



## Newsletter N. 11 / 2020

### RISERVATA

3 Aprile 2020

*Il manifesto di Draghi, la lettera di Boccia, l'editto di Trump, e le polveri sottili del Mar Caspio per sorridere (... ma non più di tanto). Non c'è la sezione della Illegalità, ma abbiamo "new entry" nel mercato ....*

#### **Prima Pagina**

1. *Il manifesto di Mario Draghi contro la pandemia*
2. *Soldi sporchi ai commercianti in crisi*
3. *L'irresponsabilità di chi aspetta il default dell' Italia*
4. *Appello alla responsabilità. La lettera di Boccia e il caso di 2i Rete Gas*

#### **Mercato**

5. *La raffineria di Falconara verso uno stop temporaneo.*
6. *Se le scorte petrolifere sono sovrabbondanti*
7. *Biocarburanti, aumento del costo di miscelazione*
8. *Margini carburanti saliti a livello record*

#### **Politica, Istituzioni & Associazioni**

9. *Una analisi del Decreto "Cura Italia" (B. Sorrentino)*
10. *Gestori carburanti, individuati i primi interventi per le autostrade*
11. *Carburanti, accordo Assopetroli-gestori sull'emergenza*

#### **Transizione Energetica & Mobilità**

12. *Auto, "rivedere i tempi dei nuovi limiti di emissione"*
13. *Trump, Auto, colpo di spugna sui limiti delle emissioni.*
14. *Una "ripresa verde" per uscire dalla crisi*
15. *Idrogeno verde, per la competitività servono 150 mld \$ in 10 anni*
16. *La crisi, la qualità dell' aria e le chiacchiere da chat*
17. *Auto elettrica, resistenze e segnali di rallentamento*

\*\*\*\*\*

#### **PRIMA PAGINA**

1. **Mercoledì 25 : SQ : Il manifesto di Mario Draghi contro la pandemia. Nell'intervista al Financial Times l' ex presidente della Bce chiede di azzerare il debito privato per evitare fallimenti e licenziamenti**

"La pandemia coronavirus è una tragedia umana di proporzioni potenzialmente bibliche. Molti oggi vivono temendo per le proprie vite o in lutto per i propri cari. Le azioni intraprese dai governi per evitare che i nostri sistemi sanitari vengano travolti sono coraggiose e necessarie. I governi devono essere supportati. Ma queste azioni comportano anche un costo economico enorme e inevitabile. Mentre molti affrontano la perdita di vite umane, molti altri affrontano perdita di sostentamento. Giorno dopo giorno, le notizie economiche stanno peggiorando. Le aziende affrontano una perdita di entrate che non risparmia nessun settore economico. Molti stanno già ridimensionando e licenziando i lavoratori. Una profonda recessione è inevitabile. La sfida che affrontiamo è agire con sufficiente forza e velocità per evitare che la recessione si trasformi in una depressione prolungata, resa più profonda da una pletora di fallimenti che causano danni irreversibili. È già chiaro che la risposta deve comportare un aumento significativo del debito pubblico. La perdita di reddito sostenuta dal settore privato - e qualsiasi debito accumulato per colmare il divario - deve alla fine essere assorbita, in tutto o in parte, dai bilanci pubblici. Livelli di debito pubblico molto più elevati diventeranno una caratteristica permanente delle nostre economie e saranno accompagnati dalla cancellazione del debito privato. È il ruolo corretto dello stato ridistribuire il proprio bilancio per proteggere i cittadini e l'economia dagli shock di cui il settore privato non è responsabile e che non può assorbire. Gli Stati l'hanno sempre fatto di fronte alle emergenze nazionali. Le guerre - il precedente più rilevante - sono state finanziate da aumenti del debito pubblico. Durante la prima guerra mondiale, in Italia e Germania tra il 6 e il 15% delle spese di guerra in termini reali fu finanziato dalle tasse. Nell'impero Austro-ungarico, in Russia e Francia, nessuno dei costi continui della guerra furono pagati con le tasse. Ovunque, la base imponibile fu erosa dai danni di guerra e dalla coscrizione. Oggi è erosa a causa dell'angoscia umana per la pandemia e della chiusura di imprese e uffici. La domanda chiave non è se ma come lo Stato dovrebbe mettere a servizio il proprio bilancio. La priorità non deve essere solo quella di fornire un reddito di base a coloro che perdono il lavoro. Dobbiamo innanzitutto proteggere le persone dalla perdita del lavoro. In caso contrario, emergeremo da questa crisi con un'occupazione e una capacità permanentemente inferiori, poiché le famiglie e le aziende lottano per risanare i propri bilanci e riportare le attività in attivo. I sussidi per l'occupazione e la disoccupazione e il rinvio delle tasse sono passi importanti che sono già stati introdotti da molti governi. Ma proteggere l'occupazione e la capacità produttiva in un momento di drammatica perdita di reddito richiede un immediato sostegno di liquidità. Ciò è essenziale per tutte le imprese, per coprire le proprie spese operative durante la crisi, siano esse grandi aziende o ancora di più piccole e medie imprese o imprenditori autonomi. Diversi governi hanno già introdotto misure iniziali per incanalare liquidità verso le imprese in difficoltà. Ma è necessario un approccio più completo. Poiché ogni paese europeo ha una diversa struttura finanziaria e industriale, l'unico modo efficace per entrare immediatamente in ogni falla dell'economia è di mobilitare completamente i loro interi sistemi finanziari: mercati obbligazionari, principalmente per grandi società, sistemi bancari e in alcuni paesi anche le poste per tutti gli altri. E deve essere fatto immediatamente, evitando ritardi burocratici. Le banche in particolare si estendono in tutta l'economia e possono creare denaro istantaneamente consentendo scoperti di conto corrente o aprendo linee di credito. Le banche devono prestare rapidamente fondi a costo zero alle società disposte a salvare posti di lavoro. Poiché in questo modo stanno diventando un veicolo per le politiche pubbliche, il capitale necessario per svolgere questo compito deve essere fornito dal governo sotto forma di garanzie statali su tutti gli ulteriori scoperti o prestiti. Né la regolamentazione né le regole di garanzia dovrebbero ostacolare la creazione di tutto lo spazio necessario nei bilanci bancari a tale scopo. Inoltre, il costo di queste garanzie non dovrebbe essere basato sul rischio di credito della società che le riceve, ma dovrebbe essere totalmente indipendentemente dal costo del finanziamento del governo che le emette. Le aziende, tuttavia, non attingeranno al supporto di liquidità semplicemente perché il credito è economico. In alcuni casi, come per esempio in caso di aziende con un portafoglio ordini, le loro perdite potranno essere recuperabili e quindi ripagheranno il debito. In altri settori, probabilmente non sarà così. Tali società potrebbero essere ancora in grado di assorbire questa crisi per un breve periodo di tempo, aumentando il debito per mantenere il proprio personale al lavoro. Ma le loro perdite accumulate rischiano di compromettere la loro capacità di investire in seguito. E, se l'epidemia del virus e i blocchi associati dovessero durare, potrebbero realisticamente rimanere in affari solo se il debito accumulato per pagare i salari ai dipendenti in quel periodo fosse infine cancellato. O i governi aiuteranno i debitori con le loro spese, o quei debitori falliranno e la garanzia dovrà essere comunque compensata dal governo. Se sarà possibile contenere il rischio morale, la prima soluzione è migliore per l'economia. Il secondo percorso sarebbe probabilmente meno costoso per il budget. Entrambi i casi porteranno i governi ad assorbire una grande parte della perdita di reddito causata dalle chiusure, se si vogliono proteggere posti di lavoro e capacità. I livelli del debito pubblico aumenteranno. Ma l'alternativa - una distruzione permanente della capacità produttiva e quindi della base imponibile - sarebbe molto più dannosa per l'economia e infine per il credito pubblico. Dobbiamo anche ricordare che, visti i livelli attuali e probabilmente futuri dei tassi di interesse, a un tale aumento del debito pubblico non si aggiungeranno costi di servizio.

Per alcuni aspetti, l'Europa è ben equipaggiata per affrontare questo straordinario shock. Ha una struttura finanziaria granulare in grado di incanalare i fondi verso ogni parte dell'economia che ne abbia bisogno. Ha un forte settore pubblico in grado di coordinare una risposta politica rapida. La velocità è assolutamente essenziale per l'efficacia.

Di fronte a circostanze impreviste, un cambiamento di mentalità è necessario in questa crisi come lo sarebbe in tempi di guerra. Lo shock che stiamo affrontando non è ciclico. La perdita di reddito non è colpa di nessuno di coloro che ne soffrono. Il prezzo dell'esitazione può essere irreversibile. Il ricordo delle sofferenze degli europei negli anni '20 può essere considerato di monito.

La velocità del deterioramento dei bilanci privati - causata da una chiusura economica che è sia inevitabile che desiderabile - deve essere soddisfatta della stessa velocità nello schierare i bilanci pubblici, mobilitare le banche e, in quanto europei, sostenersi a vicenda nel perseguimento di ciò che è evidentemente una causa comune".

*Commento : ..... Cosa aggiungere ? Assolutamente nulla. Perfetto. Soltanto un piccolo flash sulla persona. Qualche anno fa ho conosciuto, si fa così per dire, Draghi in aeroporto, mentre eravamo disciplinatamente in fila per un check-in affollato. In fila, una fila che l'allora Governatore della banca d'Italia avrebbe potuto evitare come di solo evita qualsiasi basso manovalanza della politica e delle istituzioni alla quale non manca l'accesso alla saletta della Freccia Alata. In fila e senza guardie del corpo.: un .... grande! Un fatto episodico ? Si può anche essere così, comunque la circostanza me lo ha reso simpatico. Per il resto è solo una delle, oggi, poche eccellenze italiane che ci è dato conoscere. O almeno questo è quello che penso. Giovedì scorso su un quotidiano nazionale ho letto " Delegare il potere esecutivo all'ex governatore della Banca d'Italia e della Bce sarebbe una dichiarazione di fallimento della politica e avrebbe il senso di chiedere a un tecnico di alto livello di adottare le misure necessarie per evitare che la recessione si avviti in una depressione permanente. " ... No comment...*

## **2. Lunedì 30 Marzo – SQ : Soldi sporchi ai commercianti in crisi. La nota della Direzione Anticrimine del Ministero dell' Interno**

Due settimane fa, raccogliendo timori e segnalazioni dal territorio, abbiamo sottolineato il pericolo che la criminalità organizzata approfitti del momento di difficoltà economica – e in particolare della crisi di liquidità – per farsi largo nell'economia legale, con particolare riferimento al mondo della distribuzione carburanti, già da anni pesantemente "infiltrato". Ieri su Repubblica un articolo di Salvo Palazzolo riferisce di una nota inviata dal capo della Direzione centrale anticrimine della Polizia di Stato, Francesco Messina, a tutti i questori. Una nota che, almeno a quanto riportato, non fa riferimento esplicito alla distribuzione carburanti, ma che è una conferma di uno scenario preoccupante. Nella nota si sottolineano gli "ampi margini di inserimento della criminalità organizzata". L'impatto dell'attuale crisi sanitaria, si legge, "potrebbe esporre maggiormente imprenditori e commercianti delle varie categorie ai tentativi di 'reclutamento' economico e di finanziamento illecito, con modalità di interposizione fittizia". Agli operatori economici non si chiede il pizzo ma si offrono soldi sporchi per riciclare, per acquisire quote societarie, per fare nuovi affari. "Considerato – scrive il direttore centrale anticrimine – che la crisi attuale porterà un deficit di liquidità, una profonda rimodulazione del mercato del lavoro, e il conseguente afflusso di ingenti finanziamenti pubblici, sia nazionali che comunitari". Senza contare che "l'attuale crisi potrebbe favorire sistematicamente il rapporto, con sistemi corruttivi, tra mafie ed esponenti della pubblica amministrazione ed amministratori locali". Da qui l'invito a questure e procure: "Occorre focalizzare adeguatamente l'attenzione in ordine a ogni possibile evoluzione delle strategie criminali, anche internazionali". In questo quadro i settori più a rischio sono considerati la filiera agro-alimentare, le infrastrutture sanitarie, la gestione di approvvigionamenti, specie di materiale medico, i comparti turistico-alberghiero e della ristorazione, i settori della distribuzione al dettaglio e della piccola e media impresa.

*Considerazioni : Un rischio per il settore da non sottovalutare e non credo che le Forze dll' Ordine possano fare più di tanto. La categoria dei gestori "sani" va difesa e subito, prima che sia troppo tardi. Mi chiedo se qualche iniziativa al riguardo non debba essere presa anche dai fornitori...naturalmente quelli altrettanto "sani"... ma probabilmente per molti questa è solo eresia.*

## **3. Venerdì 27 Marzo – SQ : L'irresponsabilità di chi aspetta il default dell' Italia. I capitali cominciano a scarseggiare, anche all' energia servono i coronabond (GB Zorzoli)**

(...) Conviene dunque accontentarsi di valutazioni qualitative, che tuttavia possono essere sufficientemente attendibili solo quando sono presenti dati di fatto incontrovertibili. Un simile approccio è possibile nel settore energetico, perché si tratta di un comparto produttivo storicamente caratterizzato dall'elevata incidenza dei costi di investimento, trend che è destinato ad accentuarsi in futuro. Si può infatti dissentire su quanto cresceranno le fonti rinnovabili o sui tempi richiesti per raggiungere determinati

livelli, ma è indiscutibile che il loro contributo al mix produttivo crescerà in misura rilevante e per la maggior parte verrà da tecnologie a costo proporzionale nullo. *(se lo dice lui .... Per il momento non è proprio così ... vedi ricorso ad incentivi !)* Un ruolo altrettanto importante sarà svolto dall'efficientamento energetico, che si realizza con investimenti in conto capitale, non a caso facilitati da misure come l'ecobonus. Gli impianti per la produzione di energia (non importa se rinnovabile o fossile), ma soprattutto la gestione delle reti richiederanno investimenti crescenti nella loro digitalizzazione, nonché in sistemi di accumulo concentrati e distribuiti. Si può discutere sui tempi e sui costi della riconversione nell'automotive e nel downstream petrolifero, quindi su come si distribuiranno i relativi investimenti nel prossimo decennio, ma senza alcun dubbio saranno notevoli. Prima della pandemia, tra gli addetti ai lavori non erano considerati colli di bottiglia per gli investimenti né la disponibilità di capitali adeguati, né le condizioni di finanziamento, bensì le incognite e i tempi lunghi dell'iter autorizzativo. Sia l'attenzione, sia la maggior parte delle proposte avanzate dagli stakeholder erano concentrate sulle semplificazioni da introdurre nel permitting. Le conseguenze economiche della pandemia stanno già capovolgendo la prospettiva. Come ha scritto Draghi sul *Financial Times*, la guerra contro il coronavirus «deve coinvolgere un significativo aumento del debito pubblico» e «la perdita di reddito del settore privato dovrà essere eventualmente assorbita, in tutto o in parte, dai bilanci dei governi. Livelli di debito pubblico più alti diventeranno una caratteristica permanente delle nostre economie e saranno accompagnati da una cancellazione del debito privato». Di conseguenza, la concomitante richiesta di finanziamenti in tutto il mondo non potrà che ridurre la liquidità ed aumentarne il costo, mentre lo stato di emergenza potrebbe paradossalmente rendere normali investimenti in deroga alle normative vigenti (.....)

*Commento : Meno male...! Dopo alcune precedenti dichiarazioni temevo che GB Zorzoli continuasse a sostenere la priorità della transizione energetica. Chissà se anche la Ursula von der Leyen e Mr. Biol hanno rivisto la loro posizione ?*

#### **4. Mercoledì 1 Aprile – SQ : Appello alla responsabilità. La lettera di Boccia e il caso di 2i Rete Gas**

(...) Un appello che riguarda ovviamente i rapporti cliente-fornitore a tutti i livelli della filiera, dalle bollette al procurement delle multinazionali. Ma che si può leggere in un senso più ampio, come un appello in generale a non approfittare della situazione di emergenza per trarre vantaggi impropri, a scapito dei concorrenti o della collettività. Non si tratta, com'è ovvio, solo di evitare di speculare su beni di prima necessità, dall'alimentare ai presidi medici, temi su cui l'Antitrust è già stato costretto a intervenire. Ma anche di valutare attentamente il ricorso alle risorse scarse messe in campo per l'emergenza, confrontando la propria situazione con quella degli altri settori e complessiva del Paese. Così suona purtroppo legittimo il dubbio espresso di recente dai sindacati di settore, se ci fosse davvero l'urgenza per 2i Rete Gas di afferrare l'opportunità offerta dal governo alle imprese di ricorrere alla Cassa integrazione. Questo per una società con risultati positivi e in crescita e debiti in calo, secondo gli ultimi report disponibili, con azionisti solidi alle spalle (F2i *Fondi Italiani per le Infrastrutture* e Cdp) e operante in un settore con ritorni garantiti dalla regolazione. Non a caso nelle stesse ore altri gruppi del settore energetico facevano scelte diverse, anche sottolineando la necessità di non pesare sulle risorse pubbliche se non strettamente necessario. Anche questa è responsabilità.

*Commento : Giusta raccomandazione .... Forse non è un caso che l'abbia formulata il presidente di Confindustria. Se poi il presidente di Confindustria fa affidamento sulla moral suasion .... benvenuto nel club degli ingenui ! Passata l'emergenza non sarebbe male uno studio sui comportamenti delle aziende che sono ricorse alla cassa integrazione.*

### **MERCATO**

#### **5. Lunedì 30 Marzo - SQ: La raffineria di Falconara verso uno stop temporaneo. Cassa integrazione in tutte le sedi IP per un massimo di 9 settimane per un massimo di 344 dipendenti.**

La raffineria Api di Falconara (85.000 b/g) si avvia a sospendere temporaneamente la produzione a causa del calo della domanda. La notizia è stata anticipata giovedì scorso dall'*Ansa*. Lo stop dovrebbe arrivare nel giro di qualche giorno. Riavviata i primi giorni di marzo dopo una manutenzione di 40 giorni, la raffineria, riporta il *Platts*, ha già ridotto la produzione nelle ultime settimane ma «anche così, la crisi ha portato a un eccesso di offerta che ha portato a un consistente aumento delle quantità di prodotti stoccati, in particolare benzina e lubrificanti». A restare operative saranno dunque solo le unità di stoccaggio mentre la produzione sarà fermata. IP ha siglato un accordo con i rappresentanti sindacali per mettere in

cassa integrazione per un periodo massimo di nove settimane un numero massimo di 344 dipendenti – 162 operai, 129 impiegati, 47 quadri e sei apprendisti. L'adozione del trattamento ordinario di integrazione salariale, si legge in una nota diffusa da IP a livello locale, "avverrà senza interrompere in alcun modo la fornitura dei servizi di rifornimento di carburante, servizio essenziale per il Paese in questo delicato momento. Il ricorso alla cassa integrazione, intrapreso *anche dalla controllante IP per tutte le sue sedi (!)*, rappresenta una risposta immediata che consentirà, come sempre fatto dal Gruppo nei momenti di difficoltà e di cambiamento, di non lasciare nessuna delle sue persone indietro, e di prepararsi al lungo percorso della ripresa" (?).

## **6. Martedì 31 Marzo – SQ : Se le scorte petrolifere oggi sono sovrabbondanti**

Casualità ha voluto che la circolare del Mise, firmata da Gilberto Dialuce, con le indicazioni alle aziende del settore petrolifero ai fini della continuità in sicurezza delle attività di interesse pubblico di importazione, produzione, trasporto, stoccaggio e distribuzione di prodotti petroliferi precedesse di un giorno la firma del ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, del consueto decreto sulla determinazione delle scorte d'obbligo di prodotti petroliferi e di greggio per il 2020 (....) Di fatto una "unità di crisi" bella e buona per il settore petrolifero, anche se tale non viene chiamata. Parliamo di casualità perché se c'è una cosa che oggi è sovrabbondante sono proprio le scorte di prodotti petroliferi, carburanti in particolare, che le raffinerie non sanno più dove mettere a causa del crollo della domanda con la conseguenza che in alcuni casi (ultimo quello della raffineria di Falconara) si trovano costrette a fermare le lavorazioni. (....) E le scorte d'obbligo di 90 giorni hanno proprio lo scopo, in Italia come in tutti paesi membri dell'Agenzia Internazionale dell'Energia (Aie), di fronteggiare situazioni di durata più o meno lunga, comunque imprevista, in cui greggio e prodotti potrebbero venire a mancare. Che possono essere le più svariate: embarghi, guerre, terremoti, cicloni e tifoni tropicali di particolare intensità o, appunto, pandemie.(....). Nel caso specifico del coronavirus se oggi siamo di fronte ad un calo di domanda, bisogna comunque assicurare la copertura dei fabbisogni essenziali nel settore domestico, dei trasporti, delle fabbriche che restano aperte e, ancor più, del sistema sanitario. Pensando anche al contraccolpo sulla domanda di energia che si avrà quando il contagio finirà e ci sarà la ripartenza. Quando tutto il sistema dell'energia dovrà trovarsi pronto e preparato a fronteggiarlo. E le scorte d'obbligo potrebbero tornare utili in caso di problemi nell'arrivo del greggio dai paesi produttori

## **7. Giovedì 2 Aprile – SQ : Biocarburanti, aumento del costo di miscelazione. Dal 1° Aprile + 5 / 7 €/mc**

Sale ancora l'incremento di prezzo sui carburanti per la miscelazione della quota d'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti (salita dal primo gennaio scorso dall'8 al 9%). Dal primo aprile, a quanto si apprende, Eni, Q8, Esso, Saras e Iplom hanno infatti applicato ai prezzi un aumento per rispecchiare le quotazioni di acquisto delle materie prime del secondo trimestre 2020. Per Eni l'aumento è di sei euro al metro cubo, come per Q8 e Iplom. Per Saras di 5 euro, per Esso di 7. Per Eni dunque il costo complessivo della miscelazione della quota d'obbligo di biocarburanti sale a 32 euro/mc.

*Una domanda : Non è singolare che tutte le società abbiano aumentato di 6 €/mc per un costo di miscelazione aggiornato uguale per tutti a 32 €/mc ? Vista l'emergenza coronavirus non mi sembra una gran trovata di marketing e di immagine aver aumentato i prezzi dal 1° Aprile !*

## **8. Giovedì 2 Aprile – SQ : Margini carburanti saliti a livelli record**

Nel mese di marzo i margini sui prezzi dei carburanti alla pompa sono saliti su livelli record, mai visti da almeno 20 anni, da quando cioè la lira ha lasciato il posto all'euro. La media mensile della benzina è salita di 1,35 centesimi dai livelli di febbraio, posizionandosi a 0,303 euro/litro; quella del diesel è salita di ben 75 millesimi a 0,263 euro/litro. ( La media degli ultimi 12 mesi è salita di 16 millesimi da 0,155 euro a 0,171 per la benzina e di salita di 11 millesimi da 0,150 euro/litro a 0,161 per il gasolio ) .I picchi record sono stati registrati il 23 marzo per la benzina, quando il margine è schizzato a 0,357 euro/litro (v. grafico servizio interno); quello del gasolio è capitato invece il 16 marzo, con il margine salito a 0,286 euro/litro. Di fronte al crollo dei listini internazionali, avvenuto in scia al tonfo delle quotazioni del petrolio, i prezzi interni si sono adeguati a rilento, anche a fronte della scarsità dei volumi erogati

*Ripropongo la domanda .... Nella emergenza del momento, con vendite al 20% e con questi margini era*

*proprio necessario aumentare i prezzi di 6 €/mc per maggiori costi di miscelazione biocarburanti dal 1° Aprile ? Con "Stacchi Italia" a + 48 (benzina) e + 20 (gasolio) ?! Mah !*

## **POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI**

### **9. Venerdì 27 Marzo – SQ : Una analisi del "Cura Italia" (B.Sorrentino)**

*Immediatamente a valle della pubblicazione del Decreto ne avevo chiesta una "lettura" da parte esperto per essere certo che non ci fossero, oltre quelle dell' art. 62 (già commentato), altre misure che potessero interessare gli associati ed i loro gestori. L'avv. Sorrentino ha pubblicato su SQ una relazione con l'analisi dettagliata del decreto legge (agli associati che non fossero abbonati a SQ, su autorizzazione dell' avv. Sorrentino, posso fargliela avere con email a parte). All' avvocato ho comunque chiesto la cortesia di un compendio sintetico ad uso dei retisti e gestori che provvederò a far circolare*

### **10. Lunedì 30 Marzo SQ : Gestori carburanti, individuati i primi interventi per le autostrade. Ma compagnie refrattarie ad assumere impegni cogenti. Il tavolo in video conferenza al Mise**

"Cominciano a delinearci i primi interventi urgenti necessari, se non ancora completamente sufficienti, ad evitare le altrimenti imminenti progressive chiusure degli impianti di distribuzione carburanti per mancanza di liquidità – e quindi, di conseguenza, di approvvigionamento – di cui stanno drammaticamente soffrendo le piccole imprese di gestione". Così Faib, Fegica e Figisc Anisa in una nota diffusa al termine dell'incontro in videoconferenza durato tre ore tra la filiera petrolifera e i rappresentanti dei ministeri dello Sviluppo economico, dei Trasporti, dell'Economia e del Lavoro, oltre che con l'Agenzia delle Entrate, sulla questione della crisi di liquidità delle gestioni, con particolare riferimento alle aree di servizio autostradali.

"Va dato perfettamente atto al Governo nella sua collegialità ed a ciascun ministero intervenuto di avere fornito al tavolo un approccio propositivo e pragmatico", sottolineano le associazioni. Il Governo "ha precisato di voler operare in una doppia direzione: verificare le risorse che dal settore stesso (concessionari e compagnie) possono e debbono essere a disposizione dei gestori, agendo con misure proprie per completare gli interventi necessari". (...) Il Mit, proseguono i gestori, "ha ottenuto la disponibilità dalla quasi totalità dei concessionari autostradali di operare un intervento sui canoni di sub concessione (royalty) per mettere a disposizione delle gestioni una parte della liquidità necessaria a scongiurarne la chiusura. Allo stesso tempo, i concessionari hanno dato la loro disponibilità a permettere una turnazione delle aperture, pur mantenendo le necessarie garanzie sulla continuità del servizio, oltre a farsi carico della sanificazione delle aree di servizio e a consegnare i presidi medici, una volta reperiti da Governo e Protezione Civile". Si tratta – commentano le organizzazioni di categoria dei gestori – di risultati molto significativi, ma che trovano il loro limite evidente nel non essere ancora operativi come la situazione al contrario richiederebbe. Altro limite, seppure meno evidente – conclude la nota sindacale – rischia di essere il rimpallo di responsabilità che sembra delinearci tra i concessionari che vorrebbero, che le risorse messe a disposizione da loro fossero restituite alle gestioni, e le compagnie refrattarie ad assumere impegni cogenti. È evidente – concludono le organizzazioni di categoria – che a questo punto le responsabilità di eventuali ritardi e delle chiusure delle aree di servizio sarebbero chiaramente individuate".

### **Martedì 31 Marzo – SQ : Carburanti, UP: compagnie disponibili a sostenere i gestori. Lettera a Aiscat : i concessionari formalizzino le iniziative al più presto.**

Dopo la videoconferenza di ieri sembrano convergere le posizioni dei partecipanti al tavolo per affrontare la crisi delle gestioni delle aree di servizio autostradali. Con una lettera inviata oggi ad Aiscat e per conoscenza al Mise, al Mit e alle associazioni dei gestori, le aziende associate a Unione Petrolifera "confermano la loro disponibilità, già anticipata ieri al tavolo del ministero Sviluppo economico, a sostenere le gestioni autostradali in questa fase emergenziale ed invitano le concessionarie autostradali a formalizzare al più presto le iniziative che intendono intraprendere per mitigare gli effetti dell'emergenza su questo servizio essenziale".

*Considerazioni : .... Solo per capire..... ! Ancora niente "chi-fa-che-cosa-quando" ?! Una raffineria ferma (temporaneamente) la produzione perché non c'è domanda, i gestori dell AdS vendono poco o niente (vorrei conoscere le vendite del mese di ogni singola stazione) ma il "tavolo" di fatto decide di rinviare ad altri tavoli la decisione di rendere operative le decisioni (o quello che sono) prese. Viene il dubbio che per le AdS la situazione non sia così critica.... oppure è la dimostrazione della inutilità di certi "tavoli" ?*

Quale delle due ?

## 11. Lunedì 30 marzo – SQ : Carburanti, accordo Assopetroli-gestori sull'emergenza

Dopo Eni e IP, anche Assopetroli firma un accordo con le associazioni dei gestori per far fronte alle conseguenze economiche dell'emergenza coronavirus.

Assopetroli-Assoenergia e le principali rappresentanze sindacali dei gestori Faib, Fegica e Figisc hanno sottoscritto venerdì 27 marzo un accordo quadro per fare fronte all'emergenza Covid-19. L'accordo, si legge in una nota, prevede misure che gli associati ad Assopetroli sono esortati a mettere in campo a favore dei gestori, nella consapevolezza dello sforzo che la categoria sta sostenendo per garantire il servizio essenziale nell'emergenza.

“Incoraggiamo tutti i retisti a dare un forte segnale di responsabilità in un momento in cui è in gioco la tenuta del Paese e allo stesso tempo a preservare l'unità del settore”. È con queste parole che il presidente Andrea Rossetti ha dato notizia della sottoscrizione dell'accordo, valido sino al 30 aprile, salvo la disponibilità a valutare una nuova scadenza nel caso in cui l'emergenza sanitaria dovesse protrarsi oltre tale data.

Le restrizioni adottate dal Governo, si legge nella nota, hanno imposto la riduzione drastica della mobilità del Paese, con un immediato calo dei consumi anche nell'ordine dell'80%. “In questa situazione di enorme stress operativo e finanziario, che riguarda non solo gli esercenti ma l'intera filiera della distribuzione carburanti – continua Rossetti – abbiamo intanto voluto dare un sostegno finanziario alle gestioni, prevedendo la diluizione delle scadenze di pagamento sino ad ulteriori 4 giorni. La riduzione del limite di consegna minimo in funzione dei pochi volumi venduti. La moratoria di eventuali canoni di locazione. Questo e altro per la durata dell'accordo. Il servizio pubblico essenziale va garantito con misure concrete, in primo luogo salvaguardando la salute del gestore e dei suoi dipendenti, e poi tenendo in vita l'attività commerciale con il sostegno finanziario che ora è imprescindibile. (...)

## TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ

## 12. Venerdì 27 marzo – SQ : Auto, “rivedere i tempi dei nuovi limiti di emissione”. La lettera di produttori e componentistica alla Commissione Europea

La crisi coronavirus impone una modifica sulle tempistiche delle nuove regole UE in materia di sicurezza e impatto ambientale delle auto. È quanto ha chiesto il settore alla Commissione europea in una lettera firmata mercoledì da Mike Manley (Acea), Thorsten Muschal (Clepa, componentistica), Franco Annunziato (Etrma, pneumatici e gomme), Jean-Charles Herrenschildt (Cecra, ricambi) e inviata alla presidente della Commissione Ursula von der Leyen. “La produzione e la vendita di veicoli e componenti si è improvvisamente fermata in quasi tutta Europa, come nel resto del mondo”, si legge nella lettera. “Molti dei nostri lavoratori sono tecnicamente disoccupati o lavorano da casa, ove possibile. Sono fermi produzione, sviluppo, test e omologazioni. Questo mette in crisi i piani che avevamo fatto per prepararci a ottemperare alle nuove regole nei tempi previsti. Crediamo quindi che bisognerebbe fare qualche modifica alla tempistica di queste norme. Non è comunque nostra intenzione – sottolineano i firmatari – mettere in discussione le norme in sé né gli obiettivi sottostanti in materia di sicurezza stradale, clima e protezione dell'ambiente”. L'iniziativa è stata contestata alla Ong Transport&Environment, che parla di richiesta “infondata e potenzialmente dannosa per la sostenibilità e la competitività a lungo termine dell'industria automobilistica in Europa”. Nei primi due mesi del 2020, sostiene l'associazione, la quota di veicoli elettrici sulle vendite complessive di auto in Europa è più che raddoppiata, dal 3,1% a oltre il 6% (8% in Francia, 6% nel Regno Unito, 7% in Germania, 3% in Spagna e 2% in Italia). Per rispettare il limite di emissioni di CO2 del 2020, secondo T&E le vendite di veicoli elettrici in Europa dovrebbero essere circa il 5% (intervallo 3-7%) di tutte le nuove vendite. Quindi, anche in assenza di nuovi modelli (in arrivo nel 2020, come la ID.3 della VW o la Fiat e500), le vendite del primo trimestre sarebbero già in linea con l'obiettivo.

**Commento :** .... Cara T&E, spero di sbagliarmi, ma tra qualche mese potresti cambiare idea. E ben noto come i problemi maggiori del “Resta a Casa” di queste settimane siano dovuti all'impedimento del poter correre a comprare una auto elettrica....

## 13. Mercoledì 1° Aprile – La Repubblica : Auto, colpo di spugna sui limiti delle emissioni. Trump cancella tutto In piena fase Coronavirus il presidente Usa cerca di salvare i posti di lavoro: “Comprate americano”, spiega. E poi annuncia: “Le famiglie ora

## **saranno in grado di acquistare auto più sicure, più economiche e più ecologiche" (Vincenzo Borgomeo)**

Addio lotta all'inquinamento. E addio - in parte - allo sviluppo dell'auto elettrica perché le vetture a batteria (in attesa che diventino convenienti dal punto di vista economico) possono svilupparsi solo con divieti e balzelli sulle auto a combustione interna: il presidente degli Stati Uniti Donald Trump ha annunciato la cancellazione degli ambiziosi standard del governo Obama sui consumi delle auto, aumentando i limiti di emissioni sino al 2026. Una scelta clamorosa che lui stesso spiega così: "La mia amministrazione sta aiutando i lavoratori delle aziende automobilistiche statunitensi sostituendo la fallita regola sulle emissioni di Obama. Impossibile soddisfare il suo Green New Deal Standard; Un sacco di sanzioni inutili e costose per gli acquirenti di auto!". Il punto esclamativo (indovinate un po'...) deriva dal fatto che l'annuncio è stato dato su Twitter.

(...) Non ci sono riferimenti espliciti ai danni della crisi coronavirus, ma è evidente che la manovra tenda a tutelare l'industria nazionale, a salvare i posti di lavoro e a "chiudere" ulteriormente verso i costruttori esteri: il presidente fa infatti un esplicito invito a comprare auto americane. Trump, o meglio i suoi consiglieri, sempre che li abbia ascoltati, ignora però che ormai da anni l'industria dell'auto ha cambiato strada e sta progettando elettriche, ibride e ibride plug-in per centrare gli obiettivi di emissioni voluti da Obama. Un cambio di rotta improvviso quindi non solo potrebbe non portare benefici ma - al contrario - potrebbe essere addirittura controproducente perché tutte le auto super ecologiche a questo punto diventerebbero ancora meno competitive rispetto a quelle a combustione interna. E, soprattutto, i miliardi di investimenti fatti dalle case automobilistiche per trasformare la propria produzione, sarebbero stati buttati al vento. Vedremo come finirà perché da tempo gli ambientalisti Usa contestano a Trump di aver messo insieme nel suo governo una serie di "climate deniers", negazionisti del cambiamento climatico. Solo qualche esempio per chiarire il concetto: Rick Perry messo a capo del settore Energia - era governatore del Texas - ha definito il cambiamento climatico "fasullo". Mentre Scott Pruitt nel ruolo di procuratore generale dell'Oklahoma ha fatto causa addirittura a diversi provvedimenti pro-ambiente di Obama. Mentre a capo della Environmental Protection Agency (Epa), Trump ha voluto Rex Tillerson, Ceo di ExxonMobil, la più grande energy corporation del mondo. Ora la sfida - con la cancellazione delle norme volute da Obama - entra a un livello di scontro mai visto prima. Ma non è detto che le case automobilistiche, tutte ormai orientate su scelte green (?!) - festeggino le scelte di Trump. Anzi. Il braccio di ferro (???) è appena cominciato.

**Considerazione** : *I cambiamenti di rotta, a 180°, improvvisi mi hanno sempre lasciato perplessi, perché significa che qualcuno ha sbagliato prima, oppure che qualcuno sta sbagliando adesso. Comunque una cosa è chiaro Trump ha come priorità la economia degli Usa sia in relazione della contingenza attuale la breve termine legata al coronavirus sia a medio-lungo termine per difendere altri interessi tra i quali quelli petroliferi. Non è il solo. In compenso Greta Thunberg e i suoi discepoli possono contare sull' Europa per salvare il pianeta. Peccato che l' Europa dimostri di non essere proprio in buona salute e non mi riferisco solo al numero dei contagi da coronavirus. Ha ragione il giornalista nel sostenere che la partita non finisce qui ma è difficile scommettere su come finisce. Vedremo.*

### **14. Giovedì 2 Aprile – SQ : Una ripresa verde per uscire dalla crisi. L'appello di 31 associazioni alla UE per integrare il Green Deal negli aiuti**

Integrare i pacchetti di aiuti alla ripresa con il Green Deal europeo e contribuire ad accelerare gli investimenti in infrastrutture a zero emissioni, efficienza energetica, energie rinnovabili e soluzioni innovative; promuovere gli investimenti nell'elettrificazione in tutti i settori, dal teleriscaldamento ai processi industriali fino alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici; mantenere costanti gli investimenti nella transizione energetica. Sono le richieste formulate alle istituzioni europee da 31 organizzazioni dei settori dell'energia elettrica, del riscaldamento, del raffrescamento, dell'edilizia e dei trasporti. Secondo le sigle *(SE&O la lista non include organizzazioni italiane ... come mai ?)*, è necessario riavviare l'economia europea dopo la crisi coronavirus ponendo l'energia rinnovabile e l'efficienza energetica al centro dei piani di ripresa UE.

Letteralmente ; *"Investments in a zero-carbon infrastructure and innovative solutions are the best and most cost-effective route to economic recovery on a national and supranational level while at the same time preparing the grounds for a secure and sustainable energy system."* *"Now, you have the power to use the Green Deal to restart Europe and drive its economy with a focus on energy efficiency and renewable energy across all sectors. Such investments are both labour-rich and shovel-ready. (pronti a partire ?!)"* *"The signatories of this letter represent millions of employees from Europe's renewable energy and energy efficiency value chains across the electricity, heating, cooling, building and transport sectors as well as supportive associations."*

**Considerazioni :** *Una richiesta concettualmente corretta anche se non mi sembra che EU debba essere sensibilizzata in tema di £green Deal". Piuttosto mi aspetto che, almeno nella situazione attuale di emergenza, nella distribuzione delle risorse ci si ispiri al concetto della "neutralità tecnologica". Forse Trump esagera ma .....*

#### **15. Lunedì 30 Marzo - SQ : Idrogeno verde, per la competitività servono 150 mld \$ in 10 anni . Lo studio Bloomberg New Energy Finance**

L'idrogeno verde, prodotto per elettrolisi dall'acqua attraverso elettricità da fonte rinnovabile, è una strada promettente, ma per renderlo economicamente sostenibile – con un costo di un dollaro al kg – servono incentivi pubblici per un totale di 150 miliardi di dollari in dieci anni. Sono le conclusioni cui giunge uno studio di Bloomberg New Energy Finance (Bnef) pubblicato oggi (in allegato la sintesi). Con 150 miliardi di dollari che, sottolinea Bnef, sono meno della metà dell'importo attualmente speso per sussidi ai combustibili fossili, il costo di produzione dell'idrogeno "verde" sarebbe dimezzato. Una cifra, aggiungiamo, paragonabile, per ordine di grandezza, a quella impiegata dall'Italia per incentivare il fotovoltaico con il Conto energia. Il costo della tecnologia per l'elettrolisi, sottolinea il rapporto, è diminuito del 40% negli ultimi cinque anni in Europa e Nord America, mentre i sistemi di fabbricazione cinese sono più economici dell'80% rispetto a quelli occidentali. Bnef calcola che il costo di produzione di un chilogrammo di idrogeno da energia rinnovabile potrebbe scendere a un intervallo tra 1,14 e 2,71 dollari nel 2030, rispetto ai 2,53-4,57 \$/kg attuali, con l'introduzione di incentivi per un importo di 150 miliardi di dollari. Nel 2050, si legge ancora, il costo di produzione potrebbe persino scendere a 0,8-1,6 dollari nella maggior parte del mondo, portando l'idrogeno verde al livello di competitività con il gas.

#### **16. Mercoledì 1 Aprile – SQ : La crisi, la qualità dell' aria e le chiacchiere da chat. Lo strano caso del picco delle polveri sottili dovuto a masse d'aria provenienti dal Mar Caspio**

In queste settimane, mano mano che il Paese andava fermandosi, sono piovuti commenti sul miglioramento della qualità dell'aria delle nostre città (finalmente) senza auto. Alle foto e ai filmati aerei dei droni – che hanno restituito immagini degne di *Omega Man* o, meglio, de *L'ultimo uomo sulla terra*, dove Vincent Price si aggirava in una Roma deserta (Eur e Foro Italico) – si sono subito affiancate quelle satellitari. Inevitabile dunque la ridda di dichiarazioni, articoli, servizi più o meno approfonditi, finanche martellanti messaggi nei gruppi WhatsApp, in cui finalmente si aveva la prova empirica dell'impatto delle autovetture sulle concentrazioni degli agenti inquinati. Finalmente si è potuto tornare a respirare! (....) Per quanto c'è chi, all'estero, si è spinto molto oltre in senso opposto, arrivando ad appiccicare sugli alberi (!) volantini del seguente tenore: "Il Corona è la cura, gli umani sono la malattia". (....) Un bel dibattere insomma, su cui tra sabato e domenica sono arrivate, come una grandinata a ciel sereno, grandi masse d'aria provenienti dall'area del mar Caspio che, investendo l'Europa centrale, hanno trasportando elevate concentrazioni di dust (polveri) che infingarde si sono "introdotte" all'interno del bacino padano rimanendo intrappolate dall'arco alpino e appenninico. Tutte le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria dell'Arpa Emilia-Romagna hanno registrato valori estremamente elevati di PM10, non dissimili i dati in Veneto, Lombardia e Piemonte – mentre perfino Roma ieri ha registrato uno sfioramento. *(Un colpo per)* gli amici in chat brandiscono al grido "il diesel è morto!". Diesel che però deve essere vivo, vegeto e scatenato nel deserto del Karakum, per far arrivare il suo odioso particolato fino a noi.

**Considerazioni :** *Quando ho sostenuto che la CO2 prodotta dall'uso della energia fossile in tutto il mondo, non riconoscendo i confini geopolitici ce la saremmo trovata anche in Europa ed in Italia .... non avevo pensato alle polveri sottili !*

#### **17. Lunedì 29 Marzo – SQ : La fotografia del parco circolante in Italia a fine 2019**

Tra il 2018 e il 2019 sono aumentati di circa 500mila unità gli autoveicoli circolanti in Italia, pari al +1,3% per una cifra assoluta di 43.825.466 unità. Un aumento che ha riguardato sia le auto (+1,35% a 39.545.232) che gli autocarri (+1,16% a 4.178.066) e in misura minore i bus (+0,1% a 107mila). È quanto emerge dall'elaborazione dei dati Aci aggiornati al 31 dicembre 2019. (....) Il parco si svecchia, ma molto lentamente: Sono in totale circa 15 milioni i mezzi euro 0-3, in calo di circa un milione rispetto al 2018 e pari al 35% del totale in circolazione (era il 37% nel 2018).

*Per quanto riguarda le sole autovetture (a parte qualche apparente piccola incoerenza dei numeri nelle tabelle Aci) la situazione risulta come segue:*

<b>Autovetture circolanti al 31 Dicembre 2019</b>		
	#	%
<b>Benzina</b>	18.174.338	45,97%
<b>Gasolio</b>	17.467.776	44,18%
<b>Gpl</b>	2.574.287	6,51%
<b>Metano</b>	965.340	2,44%
<b>Ibrido Benzina</b>	18.359	0,05%
<b>Ibrido Gasolio ca.</b>	18.940	0,05%
<b>Elettrico</b>	22.728	0,06%
<b>Altro (?)</b>	297.269	0,75%
	<b>39.539.037</b>	<b>100%</b>
<b>Euro 0-3</b>	<b>12.841.670</b>	<b>32,48%</b>
<b>Euro 4</b>	10.650.320	26,94%
<b>Euro 5</b>	6.973.440	17,64%
<b>Euro 6</b>	9.035.054	22,85%
<b>Elettrico &amp; Altro (!?)</b>	38.553	0,10%
	<b>39.539.037</b>	<b>100%</b>

*Solo una considerazione: nel documento presentato il 5 Febbraio scorso da Sara Romano (Mise) al tavolo "Sostegno alla domanda" c'era la previsione al 2030 di un 85 % (= 34 milioni) del parco circolante motorizzato elettrico/ibrido. Questo vuol dire che partendo da una base (di sole autovetture) di ca. 60.000 unità abbiamo una media di auto elettriche/ibride di ca. 3,4 milioni / anno ( ... a cominciare da questo anno ! ) E' mai possibile fare previsioni del genere ? Mah !*

## **18. Martedì 31 Marzo – SQ : Auto elettrica, resistenze e segnali di rallentamento – Cronologia .**

Preoccupazione per l'eventuale perdita di posti di lavoro, in un momento già grave per l'occupazione; interruzione delle filiere di approvvigionamento; stop a test e ricerca, oltre che alla produzione. Sono alcuni degli ostacoli che il coronavirus ha posto sulla strada della transizione del settore auto verso l'elettrico. Ostacoli che i produttori europei chiedono a Bruxelles di valutare, prendendo in considerazione uno spostamento degli obiettivi ambientali e di sicurezza.

- **Il virus "congela" la Cadillac elettrica.** General Motors ha cancellato la presentazione e il lancio sul mercato della Lyriq, il primo crossover elettrico a marchio Cadillac, programmati per aprile a Warren, Michigan.
- **Idrogeno.** Toyota ha annunciato che svilupperà un camion a celle a combustibile a idrogeno per lavori pesanti, a mezzo della sua controllata Hino. Il camion, basato sul modello Profia di Hino, sarà equipaggiato con due pile a celle a combustibile sviluppate originariamente per il prossimo modello della berlina Mirai. Avrà un'autonomia di 600 chilometri.
- **Covid-19 colpisce anche il cobalto.** Anche il Congo – che detiene il 60% della produzione mondiale del metallo utilizzato nelle batterie per auto elettriche – ha imposto il lockdown per contrastare la diffusione del coronavirus. Si teme per le forniture.
- **Coronavirus e auto elettrica.** La crisi coronavirus impone una modifica delle tempistiche delle nuove regole UE in materia di sicurezza e impatto ambientale delle auto. È quanto ha chiesto il settore auto alla Commissione europea in una lettera firmata mercoledì da Mike Manley (Acea), Thorsten Muschal (Clepa, componentistica), Franco Annunziato (Etrma, pneumatici e gomme), Jean-Charles Herrenschildt (Cecra, ricambi) e inviata alla presidente della Commissione Ursula von der Leyen. Frena sull'elettrificazione anche l'assessore al Bilancio della Regione Piemonte, Andrea Tronzano: "Gli studi dicono che l'elettrificazione del settore auto comporta una riduzione del 30% dell'occupazione nella filiera dell'automotive, per noi fondamentale. Alla luce di questo dato e della crisi causata dal coronavirus, sarebbe opportuno valutare se rallentare provvisoriamente il percorso di elettrificazione. Il mio è un appello all'Unione Europea, un semplice invito a riflettere in questo periodo di emergenza".
- **Il piano elettrico thailandese.** Entro 5 anni la "Detroit del sud-est asiatico" diventerà l'hub regionale della produzione di veicoli elettrici. Ad annunciarlo il vice primo ministro del regno di Thailandia, Somkid Jatusripitak, che ha spiegato che il piano prevede anche la promozione di veicoli elettrici per la pubblica amministrazione, le organizzazioni pubbliche e le imprese statali. Il vice primo ministro ha puntualizzato però che il paese continuerà anche a produrre automobili e camion a combustione

interna.

- **I piani poco elettrici di Ford e General Motors.** Secondo i piani dettagliati di produzione delle due case automobilistiche a cui ha avuto accesso *Reuters*, nel 2026 negli stabilimenti del Nord America verranno prodotti oltre 5 milioni di SUV e pick-up e solo 320mila veicoli elettrici. Combinati rappresenterebbero il 5% della produzione di veicoli dell'area ma meno di quanto prodotto dalla sola Tesla nel 2019.

*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)