiente (una cinquantina di posti a sedere). Una volta ottenute le certificazioni dalle autorità europee e americane si passerà alle prove su velivoli da 150-180 posti (gli attuali Airbus A320 di easyJet ne contano 180-186) e quindi all'implementazione su un aeromobile della compagnia britannica. Per ora i test vengono effettuati su un modello ibrido. Le batterie vengono utilizzate per il rullaggio, il decollo e l'atterraggio che secondo un documento del 2010 della Nasa costituiscono un quarto delle emissioni complessive di anidride carbonica del settore aereo. Emissioni che «in un volo "green" di breve raggio si possono tagliare del 30%, oltre a ridurre il rumore del 50% e i costi del 30%», spiega Engler. «Con le tecnologie disponibili oggi l'aereo elettrico gode di un'autonomia di circa 500 chilometri che garantirebbe la copertura della rotta Amsterdam-Londra, candidandola a diventare la prima tratta 100% elettrica della nostra rete», fa sapere in una nota Johan Lundgren, ad di easyJet.

Ma la low cost e la start up non sono le uniche a lavorare sull'«e-jet». Lo scorso giugno all'aeroporto norvegese di Oslo è decollato Alpha Electro G2, biposto della slovena **Pipistrel** che punta al trasporto passeggeri già nel 2025. Mentre la vera sfida si gioca tra i due colossi mondiali dell'aerospazio. La statunitense **Boeing** sostiene, assieme alla compagnia jetBlue e al produttore (francese) di motori Safran, l'aereo a propulsione ibrida (da 10 a 50 posti) di Zunum Aero che punta a inaugurare i viaggi regionali entro i mille chilometri in meno di un decennio. L'europea **Airbus** un anno fa ha avviato una partnership con Rolls-Royce e Siemens per far decollare nel 2020 l'esemplare «E-Fan X». Lo scorso luglio al programma si è aggiunto anche il supporto finanziario del governo britannico (circa 286 milioni di euro). Al lavoro anche la **Nasa**, l'agenzia spaziale americana, con l'esemplare sperimentale «Maxwell» basato sulla versione modificata dell'aereo da turismo italiano Tecnam P2006T e dotato di 14 motori. Il problema principale di questi modelli è uno: realizzare batterie in grado di fornire l'autonomia necessaria a far spiccare il volo a jet per il trasporto passeggeri e merci. Ed essere così efficienti da poter ricaricare anche le batterie degli smartphone dei viaggiatori. Mica vorranno far perdere l'opportunità di un selfie dal primo volo elettrico.”

AP

(Newsletter destinata agli Associati Assoindipendenti: vietata la diffusione e/o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato. Le opinioni riportate in questa Newsletter sono esclusivamente di AP ed al solo scopo di favorire un confronto di idee su certi argomenti con e tra i destinatari della stessa)