



Assoindipendenti

## Newsletter N. 13 / 2020

### RISERVATA

10 Aprile 2020

*Focus sull'“indecifrabile mercato del greggio e sulle opinioni di Deloitte e Mercedes sul futuro prossimo della mobilità*

#### **Prima Pagina**

1. *Autostrade, UP rinnova invito a introdurre turnazioni*
2. *Il pieno in autostrada, un collasso annunciato*
3. *Eni, tutte le iniziative nella lotta al coronavirus*

#### **Mercato**

4. *Greggi di nuovo in calo*
5. *Petrolio, se crolla il settore danni per tutti*
6. *Cosa c'è da festeggiare*
7. *OPEC-Plus, taglio di 10 mln b/g*

#### **Illegalità**

8. *Le prospettive per il dopo emergenza devono essere ottime*

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

9. *Non-oil e credito di imposta. Criticità nel “Cura Italia” (B.Sorrentino)*
10. *Riconferma Descalzi e Starace, “affare quasi concluso”*
11. *Carburanti, accordo EG Italia – Gestori sull' emergenza*

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

12. *Carburanti alternativi, al via la revisione della direttiva Dafi*
13. *Italia, Germania, Cina : come riavviare i motori dopo la crisi*
14. *Deloitte: "Possibile un rallentamento degli investimenti sull'elettrico*
15. *Motus-e - Marcozzi: “Dopo il coronavirus si investa sulla mobilità sostenibile”*
16. *Intervista a Ola Kallenius, al vertice di Mercedes*

%%%%%%%%%

### **PRIMA PAGINA**

#### **1. Martedì 7 Aprile – SQ : Autostrade, UP rinnova invito a introdurre turnazioni**

Con una lettera inviata ieri ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti e dello Sviluppo economico, e per conoscenza ad Aiscat e Associazioni dei gestori, l'Unione Petrolifera, informa un comunicato, ha rinnovato l'invito ad introdurre al più presto un sistema di turnazione nel garantire il servizio di distribuzione carburanti lungo la rete autostradale. Una misura che appare ormai improcrastinabile in uno

scenario emergenziale ancora lungo e complesso. Ricordando che si tratta di un sistema che è già disciplinato dalla normativa in caso di sciopero e quindi prontamente applicabile. In particolare, se articolato con cadenza settimanale sulla base dei tre turni previsti (per ogni impianto, una settimana di apertura e due settimane di chiusura), consentirebbe, rileva UP, di mantenere un servizio adeguato alle ridotte esigenze dell'utenza e, al contempo, di minimizzare i costi delle gestioni che potrebbero così accedere, nelle settimane non di turno, agli ammortizzatori sociali già introdotti dal Governo.

*Considerazione : Rinnovato invito ...?! Dal momento che si tratta di un sistema già disciplinato in caso di sciopero come UP non avrei rinnovato l' invito ...li avrei solo informati che sarebbe stato applicato a partire dal .... “ oppure semplicemente avrei dichiarato, come UP, per conto delle società, lo sciopero. Punto.*

## **2. Martedì 7 Aprile – SQ : Il pieno in autostrada, un collasso annunciato**

(...) Le associazioni dei gestori – sostenute anche da Unione Petrolifera e dalle singole compagnie – sembravano aver ottenuto, con la convocazione del “teletavolo” al Mise, aperture sostanziali. A una settimana di distanza da quell'incontro, tuttavia, Aiscat avrebbe fatto “retromarcia” rispetto agli impegni assunti con il ministro dello Sviluppo economico presenti le organizzazioni dei gestori e quindi, in assenza di interventi per scongiurarle, le chiusure degli impianti continueranno, con la Fegica che ieri ha annunciato che da venerdì inizieranno a chiudere nelle ore notturne anche le aree di servizio sul Grande raccordo anulare di Roma. Detto che il contenuto della lettera con le proposte di Aiscat non è finora resa nota – e quindi resta un punto di domanda – sembra purtroppo che chi è titolare di una concessione – e gode in una certa misura di una “rendita” monopolistica – manifesta in questi giorni di grave crisi una difficoltà a sintonizzarsi con chi (lavoratori o partner) fa fatica ad arrivare alla fine della giornata. Nel caso delle autostrade si tratta purtroppo di una crisi – quella delle aree di servizio – che dura ormai da quasi quindici anni, da quando cioè le royalties sono schizzate alle stelle e hanno determinato un vero e proprio crollo delle vendite di carburanti, per il banale motivo che i prezzi in autostrada sono diventati più alti rispetto alla rete ordinaria (gli automobilisti non sono stupidi). Rispetto a un picco di vendite di 4,3 miliardi di litri tra il 1998 e il 2005, nel 2016 (ultimo dato disponibile) sono scese a 1,6 miliardi con un calo di circa il 63%. Mentre i gestori denunciano che pressoché nello stesso periodo le royalties versate a concessionari e sub-concessionari sono ammontate complessivamente a ben 5 miliardi di euro. Anche qui, un atteggiamento da *rentier* che ha penalizzato fortemente, ben prima del coronavirus, l'intero settore dei carburanti in autostrada. (...)

Considerazioni : Non conosco le motivazioni della “retromarcia” di Aiscat ma l'unica che riesco ad ipotizzare è di uno schema di turnazioni che potrebbe “avvantaggiare” una concessionaria piuttosto che un'altra, ma non voglio crederci. In mercato che in 10 anni dal 2005 al 2016 ha perso il 63 % delle vendite e che, molto probabilmente sarà diventato un 70% negli ultimi 3 anni (le stazioni di servizio ormai sono deserto !) qualcuno si preoccupa delle royalty ? A favore di Aiscat vorrei però spendere due parole a favore. Così come l'articolo di SQ riporta si continua a sostenere che la perdita di vendite sia da attribuirsi alla differenza prezzo rispetto alla viabilità ordinaria a sua volta imputabile alle royalty elevate che devono essere riconosciute alle società concessionarie che fanno capo ad Aiscat. Questo è certamente vero infatti oggi soltanto uno stupido si ferma scientemente in autostrada a fare il pieno di SP o di Gasolio pagando 0,20-0,30 €/litro in più rispetto alla viabilità ordinaria (ieri la benzina alle adS di Arda e di Duino veniva venduta rispettivamente a 1,699e 1,875 €/litro !!! ed è meglio non parlare del differenziale servito vs self di ulteriori 0,3 -0,4 euro/litro) ma la differenza prezzo parte da lontano il che rende necessarie due considerazioni. La prima : le società di Aiscat non hanno imposto le royalty ma in ottemperanza anche a regole della Eu le hanno assegnate a fronte di gare laddove le società petrolifere hanno fatto a... gara per acquisirle offrendo royalty sempre più elevate. Ricordo che nella prima ondata di gare le royalty dalle 12 lire/litro (contro l'attesa delle stesse società autostrade di un aumento a livello di 30-40 lire/litro) si arrivò in poco tempo a superare le 100 lire/litro (mi ricordo perfettamente di un 107 lire/litro offerte da una società petrolifera primaria). Va considerato che la royalty break-even (profitabilità = 0) almeno secondo i miei calcoli di allora era pari a 75 lire/litro ! Allora qualcuno sosteneva che si trattava di una questione di immagine, una alternativa alla pubblicità tradizionale e di una necessità per sviluppare il marketing delle carte credito-fedeltà. Con valori di royalty in parte ridimensionati la lotta all'acquisizioni delle concessioni è continuata fino ai nostri giorni e non a caso, con alcune persone vicine al mondo delle autostrade, in tempi recenti sostenevo, e non era una provocazione, che per alcune Ads la royalty doveva essere negativa in quanto si trattava di un servizio reso se le si voleva tenere aperte a tutti i costi. E con questo arriviamo alla seconda considerazione. Negli anni '70 il sottoscritto da Roma a Milano, con un Alfa GT junior faceva tre pieni, uno a Feronia, un altro a Firenze e l'ultimo in uscita a Somaglia. Oggi, con un pieno, che per comodità farei comunque vicino casa, potrei andare da Roma a Francoforte ! Questo per dire che se non altro perché a livello di traffico non certamente in crescita e a consumi specifici dei motori

decisamente inferiori 440 stazioni autostradali non servono (vedi Newsletter N. 9) laddove un numero di 290-300 sarebbero più che adeguate. Riduzione naturale dei consumi, surplus di Ads, prezzi alti, ulteriore riduzione delle vendite, circolo vizioso inarrestabile. Poteva andare diversamente ?! No. Responsabilità ?

### **3. Martedì 7 Aprile – SQ : Eni, tutte le iniziative nella lotta al coronavirus**

Eni, nell'ambito delle attività di contrasto della diffusione del coronavirus, ha avviato una serie di iniziative a supporto delle strutture sanitarie locali dei territori in cui opera. (...) raggiungendo un impegno complessivo pari a circa 35 milioni di euro. Tra le iniziative poste in essere: consegna all'ospedale Giovanni XXIII di Bergamo e all'Azienda Tutela della Salute di Bergamo ventilatori polmonari per la terapia sub intensiva; consegna di ventilatori polmonari, letti per la terapia intensiva e la rianimazione, unità mobili attrezzate con spirometro, saturimetro ed ecografo, e CPAP (maschere a pressione positiva per vie aeree) in Basilicata; supporto alle AUSL di Ravenna ed Ancona, al 118 di Ravenna e alla Croce Rossa Italiana di Pesaro, Ancona ed Ortona, con fornitura di apparati medici quali respiratori, ventilatori polmonari e monitor defibrillatori; in Sicilia piano ingegneristico per l'allestimento di una unità di terapia intensiva al Presidio Ospedaliero Sant'Elia a Caltanissetta, a beneficio anche della comunità di Gela; approvvigionamento di una sterilizzatrice ospedaliera per l'ospedale di Gela. Per le Aziende sanitarie locali di Messina-Milazzo, la Raffineria di Milazzo (joint venture con Eni al 50%) supporta il progetto per l'allestimento di postazioni di terapia intensiva presso l'ospedale di Milazzo; in Puglia iniziative di supporto alle aziende sanitarie locali di Taranto e Brindisi attraverso la fornitura di equipaggiamento sanitario per il rafforzamento della capacità della terapia intensiva nelle strutture ospedaliere individuate dalla Regione. Prossimamente verranno consegnati ventilatori polmonari, ventilatori-respiratori e monitor multiparametrici. A Brindisi sono stati consegnati e sono in arrivo presidi a supporto dei reparti ospedalieri e terapie intensive della città; forniture di mascherine ad aziende sanitarie operative in Lombardia, nel Veneto, in Emilia Romagna, nelle Marche, in Basilicata, in Puglia, in Sicilia e in Sardegna. Eni è inoltre partner unico della Fondazione Policlinico Universitario Agostino Gemelli IRCCS per la realizzazione del COVID 2 Hospital a Roma (ex Ospedale privato Columbus), esclusivamente dedicato alla cura dei pazienti affetti da Coronavirus. La struttura ha 130 posti letto di cui 50 di terapia intensiva, nonché tecnologie avanzate nella diagnosi della malattia con RX, TAC ed ecografia transtoracica. Nell'ambito della medesima operazione, è stato inoltre allestito un pronto soccorso dedicato ai pazienti con coronavirus all'interno del Policlinico Gemelli. La società, con l'Ospedale IRCCS Luigi Sacco di Milano, realizzerà un nuovo pronto soccorso dedicato alle malattie infettive. A Pavia, con l'IRCCS Policlinico San Matteo, Eni partecipa alla realizzazione di un'unità ad alto livello di isolamento del dipartimento di malattie infettive. All'IRCCS Policlinico di San Donato, Eni ha assicurato la fornitura di equipaggiamento sanitario come monitor per rianimazione e dispositivi di protezione individuale. La società sta finanziando inoltre campagne informative di utilità pubblica con la Federazione italiana dei medici di medicina generale sul ruolo del medico di famiglia come primo interlocutore del cittadino contro il COVID-19, nonché di quella a favore delle persone anziane per informarle dei servizi a cui possono accedere per la vita quotidiana, non potendo uscire dalla propria abitazione. Eni ha messo a disposizione della Regione Lombardia e della Protezione Civile diversi voli charter per il trasporto di materiale di utilità sanitaria, come ventilatori e mascherine (collaborazione China Italy Philantropy Forum). La società ha in corso di finalizzazione delle partnership con l'Istituto dei Sistemi Complessi del CNR e con l'Istituto Superiore di Sanità per l'utilizzo delle capacità di calcolo e modellizzazione del supercalcolatore Eni/HPC5, tra i più potenti al mondo, da destinare alla ricerca medica collegata alle malattie infettive. Lo stesso calcolatore e la competenza degli informatici di Eni sono a disposizione in questi giorni dei medici del Policlinico San Matteo di Pavia per ricerche di carattere epidemiologico sui dati di accesso alle strutture sanitarie.

## **MERCATO**

### **4. Martedì n7 Aprile – SQ : Greggi di nuovo in calo. C'è disconnessione tra mercato fisico e futures**

Sui circuiti elettronici internazionali, le quotazioni del barile sono isteriche, senza direzione. Dopo gli aumenti di giovedì e venerdì della scorsa settimana, ieri le quotazioni dei futures in Usa e a Londra hanno ricominciato a scendere, date le difficoltà di raggiungere un accordo tra produttori di greggio per limitare l'offerta che al momento sovrasta l'effettiva domanda. E così il Brent è tornato a quota 33 e il Wti è ridisceso a 26 dollari. Quest'alta volatilità del greggio finanziario sta facendo sì che le transazioni fisiche si distacchino sempre di più dal valore dei greggi di riferimento. Rendendo il mercato del petrolio ancora più opaco. (...) "Si potrebbe sostenere che attualmente esiste una disconnessione tra i prezzi dei futures e i

differenziali fisici che evidenziano un mercato più in difficoltà”, hanno detto i ricercatori dell'Oxford Institute for Energy Studies in un rapporto.

## **5. Mercoledì 8 Aprile – Il Sole24Ore : Petrolio, giusto riunire il G20 Se crolla il settore danni per tutti**

Produttori e consumatori di petrolio allo stesso tavolo per evitare «nell'interesse di tutti» il tracollo del settore. A questo servirà la riunione d'urgenza del G20 Energia, convocato per venerdì, all'indomani del vertice Opec. Il direttore dell'Agenzia internazionale dell'energia (Aie), Fatih Birol, in un'intervista a Il Sole 24 Ore rivendica la paternità dell'idea e allude alla possibilità di un accordo sui tagli di produzione con il contributo anche degli Usa: i sauditi potrebbero accontentarsi di un forte taglio degli investimenti «tra oggi e nei prossimi giorni». In pratica, qualcosa come la sforbiciata del 30% al capex che ExxonMobil ha annunciato nelle ultime ore. (...) “Questo mi rende molto felice perché mi dimostra che non solo l'industria petrolifera ma tutti i maggiori Paesi del mondo concordano che, in un contesto geopolitico molto complesso, bisogna unirsi per affrontare una delle maggiori sfide alla stabilità economica globale. È strano vedere l'Aie in questo ruolo. L'agenzia è stata creata negli anni '70 dall'Ocse per rappresentare gli interessi dei Paesi consumatori di petrolio, non dell'Arabia Saudita o altri grandi produttori. In effetti è così. Ma prevediamo che l'industria petrolifera globale si schianterebbe se non ci fosse nessun intervento. E quando parlo di industria petrolifera non mi riferisco solo a qualche operatore dello shale oil o alle grandi compagnie. Sono coinvolti milioni di lavoratori in tutto il mondo: chi lavora nei giacimenti, chi nelle raffinerie o nei distributori di carburante. Parliamo di milioni di posti di lavoro anche in Italia, anche in India, dovunque. (...) Il crollo dell'industria dell'Oil & Gas è sarebbe anche un grande pericolo per l'economia globale: è una pietra angolare del sistema economico. Si potrebbe pensare che alcuni Paesi traggano beneficio dal pagare meno i carburanti, ma oggi quasi nessuno può guidare anche se il prezzo della benzina è basso. In compenso tutti i Paesi del mondo soffrirebbero di più se come risultato del crollo dell'industria petrolifera la crisi economica diventasse ancora più grave. Prenda l'Italia per esempio: il vostro Paese ha molti partner nel mondo, verso i quali esporta i suoi prodotti, compresi molti Paesi le cui finanze dipendono dal petrolio. Poi c'è anche un aspetto umanitario. L'economia di Paesi come l'Iraq, la Nigeria o l'Algeria sta andando a rotoli. (...) Certi Paesi oggi rischiano un collasso economico, sanitario e sociale. Tutto questo va ben oltre il prezzo della benzina alla pompa, è un problema di dimensioni enormi. (...) Naturalmente il grosso del lavoro dovrà essere fatto dai Paesi produttori, come Arabia Saudita, Russia, Usa, Canada, con tagli delle estrazioni. Gli altri possono collaborare in modo diverso. Molti Paesi europei per esempio, così come la Cina e l'India, hanno capacità di stoccaggio: ora che i prezzi sono così bassi potrebbero comprare un po' di greggio per i rainy days del futuro. (...)

## **6. Martedì 7 Aprile – SQ : Cosa c'è da festeggiare**

Da alcune settimane circolano con insistenza nei dibattiti e sui c.d. social network espressioni di soddisfazione per gli effetti che la crisi globale del covid-19, col suo carico di vittime, stress per i servizi sanitari e paralisi economica, sta avendo per i sistemi energetici convenzionali, a cominciare da consumi e prezzi degli idrocarburi. Con una tale insistenza che viene da chiedersi cosa ci sia da festeggiare.

Se lo chiede oggi, tra gli altri, un commento del *Financial Times*, che fa notare gli impatti devastanti che il crollo del prezzo del greggio, innescato dal coronavirus e aggravato dal duello tra i grandi produttori mondiali, avrà nell'immediato sui Paesi poveri fortemente dipendenti dall'export di greggio, che dovranno affrontare l'emergenza covid proprio mentre i loro bilanci vanno incontro al collasso.

Ma lo stesso può dirsi del calo dell'inquinamento da NOx nelle nostre spettrali città, salutato come prova generale di chissà quale palingenesi. Il direttore dell'Agenzia Ue per la protezione ambientale Hans Bruyninckx nei giorni scorsi ha dovuto avvertire che se lo smog sta calando, al tempo stesso “affrontare nel lungo periodo i problemi di qualità dell'aria richiede politiche ambiziose e investimenti lungimiranti” e “l'attuale crisi e i suoi molteplici impatti sulla nostra società lavorano contro ciò che stiamo cercando di conseguire, che è una transizione giusta e ben gestita verso una società resiliente e sostenibile”.

Analogo discorso, ancora, può valere per altri aspetti delle politiche di sostenibilità. Come gli investimenti nelle rinnovabili, che difficilmente beneficerebbero dei prezzi stracciati di gas e petrolio. “Il collasso dei prezzi dell'elettricità ha messo in stallo diversi power purchase agreements (Ppa) in Uk, Italia, Spagna, Paesi Nordici e Germania”, si legge in un articolo del *Platts* della scorsa settimana, che cita la società di consulenza sui Ppa Pexapark. La rivista del solare *PV Magazine* da giorni riporta posizioni analoghe.

Detto in una frase: l'emergenza covid, che inevitabilmente dirotta energie e risorse verso il contenimento della crisi sanitaria, è per molti versi la peggiore delle condizioni possibili per affrontare efficacemente le sfide ambientali di lungo termine. Sei mesi fa il principale ostacolo a un accordo vincolante sul clima era la resistenza dei governi, ma le condizioni per raggiungerlo erano comunque assai migliori di oggi, che la Cop26 non si svolgerà neppure e il comprensorio che doveva ospitarla sta diventando un ospedale.

Poi, certo, potrebbero esserci anche le opportunità, forse anch'esse senza precedenti, come la situazione

che stiamo vivendo. Si può dire, ad esempio, che l'attuale fase, tra crollo dei prezzi dei fossili e spesa pubblica imponente, offre un'occasione per tagliare i sussidi alle fonti fossili, come hanno fatto la scorsa settimana Ferruccio De Bortoli e Enrico Giovannini sul *Corriere della Sera*

Anche qui però non bisogna dimenticare il contesto, che richiede un livello di attenzione, precisione nelle scelte e nel valutarne le conseguenze a sua volta senza paragoni, perché errori o leggerezze possono avere gravi conseguenze.

La semplice contabilità della spesa e dei margini teorici di manovra, richiamata nell'articolo - che in questo assomiglia a tanti letti in questi anni - non è da sola una base sufficiente, bisogna entrare nel merito del cosa tagliare, quanto e quando, a quale prezzo, con quali conseguenze sulla ripresa e quali contromisure. Quella "seconda metà" del ragionamento che in questi anni è spesso mancata negli appelli sui sussidi, e che a maggior ragione non può mancare ora. Non ce lo possiamo permettere.

*Commento : Forse è vero non c'è niente da festeggiare. Io per esempio mi preoccupo se come comunità siamo in grado in termini di capacità di visione, di valutazione delle priorità, di potere nel gestire, le conseguenze di una emergenza proprio per evitare altre disgrazie che davvero non ci possiamo permettere. Da quello che dato leggere, ascoltare, vedere, la preoccupazione è giustificata. Forse anch'io non sono all'altezza di comprendere e gestire certe situazioni, ma nel breve termine, per qualche mese, avere energia a basso costo non mi sembra che faccia un gran male all'economia reale, specie in Italia. Pronto ad imparare.*

## **7. Ultima ora .... Venerdì 10 Aprile – SQ : OPEC-Plus, taglio di 10 mln b/g all' offerta petrolifera**

Un accordo storico per il contenimento dell'offerta di greggio è stato raggiunto nella notte dai paesi dell'Opec allargata alla Russia. Con un comunicato diramato da Vienna alle 5:46 di questa mattina, l'OpecPlus ha raggiunto l'accordo per il contenimento dell'offerta petrolifera a partire dal prossimo primo maggio. La produzione diminuirà di 10 milioni di barili al giorno per due mesi, fino al 30 giugno. Per i successivi sei mesi, invece, la riduzione sarà di 8 milioni di barili al giorno. Da dicembre prossimo ad aprile 2022, la riduzione dell'offerta scenderà a 6 milioni di barili al giorno. Per tutti i paesi OpecPlus, il taglio sarà calcolato sui livelli produttivi di ottobre 2018, mentre per Arabia Saudita e Russia la base sarà uguale e pari a 11 milioni di barili al giorno. L'accordo sarà valido fino al 30 aprile 2022.

### **SQ : La pandemia e la saggezza dell'OpecPlus Ma le quotazioni non festeggiano il taglio (Azzurra Paces)**

Ci sono tanti dettagli misteriosi, dove spesso si nasconde il diavolo, dietro le pieghe del Comunicato finale della nona riunione straordinaria dell'OpecPlus. E forse sono proprio questi dettagli a non convincere il mercato del petrolio, che anziché festeggiare la ritrovata unione dei paesi produttori con un bel balzo verso quota 40, stanno battendo la ritirata: in questi istanti il Brent arretra di un dollaro, posizionandosi poco sotto i 32; il Wti cede ben due dollari, ma resta sopra i 23. (....)

È difficile lanciarsi in previsioni di ciò che accadrà oggi pomeriggio *(nella riunione straordinaria dei ministri dell'energia del G20 ospitata virtualmente a Riad)*. Se l'operazione riuscirà, vuol dire che ci sarà l'accordo, che si saranno seduti intorno allo stesso tavolo (anzi, intorno allo stesso telefono) ben 25 paesi produttori, tra cui Russia, Stati Uniti e Arabia Saudita, con l'unico proposito di stabilizzare il mercato petrolifero, cioè riportare su un livello decente le quotazioni del greggio, in particolare i prezzi spot, che per certe qualità stanno scendendo al di sotto del valore del barile container. (....)

Ma ora è tempo di mettere alle spalle i vecchi dissapori e – magari anche solo per due mesi – indossare la maglietta della stessa squadra. Un taglio di 15 milioni di barili al giorno potrebbe anche essere insufficiente di fronte a uno sbilanciamento tra domanda e offerta che alcuni calcolano di circa 27,5 milioni di barili al giorno. Ma bisogna essere ottimisti, soprattutto quando il primo a crederci è il direttore esecutivo dell'Aie, Fatih Birol, il quale ha appena dichiarato in una nota di non vedere l'ora "che arrivi lo straordinario incontro di oggi dei ministri dell'energia del G20", da lui caldeggiato per "ripristinare la necessaria stabilità sui mercati petroliferi", necessaria al benessere dell'economia globale. (....) "La crisi petrolifera odierna è uno shock sistemico che minaccia la stabilità economica e finanziaria globale e richiede una risposta globale – conclude il direttore esecutivo dell'Aie – Questo è il motivo per cui il G20 può essere un forum indispensabile per una leadership decisa come è urgentemente richiesto". Sarà l'Arabia Saudita all'altezza di un simile compito? (....)

## ILLEGALITA'

### **8. Venerdì 10 Aprile – AP : Al momento l'illegalità sta purtroppo soffrendo per il lock-down ma le prospettive per il dopo-coronavirus devono essere ottime.**

*Mi sembra di poter sostenere il titolo alla luce di un paio di esperienze di questi ultimi giorni. Ho notizia di due nuove società costituite e diventate operative da poco, una al Nord ed una al Sud. Le quotazioni sono a Platt's + "x" f.co destino molto interessanti. Tra l'altro (sorprendente) apparentemente dal 1° Aprile non hanno applicato la maggiorazione di 6 €/mc per maggiori costi di miscelazione biocarburanti !!! Come ho scritto nella mia "lettera di ieri" credo che dopo l'emergenza coronavirus dovremo veramente tornare ad occuparci di questo problema.*

*C'è un'altra considerazione da fare e riguarda l' illegalità in generale.... Stiamo litigando con l'Europa per i coronabond e tutto il resto e non spendiamo una parola sulla necessità di recuperare almeno una parte dei 100+ miliardi/anno della evasione fiscale nostrana ?!*

## POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

### **9. Martedì 7 Aprile – SQ : Non-oil e credito di imposta. Criticità nel "Cura Italia" (Avv.Bonaventura Sorrentino)**

*Con un imprenditore del settore ho affrontato l'argomento del credito di imposta per i "canoni di locazione" e non per i "canone di affitto" e quindi anche di azienda. Sul tema abbiamo coinvolto lo Studio SPT che ha predisposto questa nota. Nei prossimi giorni vedrò di capire cosa dobbiamo fare per correggere quello che sembra essere solo un errore.*

L'articolo 65 del decreto legge del 17 marzo 2020 n. 18 riconosce ai soggetti esercenti attività di impresa per l'anno 2020, un credito di imposta nella misura del 60 per cento dell'ammontare del "canone di locazione", relativo al mese di marzo 2020, di immobili rientranti nella categoria catastale C/1; ciò al fine di contenere gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Dalla enunciazione della norma, si evince che deve trattarsi di immobili rientranti nella categoria catastale C/1 e riferendosi a "canoni di locazione" e non di affitto di azienda o ramo di azienda.

Va segnalato appunto che il provvedimento non tiene conto che molte delle attività sospese sono relative a imprese non di proprietà diretta ma condotte in regime di azienda. In tale situazione, il conduttore (gestore effettivo) paga un canone al locatore (proprietario dell'azienda) che attiene al "complesso organizzato" e che quindi non è riferibile, se non concettualmente in parte, come vedremo erroneamente, a una locazione immobiliare. Anzi, il rapporto giuridico relativo alla locazione immobiliare, ove esistente, fa capo al locatore dell'azienda che però nulla ha a che vedere, con la sospensione dell'attività in capo al conduttore.

I gestori delle aziende in affitto, quindi, sono oggi pesantemente danneggiati dalla sospensione alla pari, se non in misura superiore, delle attività proprie gestite nell'immobile condotto in locazione. Sostanzialmente, dalla applicazione letterale della norma, sembrano stiano fuori i fabbricati per rifornimento carburanti e relativi alle attività non oil (bar, ristoranti... comunque C1).

Va chiarito che il comma si rivolge alle attività che, per disposizione di legge, non sono state identificate come essenziali e dunque sono obbligate alla chiusura. In tal senso la misura di favore non si applica alle attività che sono state identificate come essenziali. Con specifico riferimento alla attività non oil, svolta nell'ambito dell'attività di erogazione (bar, ristorazione, attività di ristoro sotto pensilina), tutti appartenenti alla categoria C1, si ritiene rientri nella attività non considerate essenziali e dunque soggette a chiusura. (...)

Da un'analisi letterale del primo comma si evince che esso è rivolto ai soggetti esercenti attività di impresa. L'oggetto del "contratto di affitto" sono beni produttivi (mobili o immobili), in grado – cioè – di produrre ricchezza (un'azienda o ramo di azienda dalla quale si ricava il profitto). Oggetto del "contratto di locazione", invece, sono beni non produttivi. (...)

La contraddizione inerisce il tenore letterale dell'articolo 65 richiamato, che parla di "canone di locazione" laddove invece trattasi di "canone di affitto", in considerazione che, per l'attività non oil (bar, autolavaggio ristorante ...) si è in presenza di una "attività commerciale".

Dunque se la norma si riferisce ai soggetti esercenti attività di impresa, costretti alla temporanea chiusura, il relativo canone non può che essere di affitto e di conseguenza la definizione “canone di locazione”, come condizione richiamata, sembrerebbe comunque non corretta.

Da tale interpretazione ne deriverebbe che il credito di imposta nella misura del 60 % dell'ammontare del canone spetti anche in caso di affitto di azienda, laddove i canoni corrisposti e derivanti da una attività commerciale (ai soggetti esercenti attività di impresa ...) non possono che essere appunto canoni di affitto, in ogni caso.

Contrariamente se il legislatore ha inteso, con una terminologia impropria, riferirsi alle ipotesi di locazione di immobili rientranti nella categoria catastale C1, il canone di affitto di azienda resterebbe ingiustamente, trattandosi di una delle attività più colpite, fuori dal diritto al credito di imposta in questione.

## **10. Venerdì 10 Aprile : SQ : Riconferma Descalzi e Starace, “affare quasi concluso”. L’indiscrezione di Reuters.**

Il Governo si appresta a confermare gli amministratori delegati di Eni ed Enel, la prossima settimana. È quanto riporta l'agenzia Reuters citando un alto funzionario di governo. Secondo la fonte, il Governo presenterà la lista dei candidati per i consigli di amministrazione – compresi gli amministratori delegati – entro il 18 aprile. “Ci sono stati intensi colloqui politici tra i partiti al potere, ma alla fine la riconferma di Descalzi e Starace può essere considerata quasi un affare concluso”, ha affermato la fonte citata da Reuters. Lo stesso lancio di agenzia cita poi una fonte del Movimento 5 stelle secondo cui il M5S stesso starebbe facendo pressioni sui partner di maggioranza perché Starace non sia riconfermato alla guida di Enel. La fonte di Governo consultata da Reuters, tuttavia, sottolinea che l'a.d. sarà riconfermato “grazie ai suoi potenti sostenitori”, tra cui “il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri”. (...) Secondo la fonte grillina, il M5S starebbe inoltre premendo per sostituire l'a.d. di Terna Luigi Ferraris con Stefano Donnarumma, a.d. di Acea. Claudio Descalzi e Francesco Starace hanno assunto la guida di Eni ed Enel nel 2014 e sono stati entrambi riconfermati nel 2017.

*Commento : Non ho in simpatia Starace ... Da una parte avrei voluto che fosse applicata la legge del contrappasso di Dante e vederlo ad di Eni, ma forse è meglio così.*

## **11. Venerdì 10 Aprile – SQ : Carburanti, accordo EG Italia – Gestori sull’ emergenza**

Dopo Eni, IP, Kupit, e Assopetroli, anche EG Italia ha sottoscritto oggi con le federazioni dei gestori carburanti Faib, Fegica e Figisc un accordo collettivo aziendale sugli interventi straordinari per far fronte all'emergenza coronavirus. L'accordo, si legge in una nota Faib, è arrivato “dopo pressanti sollecitazioni e al termine di un lungo confronto”. Le previsioni e le misure straordinarie contenute nell'accordo, sottolineano i sindacati, saranno valide dal giorno successivo alla sua sottoscrizione sino alla cessazione dell'emergenza sanitaria e, comunque, non oltre il 30 aprile. (...) Il testo dell'accordo, proseguono i gestori, interviene in materia di drop, di pagamenti e rid, di attivazione del self prepay, di dotazione dei Dpi (*dispositivi di protezione individuale*), di pagamento dei canoni di locazione dei locali commerciali, di prezzi in relazione all'esaurimento scorte, di assicurazione a favore dei gestori a copertura di eventuali ricoveri dovuti al coronavirus. EG poi si rende immediatamente disponibile a valutare la possibilità di articolare su un arco più contenuto le aperture dei punti vendita e/o di procedure di turnazioni, al fine di garantire il pubblico e servizio e al tempo stesso garantire la salute dei lavoratori addetti ai punti vendita e contenere al massimo il rischio contagio della rete a marchio.

## **TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ**

### **12. Martedì 7 Aprile – SQ : Carburanti alternativi, al via la revisione della direttiva Dafi. Due consultazioni aperte fino al 4 Maggio**

Un anno fa la consultazione per una valutazione e un'eventuale revisione, su cui si era consumato uno scontro piuttosto netto tra i sostenitori dell'elettrico e quelli per un approccio tecnologicamente neutro, aperto quindi anche a gas e biocarburanti; ieri, come previsto dal Green Deal, è partito l'iter per la revisione della direttiva Dafi sulle infrastrutture per il rifornimento dei carburanti alternativi. Due le consultazioni, aperte da ieri fino al 4 maggio: la prima sulla valutazione dell'attuale quadro normativo (la direttiva Dafi 2014/94 e le implementazioni nazionali), la seconda sui punti che un'eventuale nuova direttiva dovrà affrontare. Quattro i punti critici individuati dalla Commissione:

- 1) Non c'è un numero sufficiente di punti di rifornimento/ricarica. La pianificazione nazionale non ha determinato, mediamente, lo sviluppo atteso dei veicoli a trazione alternativa.
- 2) La diffusione dei punti di rifornimento/ricarica è disomogenea tra i vari Paesi e all'interno dei singoli Paesi.
- 3) Chi ha un veicolo a trazione alternativa deve affrontare spesso il problema della mancanza di standard comuni, in particolare per quanto riguarda le ricariche elettriche.
- 4) Le reti elettriche attuali non sono ben attrezzate per garantire un'adeguata integrazione di un numero rapidamente crescente di veicoli elettrici.

Gli obiettivi della nuova direttiva dovrebbero dunque essere: aumentare il numero di punti di ricarica e rifornimento in tutti gli Stati membri e per le diverse modalità di trasporto; garantire la piena interoperabilità delle infrastrutture e dei servizi di utilizzo dell'infrastruttura per tutti i veicoli, le navi e gli aerei a trazione alternativa; introdurre informazioni per i consumatori su posizione, accessibilità, prezzi, modalità di pagamento e compatibilità delle infrastrutture di rifornimento e ricarica; consentire il dispiegamento di "infrastrutture di ricarica intelligenti", mantenendo al contempo la neutralità tecnologica in modo da massimizzare l'attrattiva dei carburanti alternativi per le imprese e i consumatori.

Per raggiungere questi obiettivi, la Commissione individua una serie di possibilità: estendere il campo di applicazione della norma, ad esempio con la differenziazione per tipo di trasporto (leggero e pesante, porti, aeroporti); rafforzare gli obiettivi di diffusione per garantire una copertura minima sulla rete di trasporto stradale, nei porti e negli aeroporti; rafforzare i requisiti di interoperabilità, tra cui protocolli di comunicazione e informazioni dei consumatori; rafforzare le disposizioni per la realizzazione di "infrastrutture di ricarica intelligenti" in modo tecnologicamente neutro.

**Considerazioni** : *Quindi il comune buon senso sopravvive ..... E' davvero una buona notizia ! Per coloro che non ricordassero bene la Direttiva DAFI aggiungo quanto segue:*

#### **Obiettivi**

La Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo impone l'obiettivo comune di realizzare sempre più infrastrutture per coadiuvare l'utilizzo dei combustibili alternativi al petrolio: ecco perché l'intero sviluppo delle auto green passa attraverso la Direttiva DAFI.

L'Italia ha recepito la norma con il decreto legislativo 257 del dicembre 2016: il 2020, nello specifico, è l'anno "x" per la creazione del numero di adeguati punti di ricarica accessibili al pubblico negli Stati membri, e la data è il 31 dicembre.

È fondamentale ricordare che le infrastrutture sono il punto chiave che agevola l'acquisto e la circolazione di vetture elettriche, ma non solo.

Infatti, se il 2020 è l'anno chiave per la mobilità elettrica, per la creazione di punti di rifornimento per l'idrogeno si attende il 2025, mentre per il gas naturale la rete per il trasporto marittimo dovrà essere sviluppata entro il 2030.

#### **Punti essenziali**

I punti essenziali della direttiva DAFI sono principalmente 2:

- gli impianti carburanti stradali esistenti al 31 dicembre 2015, che in quell'anno hanno erogato almeno 10 milioni di litri e si trovano in province particolarmente inquinate, dovranno dotarsi di infrastrutture per la ricarica elettrica (almeno veloce, tra 22 kW e 50 kW) e per la distribuzione di GNC o GNL
- gli impianti carburanti stradali esistenti al 31 dicembre 2017, che in quell'anno hanno erogato almeno 5 milioni di litri e sono situati in aree particolarmente inquinate, dovranno installare stazioni di ricarica (almeno veloce, tra 22 kW e 50 kW)
- Sulle autostrade, questi obblighi sono assolti dai concessionari autostradali.

**Domanda** : *è stato fatto ? Quali le province/aree particolarmente inquinate ? Mi documento e poi vi faccio sapere.*

### **13. Martedì 7Aprile – SQ : Italia, Germania, Cina : come riavviare i motori dopo la crisi - Cronologia**

Il piano Italia di Fca non è in discussione ma subirà sicuramente ritardi a causa del coronavirus. La casa italoamericana rassicura i sindacati ma resta in dubbio la capacità di rispettare i limiti sulle emissioni perché a pagare maggiormente la crisi potrebbero essere le auto elettriche. (...) E mentre la Cina pensa di sospendere gli obblighi sulle auto elettriche per far ripartire il mercato interno, negli Usa Trump taglia le misure anti-emissioni di Obama. Un nuovo test di Quattroruote con Mercedes e Bosch mette a confronto diesel e benzina di ultima generazione.

- **Previsioni.** Per **Unrae**, l'associazione delle case automobilistiche estere in Italia, è impossibile al momento elaborare previsioni puntuali sui diversi comparti del settore automotive, a causa dell'epidemia di coronavirus. "Servono circa tre miliardi di euro in 18-24 mesi per ripartire", ha quantificato il presidente dell'associazione, Michele Crisci. **Volkswagen**, invece, prevede una forte ripresa delle vendite in Cina a marzo e di recuperare il terreno perso nelle scorse settimane in due o tre mesi: "Ci sono sempre più segnali di una ripresa dell'attività. Entro la metà dell'anno, potremmo tornare a quanto



pianificato l'anno scorso", ha dichiarato Stephan Woellenstein, responsabile per la Cina di Volkswagen.

- **L'idrogeno di Bmw.** La casa di Monaco ha presentato nel dettaglio i progetti di motori a celle a combustibile: "Siamo convinti che in futuro esisteranno differenti sistemi di propulsione uno accanto all'altro, poiché non esiste un'unica soluzione che risponde all'intero spettro delle esigenze di mobilità dei clienti in tutto il mondo. *Nel lungo termine la tecnologia delle celle a combustibile a idrogeno potrebbe diventare il quarto pilastro del nostro portafoglio di propulsori*", ha spiegato Klaus Frohlich, membro del consiglio di amministrazione di Bmw.
- **La batteria sottile.** Byd – uno dei maggiori produttori cinesi di veicoli elettrici – ha presentato una nuova batteria che garantisce standard di sicurezza più elevati e ha meno probabilità (... interessante !!!) di prendere fuoco: verrà prodotta nello stabilimento di Chongqing e sarà utilizzata nel veicolo elettrico Han, la berlina di punta dell'azienda, il cui lancio è previsto per il prossimo giugno.
- **Lavoro e coronavirus.** Sono più di 1,1 milioni in Europa i lavoratori impegnati nella produzione automobilistica che hanno interrotto le attività in queste ultime settimane – senza contare quelli impiegati nell'intera filiera di approvvigionamento – per calo dell'output di almeno 1,2 milioni di veicoli a motore. Sono i numeri presentati da Acea, l'associazione europea dei produttori di autoveicoli. "La durata media dello spegnimento degli impianti è al momento di 16 giorni lavorativi. Le perdite di produzione sono ovviamente destinate ad aumentare se si estendono gli arresti o si arrestano ulteriori impianti", spiega Acea in una nota.
- **Trump cancella le regole di Obama sulle emissioni.** L'amministrazione Usa ha rivisto i limiti sulle emissioni delle auto introdotti dal precedente presidente: le nuove regole impongono una riduzione dei consumi medi delle nuove auto dell'1,5% all'anno a partire dal 2026, mentre l'amministrazione Obama prevedeva una riduzione del 5% annuale.
- **Arrivano i fondi per la mobilità sostenibile.** Roma Capitale ha ottenuto oltre 60 milioni di euro dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'acquisto di bus eco-sostenibili, elettrici o a metano, per il quinquennio 2019-2023. È quanto prevede il decreto interministeriale firmato dal Mit di concerto con il ministero dell'Economia e delle finanze e del ministero dello Sviluppo economico. Ai comuni di Lucca e Pisa sono stati destinati 16 milioni, al Comune di Pordenone 4,3 mln, mentre alla Regione Veneto sono stati assegnati più di 54 mln da ripartire tra le sue amministrazioni di Venezia (12), Padova (10,6), Verona (9,9), Vicenza (7,7), Treviso (7,5) e Rovigo (6,2).
- **Cina e sussidi.** Secondo quanto riporta *Reuters*, la Cina sta valutando la possibilità di allentare temporaneamente le quote "elettriche" obbligatorie sulle vendite di auto, introdotte per aumentare la produzione di auto "alla spina". La misura servirebbe ad aiutare le case automobilistiche gravemente colpite dalla pandemia a rilanciare le vendite in calo.
- **Incentivi ibridi in Emilia Romagna.** La Regione ha confermato anche per il 2020, e per tre anni, un contributo fino a un massimo di 191 euro (pari al costo medio del bollo) ai cittadini residenti che acquisteranno un'auto ibrida di prima immatricolazione ad uso privato con alimentazione benzina-elettrica, gasolio-elettrico, Gpl-elettrico, metano-elettrico o benzina-idrogeno.
- **Benzina versus diesel.** La rivista *Quattroruote* ha anticipato i risultati di alcuni test condotti a Milano in partnership con Mercedes e Bosch e che verranno pubblicati nel prossimo numero mensile: i moderni motori turbodiesel Euro 6d, grazie allo sviluppo della tecnologia e alla presenza di sofisticati ed efficaci sistemi di post-trattamento dei gas di scarico, sono perfettamente rispondenti alle esigenze di tutelare la salute delle persone e dell'ambiente, con emissioni di ossidi di azoto (NOx) e di particelle sottili (PM) di gran lunga al di sotto dei limiti di legge e inferiori a quelle dei motori benzina iniezione diretta.

#### 14. Mercoledì 8 Aprile – Quattroruote : Coronavirus - Deloitte: "Possibile un rallentamento degli investimenti sull'elettrico (Gianluca Pellegrini)

La transizione del settore automobilistico verso la mobilità elettrica non è in discussione, ma la pandemia del coronavirus causerà probabilmente un rallentamento degli investimenti delle Case. È quanto emerge da un'analisi condotta dalla società di consulenza Deloitte, secondo cui, per superare lo "shock esogeno" prodotto dal contemporaneo crollo della domanda di mercato e della produzione industriale e favorire il rilancio dell'industria automotive, potrebbe essere necessario allentare i limiti di riduzione delle emissioni di CO2, come richiesto anche dai costruttori.

- **Le prospettive.** (...) Nel breve termine è quindi "ragionevole attendersi" un rallentamento generalizzato del settore nei Paesi occidentali. Per il solo comparto elettrico, il blocco degli stabilimenti in Cina, maggior produttore di batterie al mondo con una quota di oltre il 50%, produrrà "significative ripercussioni" e quindi un aumento dell'incertezza sulle tempistiche di trasformazione del settore e sulle stime per il 2020. "Il passaggio dei Paesi più avanzati verso l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili - afferma il partner Giorgio Barbieri - è un processo irreversibile, ma la complessità della tecnologia legata allo sviluppo della mobilità elettrica richiede enormi investimenti pluriennali, oggi poco compatibili con la contrazione dei margini di profitto e la crisi di liquidità delle imprese. (...)

- Prezzi alti, acquisti rinviati. Inoltre, secondo la società di consulenza, il prezzo dei modelli elettrici di molto superiore alla media del mercato rappresenta un "aspetto rilevante in un contesto caratterizzato da crisi economica e incertezze reddituali" e, pertanto, è probabile "che molti potenziali acquirenti rinvieranno la decisione d'acquisto a tempi di maggiore sicurezza economica o che la scelta ricada su sistemi di alimentazione tradizionali, che stanno peraltro beneficiando del crollo del prezzo del petrolio". (....)
- Allentare i vincoli UE. La Deloitte, in virtù del peso del settore sull'economia europea, ritiene quindi "ragionevole" un allentamento dei vincoli ambientali per rimettere in moto le attività industriali. "Con il crollo delle vendite, non è immaginabile una penalizzazione dei modelli benzina o diesel che hanno maggior mercato", afferma Barbieri. (....) Non va dimenticato, tra l'altro, l'impatto economico delle attuali normative. La conferma dei vincoli e delle relative sanzioni, a detta della Deloitte, "rappresenterebbe un ulteriore colpo inferto alle finanze dei produttori, con conseguenze lungo la value-chain (breve-medio periodo) e in termini di investimenti futuri in innovazione e sviluppo (medio-lungo periodo) essenziali per l'evoluzione della mobilità elettrica, con possibili ripercussioni anche occupazionali e quindi sociali". La Deloitte propone quindi delle soluzioni: slittamento dei target sulle emissioni di almeno uno o due anni, per far respirare il settore e consentirgli di tornare a investire in innovazione; sostegno alla rottamazione dei veicoli più inquinanti tramite incentivi statali, per rivitalizzare le vendite; estensione dei super-crediti; introduzione di maggiori benefici fiscali per l'acquisto di auto nuove, armonizzando le aliquote fra i diversi Paesi dell'Unione. In questo momento drammatico è necessario che il mondo della mobilità si unisca per far percepire alla collettività la propria vicinanza, sottolineando l'eccellenza dei propri valori imprenditoriali, tecnologici e creativi. Sarà il modo migliore per porre le basi di una ripresa a cui tutti dobbiamo guardare con fiducia. (Gian Luca Pellegrini)

**Commento** : *Troppo buon senso per essere alla portata dagli "ultras" dell'accelerazione a favore della mobilità elettrica ....*

## **15. Mercoledì 8 Aprile – Quattroruote : Motus-e - Marcozzi: "Dopo il coronavirus si investe sulla mobilità sostenibile"**

Il coronavirus non è solo un'emergenza senza precedenti, ma rappresenta anche un'occasione da non perdere per l'Italia per varare una strategia di lungo termine a favore della mobilità elettrica. Ne è convinto Dino Marcozzi, segretario generale della Motus-e, l'Associazione italiana per lo sviluppo della mobilità elettrica sostenuta da numerose aziende automobilistiche ed energetiche, università e organizzazioni no-profit (*su questo ho qualche dubbio ...*) (....)

Romperlo con il passato. "La pandemia causata dal Covid-19 è come un gigantesco tsunami che si è abbattuto sul mondo, trascinando con sé il modo in cui viaggiamo, il nostro modo di lavorare, il nostro modo di produrre e creare valore. L'unica certezza che abbiamo del mondo post Covid-19 è che nulla sarà uguale a prima", afferma Marcozzi. "Non possiamo però pensare di poter ricostruire, come se nulla fosse accaduto, sulle ceneri di quello che c'era. Senza voler in questa sede entrare nel dibattito sulla correlazione tra inquinamento atmosferico e diffusione o letalità del coronavirus (*vagamente squallido tirare fuori un argomento del genere in questo momento*), è lecito sostenere che oggi abbattere l'inquinamento delle nostre città e decarbonizzare l'industria non rappresenta più una scelta, ma una necessità, anche di tipo economico-industriale". In tale contesto la "mobilità gioca un ruolo determinante (?) nel progetto ambizioso di creare un futuro più sostenibile. Non è tempo per frenare o rinviare la transizione tecnologica ma, al contrario, c'è bisogno di accelerare attraverso un cambiamento radicale, di rottura con il passato". (...) . "Ciò di cui sicuramente non abbiamo bisogno - sottolinea Marcozzi - sono misure di breve periodo, dedicate alle produzioni tradizionali e allo stimolo di una domanda già debole prima del contagio. Sono invece necessarie misure strutturali di medio-lungo periodo che consentano la riconversione delle linee produttive e la crescita di competitività delle nostre imprese". (....) Un'occasione storica. "Questa è un'occasione storica per l'Europa che rimane il mercato più appetibile nel mondo", prosegue Marcozzi. "L'Italia, in particolare, dovrebbe avviare un processo di consolidamento e integrazione delle industrie della filiera automotive, dinamiche che, attraverso la concreta attuazione delle politiche sulle reti di impresa, favorirebbero la loro sopravvivenza in un contesto di sconvolgimento globale delle catene di fornitura post Covid-19. Si tratta di strumenti di supporto che potrebbero finalmente sostenere la riconversione di alcune filiere strategiche verso la decarbonizzazione, legando gli aiuti all'innovazione di prodotto in un'ottica di sostenibilità". (????) (....) "Oggi l'emergenza Covid-19 e le sue ripercussioni economiche sono giustamente al centro dell'attenzione del governo. Ma nell'intento di ridare impulso alla nostra economia, dobbiamo anche considerare il nostro domani. Se il Paese vuole mettere in salvo la sua economia e puntare, allo stesso tempo, a una crescita di lungo periodo, gli investimenti devono essere orientati al cambiamento sostenibile, che è il miglior vaccino contro le crisi". In questo momento drammatico è necessario che il mondo della mobilità si unisca per far percepire alla collettività la propria vicinanza, sottolineando l'eccellenza dei propri valori imprenditoriali, tecnologici e creativi. Sarà il modo migliore per porre le basi di una ripresa a cui tutti dobbiamo guardare

con fiducia. Gian Luca Pellegrini

**Commento :** ..... L' Italia è un Paese veramente democratico dove ognuno è libero di dire quello che vuole anche perché c'è il diritto, qualche volta è un dovere, di non ascoltare.

## **16. Febbraio – Quattroruote : Intervista a Ole Kallenius al vertice di Mercedes**

*Riporto alcune parti della intervista, pubblicata sul numero 774 di Quattroruote, che ho trovato interessanti*

**D : Avete annunciato grandi investimenti. A quando il pareggio economico ?**

**R :** L'elettrificazione fa spendere tanti soldi e pesa sulla struttura dei costi, perché costruire EV è più costoso. Questo porterà ad una forte pressione finanziaria , almeno fino al 2025, e forse oltre. Dopo con l'aumento dei volumi, le cose gradualmente miglioreranno. Difficile prevedere quando arriverà il break-even perché i mercati hanno diverse velocità di adozione. Oggi siamo obbligati ad agire su più fronti. Ma nel 2030 le alternative si ridurranno sensibilmente.

**D : L'elettrificazione, però, porta minori guadagni ed occupazione....**

**R :** La combinazione tra intensità di capitale e pressione sui costi deve essere inevitabilmente mediata dalla efficienza complessiva, anche a livello del personale: nei prossimi tre anni taglieremo il 10% di management position, con un risparmio nel 2022 di 1,4 miliardi di euro. Misure necessarie per proteggere il cash flow e mantenere la capacità di investire in tecnologia.

**D :** Esiste una domanda naturale per le EV ? Oppure la loro, ancora lenta, diffusione è frutto di una spinta artificiale della politica ?

**R :** Il trend elettrico nasce senza dubbio per rispondere a una domanda alimentata dal policy maker. La Norvegia ne è un esempio: se il governo mette tasse altissime sulle auto normali, azzerandole sulle Bev, è ovvio che queste diventano la scelta più vantaggiosa per il cliente. Tagli gli incentivi, come è avvenuto in Olanda e le vendite crollano. La relazione è evidente. Sarà così almeno per i prossimi dieci anni, poi la domanda diventerà strutturale. A quel punto avremo un mix di mercato più omogeneo. Intendiamo lavorare con i policy maker per trovare una combinazione fra domanda ed offerta e provvedimenti volti alla crescita.

**D : Insomma gli incentivi rimangono fondamentali....**

**R :** Se hai due prodotti analoghi e uno di questi è più caro, per quest'ultimo potrai puntare soltanto sugli early adopter. Dal punto di vista dell' equilibrio ambientale, noi abbiamo ancora un parametro poco utilizzato: il prezzo della CO2. Idealmente dovrebbe essere un valore universale e "scambiabile" tra i vari settori industriali, ma ammetto che sia ottimistico pensare che possa accadere in fretta ovunque. Ritengo che si debba trovare un equilibrio intelligente tra regolamentazione e tecnologia: in fin dei conti siamo sempre in una economia di mercato. E un mondo senza CO2 non arriva gratis.

**D : Poi c'è il problema della autonomia...**

**R :** L'EQC riesce a fare, secondo il ciclo WLtp, 470 km: il 98% degli spostamenti rimane sotto quella soglia. Credo che quello dell' autonomia sia un problema irrazionale. Semmai mi concentrerei sulle infrastrutture. Noi, ad essere sinceri, sentiamo meno l'urgenza: buona parte dei nostri clienti ha accesso a punti di ricarica privati: ma la diffusione dell' elettrico non può prescindere da quello delle colonnine. Poi, le cose cambieranno: In futuro chi potrà avere due auto in famiglia vorrà sia una ibrida plug-in per viaggiare sia una Bev per la città: non ci sarà più bisogno di batterie grandi e pesanti

**D : Se la Co2 è al centro del problema, perché il diesel soffre ?**

**R :** In realtà le vendite non stanno andando troppo male . Certo la discussione sugli Nox, da cui credo l'industria abbia imparato la lezione, è rimasta nella mente di molte persone, nonostante il problema tecnico sia stato risolto. Oggi gli ossidi di azoto sono scomparsi, mentre è rimasta una economia d'uso incomparabile.

**Commento :** Risposte di una persona ... seria. Si va incontro al futuro ma con la testa ! Una sola osservazione riguarda i tempi perché l'intervista è antecedente il coronavirus. Con l'aria che tira a certe date io giungerei dai 5 ai 10 anni.

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)