



Newsletter N. 6 / 2020

RISERVATA

6 Marzo 2020

La Transizione Energetica con le diverse chiavi di lettura che ne danno alcuni interpreti è al centro dell' attenzione di questa Newsletter. Da Motus-e ed altri viene una lezione importante sulla attività di lobbying sulla quale "Petrolio Italia", ammesso che esista, farebbe bene a meditare.

Carissimi,

non vi nascondo che la lettura degli articoli con le posizioni espresse da Motus-e, delle cosiddette "grandi utility" tra le quali Enel ed altri major del mondo dell' energia elettrica, di Adiconsum, l'aggressività della loro attività di lobbying direi sfacciatamente rivolta a sostenere gli interessi di quella che mi appare la fazione fanatica, quasi gli hooligans della mobilità elettrica mi ha lasciato sconcertato. Non sono contro la mobilità elettrica per partito preso, non ne ho alcun motivo, non ho interessi di nessun genere, non quello di difendere il mondo del petrolio, un mondo che sento sempre più lontano e non mi riferisco al tempo che passa, un mondo che a mio parere è ancora troppo condizionato da una monocultura che non tiene conto della evoluzione del mercato nella sua globalità. Al contrario sono convinto che i tempi siano ormai maturi per lo sviluppo di nuove tecnologie, di nuove forme di energia, di nuovi modelli di lavoro e di vita, ma faccio fatica a comprendere la logica dissennata di una accelerazione della transizione. Proprio perché non la capisco mi viene il dubbio dell'esistenza di un progetto di manipolazione mentale di massa per generare e formare opinioni, generare e guidare i bisogni, gestire gli atteggiamenti, creando problemi ed allo stesso tempo trovando le soluzioni in linea con i fini di una elite nascosta. Il martellamento di certe informazioni ce le fa accettare come vere anche quando non lo sono, il martellamento di certe proposte spesso ci strappa il consenso solo per stanchezza, allenta la nostra attenzione cosciente favorendo la disattenzione da quello che è veramente importante per noi. In questi casi chi ci rimette è il comune buon senso e c'è allora da chiedersi se siamo veramente liberi di decidere laddove è ancora più grave la probabilità che non sia libero di decidere chi abbiamo delegato a farlo se allo stress da martellamento si aggiunge talora anche una comprensibile relativa competenza perché non si può essere competenti in qualsiasi materia. Il dubbio della manipolazione è solo una mia paranoia ? Deve essere così perché altrimenti non riuscirei a spiegarmi l'assenza di una qualsiasi forma di reazione da parte di un sistema che a me sembra accerchiato da un esercito di manipolati o "manipolandi" quando non esso stesso ormai manipolato oltre il recuperabile. Dove è il "Petrolio Italia" tanto caro al dott. Carlevaro ?!

Argomenti :

Mercato

1. Volkswagen verso l'addio al metano

Illegalità

2. *MaltaToday: How smuggled Libyan oil*
3. *Frodi carburanti, UP su falso lubrificante*

Politica, Istituzioni e Associazioni

4. *Motus-e contro la “nuova rottamazione” di Patuelli*
5. *Assopetroli, bene Patuanelli sulla rottamazione*
6. *Ecco la “legge europea sul Clima”*
7. *Elettrificazione ed efficienza, le imprese “chiamano” i consumatori*
8. *Legge Ue sul clima, sette grandi utility scrivono a Timmermans.*
9. *La ricarica elettrica deve costare meno dei carburanti fossili.*

Transizione Energetica & Mobilità

10. *Cronologia fino al 1° Marzo*

GNL, Metano, Biometano

11. *Gnl auto, Engie e Iveco inaugurano punto vendita a Torino*
12. *Gnl auto, apre punto di vendita sulla E45*

MERCATO

1. Lunedì 2 Marzo - SQ : Volkswagen verso l'addio al metano

La notizia è di quelle dirimpenti: Volkswagen sta pensando di interrompere nel giro di qualche anno la produzione di modelli di auto a metano. Ad annunciarlo è Frank Welsch, responsabile sviluppo di VW, in un'intervista pubblicata oggi sul principale quotidiano economico tedesco, Handelsblatt. “Se vogliamo prendere sul serio la transizione della mobilità e gli obiettivi ambientali, dobbiamo concentrarci sui veicoli elettrici alimentati a batteria. Tutto il resto è uno spreco di energia”, ha detto Welsch che in quanto responsabile sviluppo è la massima autorità del Gruppo in materia.

Quanto ai tempi, sembra di capire che i modelli sviluppati ad oggi termineranno il loro “ciclo di vita”, ma che non ci sarà ulteriore ricerca per svilupparne di nuovi. “Non ci saranno successori di questi modelli”, ha detto Welsch. “La domanda del mercato non è aumentata” e non ci sono grandi prospettive di cambiamento.

La necessità di concentrare le risorse finanziarie sullo sviluppo dell'auto elettrica porterà ad abbandonare anche le soluzioni basate su idrogeno e carburanti sintetici – fatta eccezione per la controllata Audi.

Lo scorso anno la casa di Wolfsburg ha venduto 110mila auto a metano nel mondo su un totale di 11 milioni. In Germania nel 2019 sono state vendute 7.700 auto a metano su un totale di 3,5 milioni. Su quasi 60 milioni di auto circolanti in Germania, quelle a metano sono meno di 100mila, mentre la rete di distribuzione conta poco più di 800 punti vendita.

La ragione della svolta, sottolinea Handelsblatt, è che dal 2021 le case auto inizieranno a pagare multe in caso di mancato raggiungimento dei limiti di emissione delle auto vendute importi dall'Unione europea. Il Gruppo VW quest'anno deve ridurre le emissioni medie di 20 g/km se vuole evitare multe miliardarie. Nell'intervista, Welsch sottolinea che il metano – che pure ha emissioni inferiori del 15-20% rispetto alla benzina – ha consentito una riduzione di appena 0,3 grammi per via dei volumi di vendita ridotti.

In Italia due terzi circa delle auto a metano vendute nel 2019 sono del Gruppo VW, che negli ultimi anni ha scalzato la Fiat come leader nel comparto.

***Considerazioni :** Interessante Allora se ho capito bene: il metano ha un impatto limitato su clima ed ambiente, è disponibile da subito, è utilizzabile nei motori a combustione interna, non crea problemi di ricarica, ecc. ecc, ma dal momento che la gente non compra le auto a metano la produzione viene fermata (e con questo si abbandonano anche le soluzioni basate su idrogeno e carburanti sintetici) in modo da concentrare tutte le risorse sui veicoli elettrici.... a batteria (perché proprio a batteria e non a celle alimentate da idrogeno ?). C'è qualcosa che non mi torna.*

ILLEGALITA'

2. **Lunedì 2 Marzo – MaltaToday: How smuggled Libyan oil brought by Debonos' ships was stored in Malta: investigation Swiss trader Kolmar used Malta petroleum tanks to take Libyan oil from ships operated by Darren and Gordon Debono, thanks to clearance from Customs.**

*E' un articolo (segnalatommi da uno dei nostri associati, che ringrazio) disponibile sul web https://www.maltatoday.com.mt/news/national/100700/enemed_tanks_stored_smuggled_libyan_oil_brought_by_debonos_ships_investigation#.XI_yd5NKh7N di **Matthew Vella** di **MaltaToday** per la lettura di chi avesse voglia di conoscere meglio il ruolo di Malta, e non solo, ai tempi della operazione Dirty Oil del 2017, una storia che va indietro al 2014-2015. A voi le riflessioni.*

3. Mercoledì 4 Marzo – SQ: Frodi carburanti, UP su falso lubrificante e nuove norme di contrasto

Prendendo spunto dalle più recenti operazioni della Guardia di finanza sul tema delle frodi, Unione Petrolifera ha messo nero su bianco in una nota a cura dell'ufficio stampa alcune riflessioni più generali sul tema dell'illegalità. Sottolineando che le norme introdotte negli ultimi tre anni, "in larghissima parte volute dal settore", hanno avuto "un costo in termini economici e di risorse umane per tutti gli operatori della filiera" ma hanno fatto "emergere diversi miliardi di euro di evasione" e "realtà completamente sconosciute all'Amministrazione finanziaria, sinora di difficile individuazione". Iniziative, conclude UP, che hanno come obiettivo prioritario "la tutela della libera concorrenza sul mercato del commercio dei carburanti a sostegno degli operatori onesti del settore". Un'analisi che costituisce una risposta indiretta alle critiche al quadro normativo sollevate la scorsa settimana da Assopetroli

"Nell'arco di una settimana la Guardia di finanza ha condotto due importanti operazioni che ci dicono come il fenomeno dell'illegalità nel commercio dei carburanti sia fortemente contrastato, ma ancora lontano dall'essere debellato (*.... Meno male che lo si ammette !!!*).

La prima a Trento, denominata "Turpis oleum", ha riguardato una frode fiscale intracomunitaria di gasolio "mascherato" da olio lubrificante che nel resto d'Europa non è sottoposto a tassazione e dunque è libero di circolare senza documenti fiscali. La seconda a Perugia, denominata "Grifo Fuel", è stata invece la più classica delle "frodi carosello" con società cartiere sparse in tutta Italia e lettere di intenti fasulle. In comune la provenienza del prodotto dai Paesi dell'Est. Proprio per aggirare la prima fattispecie di frode, che può essere definita una forma di "contrabbando unionale", ossia l'ingresso fraudolento nel territorio italiano di prodotti classificabili come oli lubrificanti, il D.L. n. 124/2019 recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili" (convertito con modificazioni dalla Legge n. 157/2019), ha posto un nuovo tassello, prevedendo misure specifiche. (....) Classificare il prodotto come olio lubrificante, infatti, non rappresenta un modo per godere di una fiscalità minore, essendo l'imposta di consumo sui lubrificanti e l'accisa sul gasolio sostanzialmente equivalenti, ma consente di aggirare le rigide disposizioni comunitarie in materia di circolazione dei carburanti in sospensione di imposta tra gli Stati "unionali" (....) La maggior parte delle frodi oggi venute alla luce sono state avviate alcuni anni fa (*c'è voluto davvero troppo tempo ...*), quando l'impianto normativo non era quello attuale e presentava ancora maglie piuttosto larghe. Molto è stato fatto in questi ultimi 3 anni, con ben 17 disposizioni normative, alcune di carattere generale, come la trasmissione dei corrispettivi e la fattura elettronica B2b, altre specifiche di settore per i diversi segmenti della filiera petrolifera come, ad esempio, il recente divieto di utilizzo della lettera d'intenti per l'acquisto di carburanti. (*Peccato non aver adottato il reverse charge anche solo nella fase iniziale cosa che forse avrebbe scongiurato il dilagare del fenomeno*) Norme in larghissima parte volute dal settore, la cui attuazione ha avuto comunque un costo in termini economici e di risorse umane per tutti gli operatori della filiera, a partire dall'Infoil sui depositi più grandi, fino alla trasmissione telematica dei corrispettivi dei punti vendita, ma che sono servite a stringere quelle maglie larghe. (....)

POLITICA. ISTITUZIONI. ASSOCIAZIONI

4. Mercoledì 4 Marzo – SQ : Auto, Motus-e contro la "nuova rottamazione" di Patuelli perché rischia di rallentare lo sviluppo della mobilità elettrica e la riconversione industriale

Arriva subito la risposta di Motus-e, l'associazione che sostiene la mobilità elettrica, alla proposta del ministro Patuanelli di allargare gli incentivi per la rottamazione auto anche a veicoli non elettrici. E la risposta è del tutto negativa. "Oggi un sistema di incentivo alla rottamazione esiste già – sottolinea l'associazione in una nota – ed è proprio quello che favorisce l'acquisto di auto a zero e basse emissioni. Domani ci troveremmo quindi nella situazione di incentivare con soldi pubblici anche le trazioni termiche". Motus-e ricorda i limiti di emissione in vigore in Europa sottolineando che "in questo contesto di transizione, l'industria dell'auto deve adeguarsi, e lo sta facendo, per riconvertire le proprie attività di produzione e commercializzazione". In più, "nessun Paese europeo prevede schemi di incentivazione

(diretta o indiretta) per l'acquisto di veicoli con motori termici". Il rischio, prosegue la nota, è "un'Europa a geometrie variabili, con Paesi che puntano senza mezzi termini sull'elettrico e Paesi che fanno della retroguardia e del compromesso i principali mezzi di autotutela, considerando anche che il limite sulle emissioni vale a livello comunitario e non di singolo Stato membro, rischia di trasformare l'Italia in un mercato poco appetibile per l'elettrico, un mercato in cui è possibile proseguire nelle proprie strategie commerciali di vendita di auto termiche. Con buona pace della riconversione della nostra industria e del relativo indotto che ha scommesso proprio sugli stabilimenti produttivi nazionali e sui loro occupati per le nuove produzioni elettrificate". Insomma, conclude Motus-e, "proposte come quella del Governo rischiano di fiaccare, nel nostro Paese, qualsiasi slancio di ripresa sia in termini industriali che occupazionali, in un contesto macroeconomico non certo favorevole, proprio nel momento in cui si stanno riconvertendo gli stabilimenti per la produzione di auto elettriche".

Considerazioni : *Troppo ovvia la reazione di Motus-e ! D'altra parte non è da tutti comprendere che l'iniziativa del Mise è rivolta da una parte ad anticipare la riduzione dell'inquinamento con l'eliminazione del circolante Euro 0-1-2-3 e magari 4 e dall'altra dare ossigeno ad un settore, quello dell'auto e del suo indotto, che sta entrando in crisi perché ancora non si è stati in grado anche solo di pensare al suo traghettamento verso nuove oggettive realtà. Motus-e di questo genere di problematiche se ne frega perché vede solo la sua mission.... Devo dire che fino a qualche mese fa, dovendo cambiare l'auto di mia moglie avevo quasi deciso a favore di una full elettrica anche perché problemi di ricarica non ne abbiamo potendo installare nel nostro box privato la Cox Station di Enel X e soprattutto per una percorrenza che rimane sistematicamente al di sotto dei 250 km ... al mese. Ho invece maturato la decisione di non comprare una auto elettrica almeno fino a quando qualche Sindaco di Roma mi obbligherà a farlo e solo perché temo di avere qualche problema con la bicicletta, il monopattino, lo skateboard, l'hoverboard, i pattini a rotelle. La decisione non è frutto di calcoli economici e di varia altra natura, tanto meno di affezione ai motori endotermici ed al mondo petrolio al quale devo pure molto per avermi dato da vivere per quasi cinquanta anni, ma solo per un fenomeno di rigetto della sola idea della mobilità elettrica. C'è il reflusso esofageo, il mio è un reflusso cerebrale. Neppure per l'idea in sé e per tutte le motivazioni assolutamente valide che la giustificano ma solo perché, per natura e cultura acquisita, odio il fanatismo in tutte le sue forme: la politica con i suoi vari "ismi" (e la storia me ne dà ampiamente ragione), la religione (idem), il tifo cosiddetto sportivo "ultra", non i vegetariani ma i vegani, il "gretanismo" sfrenato, i sentimenti assoluti di amore o di odio che magari finiscono con i delitti, e così via. Nel caso della mobilità elettrica, in un momento in cui il mondo sta faticosamente cercando di trovare la sua strada per un futuro meno "inquinato" non solo per i gas-serra, ma anche per le guerre delle armi e non, le ideologie, le diversità, la distribuzione delle risorse, la fame, l'istruzione, il testimonial per eccellenza del fanatismo è rappresentato da Motus-e ed inevitabilmente dall'insieme dei suoi soci sostenitori, soci ordinari e partner esterni (ne ho contati sessanta). Come mai ? Perché nel sito web di Motus-e leggo....*

La nostra missione: Il mondo della mobilità sta viaggiando verso l'elettrico, ma non abbastanza velocemente. È necessario accelerare e MOTUS-E è stata creata per farlo. MOTUS-E è la prima associazione italiana a riunire operatori industriali, filiera dei trasporti, mondo accademico, consumatori e movimenti di opinione per favorire la transizione verso un concetto più sostenibile di mobilità, in un contesto in cui le tecnologie e la trasformazione digitale giocano un ruolo fondamentale. MOTUS-E è carica d'energia. Comincia il viaggio verso la nuova mobilità.

Cosa facciamo : MOTUS-E si propone di analizzare gli ostacoli tecnologici, economici e normativi che rallentano la crescita del mercato della mobilità elettrica. Rappresenta un presidio qualificato fra un'ampia platea di soggetti: dagli operatori di trasporto ai loro utenti, dal mondo accademico a quello della filiera industriale nazionale. La forte collaborazione reciproca consente di muoversi in modo autorevole nei confronti delle istituzioni, per agevolare l'abbattimento delle barriere e consolidare un quadro legislativo e di unificazione non più discriminante.

Francesco Venturini –Amministratore Delegato Enel X e Presidente MOTUS-E (... ovviamente!) scrive: "MOTUS-E riunisce e rappresenta il mondo interessato al successo della mobilità elettrica. L'obiettivo è creare una piattaforma comune di dialogo tra tutti gli attori della filiera: dai gestori delle infrastrutture ai costruttori, al fine di favorire anche in Italia la transizione verso la mobilità del futuro, così come in altri Paesi del mondo sta già avvenendo"

Dino Marozzi –Segretario Generale MOTUS-E, scrive: I workstream individuati permetteranno l'apertura di specifici tavoli di lavoro di tipo operativo, in grado di impegnare gli stakeholder alla condivisione ed al superamento dei vincoli specifici che oggi rallentano la transizione. In questo senso saranno impegnate tutte le componenti della catena del valore, sino al consumatore finale.

Da quanto sopra ne viene :

Motus-e si sono autoinvestiti della missione di imporre al più presto, possibilmente ... ieri, la mobilità elettrica (e data l'urgenza devo pensare che si tratti solo quella "a batterie" e non a celle di idrogeno) perché sanno che è la missione giusta per dare all'unanimità un futuro. L'idea che si possa arrivare allo stesso risultato nella logica della neutralità tecnologica che non è una scusa per rifiutare, opporsi al cambiamento quanto moderare forme di dirigismo che può rivelarsi fallimentare, per evitare il rischio di

impegnare le nostre scarse risorse in modo relativamente improduttivo, per attenuare i traumi economici, finanziari, sociali, culturali, legati ad una accelerazione che tra l'altro ci vede impreparati a risolvere alcuni problemi basilari che non possono essere rimossi dagli incentivi, neppure li sfiora.... Motus-e è stata creata per accelerare il processo ed è carica di energia ! Se non è fanatismo questo ! La frase "La forte collaborazione reciproca consente di muoversi in modo autorevole nei confronti delle istituzioni, per agevolare l'abbattimento delle barriere e consolidare un quadro legislativo e di unificazione non più discriminante" con parole vagamente preoccupanti tipo "autorevole", "abbattimento delle barriere", "consolidare un quadro di unificazione", è tutta un programma e dà sostegno alla tesi per la quale certe iniziative hanno poco a che fare con il nobile obiettivo di salvare il pianeta. L' "Homo.... Ecologicus" non esiste, forse non è mai esistito e comunque la razza oggi dominante è quella dell' "Homo.... Economicus", anche nella versione "HomoAffaristicus-Egoisticus" ! . Se leggiamo la storia potremmo convincerci che l'uomo non ha mai risolto i problemi come parte di una comunità, la fame, la povertà, la libertà, l'istruzione, ecc., limitandosi a sopravvivere, per sé stesso e per la sua discendenza diretta. Più in là difficilmente è andato oppure solo per caso. Quando poi sostiene che una sua iniziativa "non è per il soldi ma per principio" possiamo essere certi che "è per i soldi" ! Allora, a chi giova l'accelerazione data alla transizione energetica e soprattutto alla mobilità elettrica ? Di fronte ad economia sostanzialmente stabilizzate attorno ad equilibri industriali e commerciali in certi casi ormai da tempo stagnanti qualcuno può trovare interesse a rompere certi equilibri ed a proporre nuovi modelli di sviluppo sfruttando il vantaggio di quel potere negoziale nei confronti di chi non è preparato sul piano della competenza ad affrontare nuove sfide e proposte. Trattandosi comunque sempre di una guerra c'è da chiedersi se ci sono ragionevoli buone probabilità di vincerla o comunque di andare pari... Non mi pare che ci siano molti Paesi in Europa e nel mondo che possano vantarsi di avere le carte in regola e l' Italia non sembra essere tra questi.

Anche l'elenco degli associati qualche indizio lo dà.

Soci Sostenitori : ABB / Ald Automotive / Allianz / Cobat (batterie) / Enel X / FCA / Fimer (inverter solari) / Neogy (stazioni di ricarica) / Nissan/ Pwc (onsulenza) / Volkswagen / Group Italia **Soci Ordinari:** A2A Energy Solution / The Europea House Ambrosetti / Arval (noleggio auto) / BNP Paribas Group / Assopetroli-assoenergia / Becharge (colonnine elettriche) / Bitran (Spedizioniere) / Cesi – Shaping Better Energy Future (prove e certificazioni) / CNH Industrial (gruppo industriale americano) / Ducati energia / Edison EDF Group / Gewiss (domotica) / Remedia (smaltimento rifiuti elettrici) / Renault / Scame – Elettrical Solutions / ST – Life.augmented / Tesla / Volvo **Partner Esterni :** Adiconsum / Andiamo elettrico / Anev (energia del vento) / Università Bocconi / / CEI Cives (simpatizzanti veicolo elettrico) / Ciass Onlus (progetti di mobilità elettrica) / CNR -IIA / Elettricità Futura / Enea / eV - Now ! Per la Mobilità Elettrica (Comunicazione) / Fleet Magazine / InsideVs (comunicazione)/ Kyoto Club / Lega Ambiente / Università Luiss / Politecnico Milano / Politecnico Torino / RSE – Ricerca Sistema Energetico (attività ricerca) / Rome Business School / iiS (relazioni esterne ?) / Sapienza Università di Roma / Tesla Club Italy / Tesla Owners/ Transport & Enviroment / Tree / Roma Tre – Università degli Studi - Università della Calabria - Università di Genova - Studiorum Universitas Messanae / Panormitanae Studiorum Universitas / Università di Parma / Vai Elettrico

La maggior parte società che operano nel mercato dell' elettricità e dintorni e dell'auto, poi naturalmente varie associazioni tra le quali Lega Ambiente e comprensibilmente le Università e consulenti vari, meno comprensibilmente una Banca mentre, continuo a pensare, assolutamente fuori posto ce ne è una se non per ragioni che riesco ad associare solo alla Sindrome di Stoccolma.

Devo però dire che Motus-e ci dà un buon esempio di che cosa vuol dire "fare lobbying" e "comunicare" per promuovere gli interessi di una categoria di imprenditori presso le istituzioni e presso il destinatario ultimo della iniziativa, il consumatore. E' implicita la mia domanda ... "dove è il cosiddetto Petrolio Italia tanto caro al Direttore Emerito di SQ ? Caro Presidente, la sua, ma un po' anche la mia, è solo fatica inutile e temo che tra qualche giorno dovrò dargliene un'altra dimostrazione.

5. Giovedì 5 Marzo – SQ : Auto, Assopetroli, bene Patuanelli sulla rottamazione

Assopetroli-Assoenergia ha accolto con favore le recenti dichiarazioni del ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli sulle misure di sostegno al settore automotive, in particolare sulla necessità di un ricambio del parco circolante anche con acquisto di mezzi non elettrici. Secondo l'associazione, il rinnovo del parco circolante è la vera priorità da perseguire sia per la qualità dell'aria sia per il clima, senza discriminare tra le diverse tecnologie disponibili sul mercato. Le parole di Patuanelli "riaffermano chiaramente l'esigenza di politiche di incentivo per il rinnovo del parco auto basate sul principio della neutralità tecnologica, uno dei cardini della direttiva Dafi", commenta il presidente Andrea Rossetti. "L'obiettivo di queste politiche deve essere chiaro: ridurre drasticamente le emissioni inquinanti e l'impronta carbonica del settore automotive. Come riuscirci? Sfruttando tutte le tecnologie disponibili, senza preconcetti, dati alla mano". Assopetroli punta poi il dito contro la "irrazionale campagna di demonizzazione del diesel a cui spesso, ma per fortuna non stavolta, si assiste. Un'auto

diesel euro 6, rispetto a una euro 3, consente di abbattere gli ossidi d'azoto dell'84% e di azzerare quasi completamente le emissioni di polveri sottili". Rispetto alle performance in termini di emissioni di anidride carbonica, Rossetti sottolinea: "c'è bisogno di una corretta informazione sull'impatto climatico delle diverse tecnologie. Occorre un metodo standardizzato e oggettivo di comparazione che eviti continue strumentalizzazioni: le emissioni di CO2 devono essere calcolate sull'intero ciclo di vita dei veicoli e dei vettori energetici, dalla culla alla tomba e non tank to wheel. Se questa è la bussola, le motorizzazioni endotermiche di nuova generazione hanno tutti i requisiti per poter concorrere a pieno titolo al raggiungimento degli ambiziosi traguardi ambientali, locali e globali, che abbiamo di fronte". L'annuncio di Patuanelli è stato duramente criticato da Motus-e, l'associazione di promozione della mobilità elettrica, di cui la stessa Assopetroli fa parte.

Commento : *Plaudo alla reazione del presidente di Assopetroli e ovviamente condivido al 100 % le sue affermazioni. Tra l'altro la buona notizia è anche nel fatto che dalla Sindrome di Stoccolma si può guarire. Manca ancora una cosa: Assopetroli deve uscire da Motus-e se non altro perché Motus-e non sembra essere in grado, o più probabilmente non vuole, guardare oltre gli interessi di parte di chi sostiene certe tesi facendo leva sulla emozione della gente comune quella sulle cui spalle è il costo di una transizione scientemente accelerata come la si vuole oggi ed i quasi certi costi della sua inutilità nel lungo termine. Io lo farei, anzi non sarebbe necessario perché in Motus-e Assoindipendenti non ci sarei mai entrata. In caso diverso non mi rimangio la storia della Sindrome di Stoccolma. Punti di vista.*

6. Mercoledì 4 Marzo – SQ : Ecco la “legge europea sul Clima”

La Commissione europea ha presentato oggi quella che ha chiamato “legge europea sul clima”, un regolamento che “mira a trasporre in legge l'obiettivo fissato nel Green Deal europeo che l'economia e la società europee diventino neutrali dal punto di vista climatico entro il 2050”. Le emissioni nette dovranno essere azzerate entro il 2050 a livello UE, mentre non ci sono obiettivi vincolanti per i singoli Paesi membri. Il regolamento stabilisce inoltre che entro settembre la Commissione presenti un aggiornamento degli obiettivi sulle emissioni al 2030 ed “esplori le possibilità di un nuovo obiettivo di riduzione del 50-55%” rispetto al 1990 contro il 40% attuale.

Entro il 30 giugno 2021 la Commissione dovrà inoltre valutare modifiche alla legislazione comunitaria sugli obiettivi al 2030 necessarie per raggiungere l'obiettivo del 50-55% al 2030 e la neutralità al 2050.

7. Mercoledì 4 Marzo – SQ : Elettrificazione ed efficienza, le imprese “chiamano” i consumatori. Il Manifesto di Eurelectric “15 Pledges to Customers”.

“Accompagnare i consumatori all'interno del processo di transizione energetica al fine di incoraggiarli ad avere un ruolo più attivo in un'ottica di incremento dell'efficienza energetica, sviluppo delle rinnovabili e diffusione di tecnologie elettriche in settori come la mobilità”. È lo scopo del Manifesto “15 Pledges to Customers” presentato oggi da Eurelectric a Bruxelles dinanzi alle istituzioni europee, frutto della collaborazione con le associazioni nazionali di settore tra cui Elettricità Futura. Tre gli impegni principali promossi dal Manifesto: abilitare i consumatori alla transizione energetica promuovendo soluzioni innovative come quelle che permettono una migliore gestione dei consumi energetici (demand response) e tecnologie efficienti come le colonnine di ricarica per la mobilità e l'accumulo di energia;

puntare su una transizione che sia economicamente accessibile e inclusiva e migliorare l'esperienza degli utenti con il fornitore di energia, incrementando i servizi in maniera semplice e trasparente. Il documento raccoglie le istanze e gli spunti discussi nel corso del roadshow organizzato da Eurelectric in collaborazione con Accenture, in otto Paesi europei, tra cui l'Italia, che ha visto la partecipazione e il confronto di rappresentanti di fornitori di energia elettrica e consumatori, centri di ricerca, authority, imprese del settore automobilistico e della domotica, per condividere le best practice e ricercare le migliori soluzioni volte a coinvolgere il consumatore in questo percorso. Il Manifesto indica 15 azioni concrete che i venditori di energia elettrica si impegnano a implementare per indurre i consumatori a scoprire i benefici derivanti dalla mobilità, dall'efficienza energetica e dallo sviluppo delle rinnovabili.

Elettricità Futura, Edison, Enel e Silver Ridge Power Italia sono i soggetti italiani che hanno firmato il Manifesto, nella convinzione che, in questo momento di cambiamento, gli operatori del settore devono avere l'ambizione oltre che la responsabilità sociale di guidare i consumatori verso le nuove tecnologie e i nuovi servizi generati dalla transizione energetica.

8. Giovedì 5 Marzo – SQ : Legge Ue sul clima, sette grandi utility scrivono a Timmermans. La lettera, firmata da EDP, Enel, Iberdrola, Orsted, SSE, Statkraft e Verbund, chiede di innalzare al 55% il target 2030 e indica otto principi per la "Legge sul Clima", tra cui prezzi dell'energia che riflettano i costi ambientali e stop ai finanziamenti per le infrastrutture incompatibili con neutralità carbonica al 2050

Sette big delle utility europee, tra cui Enel e Iberdrola hanno firmato una lettera aperta a Frans Timmermans, vicepresidente Esecutivo con delega al Green Deal, chiedendo all'Unione Europea di adottare una legislazione sul clima ambiziosa e di integrare nel framework legislativo di ogni paese la neutralità climatica entro il 2050, aumentando ad almeno il 55% gli obiettivi che l'Europa si è posta di raggiungere entro il 2030. Nella lettera gli operatori firmatari - EDP, Enel, Iberdrola, Orsted, SSE, Statkraft e Verbund - indicano otto principi chiave che a loro giudizio dovrebbero rappresentare un punto di partenza per una legge europea sul clima in grado di raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica al 2050. Ieri la Commissione Ue ha presentato una proposta di regolamento per perseguire gli obiettivi del Green Deal, definendolo "legge europea sul clima". Il testo prevede l'azzeramento delle emissioni Ue al 2050 e apre a un possibile innalzamento dei target al 2030.

Questi gli otto principi secondo le utility: il costo dell'energia fornita e utilizzata nell'Unione Europea dovrebbe riflettere i reali costi impattanti il clima; i regimi fiscali e tariffari dovrebbero riflettere anch'essi gli impatti sul clima da parte dell'energia fornita ai consumatori; è necessaria l'interruzione delle sovvenzioni a progetti infrastrutturali non compatibili con la neutralità climatica entro il 2050; è necessaria una transizione energetica equa in grado di far avanzare tutti dovrebbe essere un principio guida nelle strategie mirate al mantenere la competitività e a ridurre al minimo gli impatti distributivi; tutti gli europei dovrebbero avere il diritto di scegliere un "prodotto green" per le loro necessità domestiche in tema di fornitura elettrica e di riscaldamento; la promozione di un mercato interno integrato e digitalizzato per consentire una transizione energetica efficiente in termini di costi; i costi dei modelli di sistemi energetici dovrebbero essere basati su dati di mercato aggiornati, a livello nazionale e comunitario; economia circolare ed efficienza dovrebbero minimizzare il depauperamento delle risorse e migliorare lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili e la diffusione dell'elettrificazione basata sulle energie rinnovabili.

Considerazioni : A proposito di lobbying! Qui siamo all' Università della "lobbyng" ! Se uno dovesse interpretare le parole così come scritte "il costo dell'energia fornita e utilizzata nell'Unione Europea dovrebbe riflettere i reali costi impattanti il clima; i regimi fiscali e tariffari dovrebbero riflettere anch'essi gli impatti sul clima da parte dell'energia fornita ai consumatori; è necessaria l'interruzione delle sovvenzioni a progetti infrastrutturali non compatibili con la neutralità climatica entro il 2050" dovrebbe concludere che, essendo in gioco la salvezza del pianeta e la sopravvivenza della specie umana (perché questa è l' assunzione di base sulla quale si sta costruendo la transizione energetica), l'energia elettrica dovrebbe avere un costo prossimo allo zero e che tutte le altre forme di energia dovrebbero essere cancellate. E parlano di "transizione energetica equa" ! A me sembra che siamo alla veramente alla follia. Qualcuno reagirà a tutto questo ? Ne dubito.

9. Giovedì 5 Marzo – SQ : La ricarica elettrica deve costare meno dei carburanti fossili. Adiconsum e Coordinamento Free chiedono di rendere "servizio pubblico" le colonnine. "Gli incentivi non bastano, le stazioni di servizio devono realizzare colonnine-fast"

"Il prezzo dell'energia per la ricarica in pubblico deve essere a prezzi inferiori rispetto a quelli dei carburanti fossili". È una decisa accelerazione quella proposta da Adiconsum, che in una lettera inviata al ministro dell'Ambiente Sergio Costa chiede di inserire nel Collegato ambientale (il disegno di legge cui sta lavorando il ministero) ulteriori norme per favorire la diffusione delle auto elettriche, e in particolare il riconoscimento di pubblico servizio per le colonnine di ricarica, come già accade per la distribuzione carburanti, con conseguente certezza della qualità del servizio erogato e delle tutele all'utente da parte di chi fornisce il servizio. "L'emendamento – dichiara Carlo De Masi, presidente di Adiconsum nazionale, in una nota diffusa ieri dal Coordinamento Free – si rende necessario alla luce del fatto che i soli incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici non bastano e che occorre innanzitutto sviluppare correttamente la rete di ricarica dedicata, a cominciare dalle stazioni di servizio che devono realizzare colonnine fast per la ricarica elettrica dei veicoli". "Gli incentivi ai veicoli elettrici non bastano", commenta GB Zorzoli, presidente del Coordinamento Free. "Bisogna dichiarare il servizio di ricarica dei veicoli elettrici un vero e proprio servizio pubblico, come del resto lo è quello di rifornimento dei veicoli fossili. E si tratta della classica riforma a costo zero che avrebbe dei riflessi importanti. Il primo è quello di dare la certezza della ricarica a chi sceglie un veicolo elettrico, compresa la qualità del servizio, mentre il secondo è quello di calmierare i prezzi del rifornimento elettrico che in alcuni casi, pochi per fortuna, è simile a quello del diesel". Oltre a ciò, prosegue il comunicato, "è del tutto evidente che lo sviluppo dell'utilizzo di veicoli elettrici passa anche e soprattutto attraverso la soluzione di due importanti questioni come la certezza della qualità del servizio erogato e delle tutele all'utente da parte di chi fornisce il servizio di ricarica elettrica e il prezzo dell'energia per la ricarica in pubblico deve essere a prezzi inferiori rispetto a quelli dei carburanti fossili. La soluzione a queste due problematiche può arrivare dal

riconoscimento del servizio di ricarica per i veicoli elettrici quale servizio pubblico, come del resto già avviene per il rifornimento con carburanti fossili”.

Considerazioni : Anche Adiconsum si è schierata a favore della mobilità elettrica, immagino per ragioni puramente di sensibilità nei confronti della “salvezza pianeta” altrimenti dovrebbe essere una sostenitrice della neutralità tecnologica che nei fatti è la sintesi degli interessi del consumatore e quindi non soltanto riguardo al costo del “pieno” di energia. D'altra parte non a caso è associata a Motus-e. A prescindere dal fatto che servizio di distribuzione carburanti non è più “pubblico”, nel senso di “obbligo a rifornire” da parte del titolare delle autorizzazioni (se ricordo bene lo dice il D.L. 32/98), ma è solo un servizio “per il pubblico” come qualsiasi altra attività commerciale, come eventuale, improbabile a breve, utilizzatore di un'auto elettrica mi diventerebbe irrinunciabile la certezza della ricarica e quindi che qualcuno me la garantisca (mi preoccupano anche i black-out dei fornitori di energia elettrica) in forma di servizio pubblico. Il fatto che poi il Coordinamento Free, del quale è presidente GB Zorzoli (temo di doverlo inserire nella mia personalissima lista grigia), sostenga che le stazioni di servizio debbano dotarsi di colonnine per la ricarica fast dei veicoli mi sembra un altro esempio delle tante parole in libertà che circolano. Lo sostiene come se il problema dello sviluppo della mobilità elettrica fosse solo una questione di colonnine dove quelle disponibili non inutilizzate, o utilizzate solo in parte, (parola di Enel X!), sono la maggior parte. GB Zorzoli conosce per caso il prezzo “di lancio” della nuova Fiat 500 elettrica, già ordinabile oggi, 6 marzo 2020 ? Probabilmente no ... il prezzo è 37.900 €. Probabilmente anche tutti i proprietari delle Euro 0-1-2-3-4 non lo sanno perché altrimenti andrebbero di corsa a comprarla. Nessun altro commento.

TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITA'

10. Mercoledì 4 Marzo – SQ Auto elettrica, la ricetta di FCA . Metano auto in crescita nella Ue. Cronologia fino al 1° Marzo.

- **Auto elettriche e batterie.** Lucid Motors, produttore californiano di auto elettriche finanziato dal fondo sovrano saudita, monterà solamente batterie LG Chem. La fornitura sarà garantita dalla fine del 2020 (quando Lucid Motors avvierà la produzione delle prime auto) al 2023. L'università del Michigan ha pubblicato un manuale per una corretta manutenzione delle batterie agli ioni di litio, comprese quelle delle auto “alla spina”: tra le misure consigliate quella di non lasciar scaricare la batteria fino a zero e, in caso di possesso di auto elettriche, di evitare di parcheggiarle al sole. *(Sono certo che agli angoli delle strade troveremo oltre agli ombrelli per la pioggia anche quelli per proteggere le auto dal sole)*
- **Fca e l'auto elettrica.** “Per sostenere il drastico aumento del numero di auto elettriche o ibride servono politiche pubbliche che ne accompagnino l'introduzione sul mercato”. Così Pietro Gorlier, coo Emea Region del gruppo italoamericano, durante l'intervento nello stabilimento Giambattista Vico di Pomigliano d'Arco, in occasione dei 40 anni della Fiat Panda. “La nostra visione della e-mobility continua a svilupparsi e – ha proseguito – a diventare sempre più articolata, con team dedicati che si occupano solo di queste attività. Per Gorlier occorre agire “su due leve: il sostegno alla domanda di mercato sia sostenendo la rottamazione dei veicoli ante Euro 4 per sollecitare il rinnovo del parco circolante, sia riducendo i costi di ricarica pubblica o private, in modo da rendere competitivo il costo totale di possesso del veicolo elettrico”. A Torino invece è stata presentata Easy Wallbox, realizzata da Engie Eps in esclusiva per Fiat Chrysler Automobiles, un nuovo dispositivo di ricarica domestica che non necessita di nessuna modifica all'impianto elettrico. Si tratta di un apparecchio plug-and-play immediatamente funzionante.
- **Nuova mobilità.** Al via in Italia la partnership fra Jaguar ed E-Gap, il primo servizio in Europa di ricarica in mobilità di veicoli elettrici. La casa britannica offrirà a tutti i clienti dell'I-Pace, il suo Suv 100% elettrico, un voucher da utilizzare per le ricariche E-Gap *(servizio di ricarica a domicilio nel caso di emergenze)* . Lanciato a Milano a febbraio 2019 e in primavera anche a Roma, il servizio di ricarica on demand verrà a breve esteso alle principali città italiane e ad altre 8 in Europa, scelte per la loro forte richiesta di veicoli elettrici: Parigi, Berlino, Londra, Stoccarda, Madrid, Amsterdam, Utrecht e Mosca.
- **Mercato a gas Europa.** Ngva Europe ha pubblicato statistiche e numeri sulle immatricolazioni di veicoli a gas e sullo sviluppo delle stazioni di rifornimento nel 2019: +50% stazioni di Gnl in Europa rispetto al 2018 (a 249, di cui 58 in Italia), mentre le immatricolazioni di veicoli pesanti alimentati a Gnl sono quasi triplicate (4.510) rispetto lo stesso anno. Sono 69.900 le immatricolazioni di auto a Gnc, con un aumento di oltre il 5% (per oltre il 55% in Italia), mentre i punti vendita di gas compresso sono aumentati a 3.732 (di cui 1.315 in Italia). *(Sul Gnc la Volkswagen la pensa molto diversamente Vedi sopra : p.to 4)*

- **Colonnine d'Europa.** Enel X ha perfezionato tutti i contratti di finanziamento del progetto Ambra-Electrify Europe, che prevede l'installazione di 3mila stazioni per la ricarica di veicoli elettrici in Italia, Spagna e Romania. Il progetto è stato finanziato congiuntamente dall'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (nea) della Commissione europea e dalla Banca europea per gli investimenti (Bei), oltre che con risorse proprie di Enel X. Il progetto prevede un investimento totale di 70,75 milioni di euro.
- **Stop diesel.** La Maruti Suzuki, casa automobilistica indiana di proprietà Suzuki, ha dichiarato di aver smesso di produrre veicoli diesel in India: in questa fase di transizione all'elettrico, la produzione sarà dirottata verso il metano e le auto ibride.
- **Utili "a batteria".** Catl, il più grande produttore cinese di batterie agli ioni di litio per autotrazione, ha registrato una crescita dell'utile netto del 28,6% su base annua per il 2019 grazie all'espansione del mercato e alla crescita delle vendite. L'utile netto ha raggiunto i 620 milioni di dollari l'anno scorso, ha sottolineato Catl nella sua stima preliminare depositata alla Borsa di Shenzhen. *(Come volevasi dimostrare ...mentre le centrali elettriche continuano ad andare a combustibili fossili, carbone e petrolio)*
- **Produzioni elettriche.** Secondo quanto ha riportato *Reuters*, Toyota ha in programma di costruire un nuovo impianto per la produzione di veicoli elettrici nella città cinese di Tianjin con il suo partner locale Faw Group: pronto un investimento da 1,2 miliardi di dollari per uno stabilimento in grado di produrre 200mila nuovi veicoli l'anno. Hyundai avvierà invece a marzo la produzione della Kona Electric nel suo impianto in Repubblica Ceca a Nošovice: prevede di produrre 30.000 unità di Kona Electric all'anno.

GNL, METANO; BIOMETANO

11. Mercoledì 19 Febbraio - SQ : Gnl auto, Engie e Iveco inaugurano punto vendita a Torino

Iveco (Cnh Industrial) ha inaugurato oggi con Engie una stazione di rifornimento di Gnl per mezzi pesanti, la prima a Torino. Sviluppata su un'area di oltre 5.000 metri quadrati, nel quartiere generale di Iveco, la stazione sarà aperta a tutti i tipi di veicoli a gas naturale dalle 6 alle 21, dal lunedì al venerdì. All'inaugurazione hanno partecipato gli assessori all'Ambiente della Regione, Matteo Marnati, e del Comune, Alberto Unia. "In Italia – spiega Mihai Daderlat, business director del mercato Italia di Iveco – le stazioni sono 62. In Europa si passerà quest'anno da 250 a 350. Altre 20 nasceranno in Italia, mentre in Germania si passerà da 4 a 40. L'impiego di gas naturale riduce le polveri sottili del 95%, gli ossidi di azoto dell'80% e il Co2 del 10%". "Iveco svolge un ruolo di facilitatore dei processi di diffusione di questo tipo di tecnologia. Il lavoro congiunto con partner diversi del settore è determinante nello sviluppo strutturato e rapido di un trasporto alternativo", sottolinea Fabrizio Buffa, gas business development manager di Iveco. "L'obiettivo di Engie – osserva Matthieu Bonvoisin, direttore della business line infra energie di Engie Italia – è concretizzare soluzioni in ottica di decarbonizzazione e questo progetto è un esempio. (...) i trasporti pesanti. Engie ha un'attività ventennale in oltre 160 stazioni di servizio in Europa".

12. Lunedì 2 Marzo – SQ : Gnl auto, apre punto di vendita sulla E45

La società Metano Liquido ha aperto un punto vendita di Gnl per autotrazione a Lidarno (Perugia). Il punto vendita inizierà a erogare Gnl mercoledì prossimo 4 marzo e accetterà le carte di pagamento Ham (società che si occupa anche del rifornimento dell'impianto). La nuova stazione di servizio si trova nelle immediate vicinanze dell'uscita di Lidarno della superstrada E45, in via Casciolano.

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 i destinatari della stessa)