



Newsletter N. 31 / 2020

19 Ottobre 2020

RISERVATA

“Meritocrazia-sì-meritocrazia-no” un tema diverso dai soliti nella presentazione delle Newsletter ma che a mio parere ha un legame con i problemi che affliggono le nostre attività e che facciamo fatica a risolvere forse perché qualche volta i “meriti” che ci attribuiamo o ci vengono attribuiti, non hanno molto a che fare con la meritocrazia come normalmente la si intende.

%%%%%%%%%

Prima Pagina

1. *Quelle buone opportunità create dalla meritocrazia (Corsera)*

Post Covid

2. *La reazione alla crisi c'è, ma con aggravamento Covid si rischia la ripresa nel 2021 (QE)*

Mercato

3. *Consumi petroliferi, benzina e diesel rivedono il segno più (SQ)*
4. *Saras, cassa integrazione parziale fino al 30 giugno (SQ)*
5. *Raffineria Isab, manutenzione straordinaria di 2 mesi (SQ)*
6. *Gnl trasporti, Italia a quota 80 stazioni di rifornimento (QE)*
7. *Costa Bioenergie (GPL Chioggia) DL Agosto incostituzionale (SQ)*

Illegalità

Notizie non pervenute Ma esiste !

Politica, Istituzioni & Associazioni-

8. *Accise, De Micheli: nessun aumento previsto, se c'è l'idea ci opporremo (SQ)*
9. *Carburanti, i gestori chiedono incontro al Mise per applicare risoluzione De Toma (SQ)*
10. *Rete carburanti, le richieste di Rampelli (Fdl) e la risposta di Patuanelli (SQ)*
11. *Sussidi dannosi, Misiani (Mef) prudente sul taglio (SQ)*

Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

12. *Se il mondo dell'auto vira a oriente. Cronologia settimanale della mobilità (SQ)*
13. *Idrogeno, il tubo della discordia (SQ)*
14. *Stop al gasolio nelle case popolari di Milano (SQ)*

PRIMA PAGINA

Martedì 13 Ottobre – Il Corriere della Sera : Quelle buone opportunità create dalla meritocrazia. Negli Usa spuntano critiche perché non sarebbe «giusta», ma è stata utile per milioni di giovani (di Roger Abravanel)

«E ora la meritocrazia viene criticata» è un pezzo pubblicato su questo quotidiano in occasione della presentazione al festival dell'Economia di Trento del saggio «La tirannia del merito» di Peter Sandel, professore di filosofia politica ad Harvard. La critica non è una novità. All'inizio del nuovo secolo la meritocrazia è stata criticata da chi le ha dato un nome, il laburista inglese Michael Young, e le critiche sono poi esplose proprio dove è nata, ad Harvard e Yale. Il concetto di «merito» è sempre esistito ma l'idea della selezione dei migliori grazie all'istruzione (appunto «meritocrazia») era nata ad Harvard nel 1933, quando James Conant, il rettore, fece introdurre il test Sat (un test tipo Invalsi) per selezionare chi veniva ammesso e, assieme a borse di studio per gli studenti meno abbienti ma capaci, si proponeva di creare le «pari opportunità» di accesso alle migliori università americane per i migliori qualunque fosse il loro ceto familiare. Le sinistre liberal americane l'avevano accettata con entusiasmo perché compensava la inevitabile disuguaglianza con le «pari opportunità» di accesso a una laurea eccellente che apriva le porte del successo nel mondo del lavoro. Dei dieci uomini più ricchi d'America, sette sono laureati alle Ivy League (e dei tre non laureati due sono dropouts di Harvard, Bill Gates e Mark Zuckerberg) e la maggioranza di loro proviene da famiglie non particolarmente ricche.

Anche se in ottant'anni le cose sono migliorate e alle università Ivy League (*o Ancient Eight*) è un titolo che accomuna le otto più prestigiose ed elitarie) (oggi non vanno più solo pigri rampolli figli maschi di ricchi, ma giovani, uomini e donne, della classe media capaci e motivati) le critiche hanno ragione perché la meritocrazia oggi non è particolarmente «giusta». Alle università top sono ammessi prevalentemente quelli che Michael Young chiamava «i figli dello sperma fortunato», figli di genitori di reddito alto, anche essi laureati in università top, che non passano ai figli patrimoni e aziende, ma una miglior preparazione alla difficile selezione. È così nata una nuova forma di aristocrazia, una «aristocrazia 2.0».

Il passaggio all'economia della conoscenza, tecnologia e globalizzazione la ha poi resa ancora meno «giusta» perché ha aumentato enormemente il «premio» alla meritocrazia: oggi gli imprenditori high tech, i Ceo delle multinazionali e i finanziari di banche d'affari e fondi private equity (il famoso 0,1%) accumulano ricchezze impensabili nel secolo scorso.

L'autore del saggio presentato a Trento in questi giorni, Peter Sandel, ha ripreso queste critiche aggiungendo una nuova dimensione in gran parte legata alle elezioni negli Stati Uniti. I laureati vincenti della competizione meritocratica disprezzerebbero i perdenti e questi ultimi umiliati (soprattutto maschi bianchi non laureati) avrebbero votato in massa per Trump (il suo elettore target è un maschio bianco non laureato): la meritocrazia sarebbe così diventata fucina del populismo. Comunque sia, se gli accademici americani critici della meritocrazia hanno ragione nel sostenere che la meritocrazia non è risultata così «giusta» come speravano i suoi sponsor di sinistra perché non ha creato le sperate «pari opportunità», gli stessi (in gran parte giuristi, filosofi e politologi) sottovalutano però quanto è stata ed è tuttora immensamente «utile» nel creare «buone opportunità» nell'economia per milioni di giovani. Spinti dal desiderio di migliorarsi grazie alla miglior laurea possibile, si impegnano nella competizione e nello studio per ottenere le competenze e i titoli per entrare nel mondo del lavoro in professioni intellettualmente qualificate e avere un buon reddito, spesso superiore a quello dei propri genitori. Hanno così rafforzato il capitale umano che si è rivelato utilissimo per l'economia della conoscenza e creato una classe dirigente comunque molto selezionata e istruita. Una vera e propria «meritocrazia di massa».

Succede non soltanto negli Usa, ma anche in Europa e in particolare in Asia dove il termine «meritocrazia» non lo conosce nessuno, ma milioni di giovani sud-coreani, cinesi, giapponesi si danno per la selezione per le università migliori che per loro rappresentano un passaporto per un ingresso nelle varie Alibaba e Samsung. Tra i giovani tra i 25 e i 34 anni, il 60 e il 70% dei giapponesi e dei coreani sono laureati contro il 48 e il 52% degli americani e inglesi e il 30 e 44% di tedeschi e francesi. In Asia l'incrocio tra la cultura confuciana che prevede che la classe dirigente sia la meglio istruita e la più virtuosa e l'economia della conoscenza sta creando capitale umano e economie vincenti nel nuovo secolo.

Tutto questo dovrebbe fare comprendere quanto il dibattito anti-meritocrazia nel mondo anglosassone sia poco rilevante per il nostro Paese dove la meritocrazia non è mai nata seriamente. Negli Usa nessuno si oppone seriamente alla selezione all'ingresso nelle migliori università, si dibatte come farla. In Italia la selezione non è ben vista e la laurea conseguentemente ha poco valore. In più mancano le grandi imprese che sono quelle che assumono i laureati. In conseguenza, nonostante il «diritto allo studio», i laureati sono pochi (27%) e mal retribuiti. I giovani italiani si differenziano da tempo da asiatici, americani ed europei perché non credono che l'impegno serio nell'istruzione superiore sia il passaporto per una vita migliore. Così il capitale umano si impoverisce e l'economia ristagna. (...)

Commento : *Mi sono imbattuto in questo articolo pubblicato da Il Corriere della Sera: il titolo mi ha incuriosito, la tesi Peter Sandel mi ha stupito, l'idea di presentarla in un Paese come l'Italia mi è sembrata poco opportuna. Mi è venuto in mente che una ripresa su Newsletter potesse rappresentare una divagazione dai temi abituali o forse solo una digressione perché qualche collegamento con quelli mi sembra che ce l'abbia. Può anche darsi che Sandel abbia ragione per quanto riguarda i limiti della istruzione universitaria negli Usa ma la deriva della critica alla meritocrazia in generale è incomprensibile e di certo non dovrebbe essere ... promossa perché di non-meritocrazia, e dei suoi effetti, esempi ne abbiamo ogni giorno a Tonnellate ! Una volta nei contratti c'era l'impegno a eseguire il lavoro "a regola d'arte", solo*

apparentemente una locuzione vaga perché l'Art. 1176 del Codice Civile, specifica che "a regola d'arte" è un dovere di diligenza nelle specifiche competenze professionali, ma oggi svolgere una attività "a regola d'arte" sembra non essere un merito, quasi sempre non viene valorizzata da riconoscimenti né morali né economici, quindi è sostanzialmente inutile. D'altra parte il concetto di "a regola d'arte" ha difficoltà ad affermarsi quando mancano i modelli di riferimento a causa di competenze culturali e professionali che spesso appaiono sono incerte. Ho ritenuto che valesse la pena soffermarsi sul dilemma "meritocrazia-si-meritocrazia-no" perché ne ho visto il collegamento con i problemi che affliggono le nostre attività e che non riusciamo a risolvere, responsabilità senza dubbio nostra, ma di certo di tutti coloro che nel sistema pubblico e privato occupano ruoli apparentemente per "meriti" che potrebbero non avere molto a che fare con la meritocrazia come in genere si intende. Tra l'altro c'è anche il rischio che il concetto di meritocrazia sia interpretato solo nella logica del "Il Principio di Peter" di Laurence Peter che ho più volte citato (sempre disponibile su internet) perché a mio parere è un "monumento del paradosso" che però in modo divertente ci aiuta a comprendere come mai molte cose non vanno come ci sembra dovrebbero. Fine !

POST COVID

Lunedì 12 Ottobre – QE : La reazione alla crisi c'è, ma con aggravamento Covid si rischia di dimezzare la ripresa 2021. I dati dell'Istat e la fiducia delle imprese. L'indebolimento della ripartenza aggraverebbe il già fragile quadro di finanza pubblica con il debito pubblico in salita alla velocità di 6.108 euro al secondo (di Enrico Quintavalle e Licia Redolfi)

Il sistema delle imprese mostra vitalità e capacità di reazione alla crisi da Covid-19, ma il peggioramento mondiale della situazione sanitaria potrebbe compromettere la ripresa. L'esame dei dati pubblicati venerdì scorso dall'Istat evidenzia ad agosto 2020 un aumento dell'attività manifatturiera del 7,1% rispetto a luglio, mentre tende a stabilizzarsi l'andamento su base tendenziale (-0,5% rispetto un anno prima, era -8,5% a luglio). Negli otto mesi del 2020 il calo della produzione rimane pesante, pari al 16,5%.

Per l'Energia ad agosto l'aumento della produzione è del 3,5% rispetto a luglio. Rallenta vistosamente il calo tendenziale, che si ferma al -0,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel dettaglio settoriale, la Produzione di elettricità e gas dopo nove mesi ritorna in territorio positivo (+1,0%). Nei primi otto mesi del 2020 l'Energia il settore è più resiliente - insieme ad alimentare e farmaceutico - con un calo della produzione che si ferma al 6,5%.

Altri segnali positivi emergono dagli ultimi dati disponibili. Nel terzo trimestre 2020 le aspettative sul fatturato esportato consolidano il saldo positivo. A luglio 2020 la produzione delle costruzioni sale del 3,5% rispetto al mese precedente e su base annua il calo si ferma all'1,1%. Dopo la frenata di luglio, ad agosto 2020 il volume delle vendite al dettaglio segna un aumento rispetto a luglio dell'11,2%.

Il peggioramento della situazione sanitaria aumenta l'incertezza, compromettendo la ripresa in atto, proprio mentre si consolida la fiducia delle imprese, con il relativo indice che a settembre si riavvicina ai livelli pre-crisi di febbraio. (...)

Sulla base della valutazione dei rischi sulla crescita contenuta nella Nota di aggiornamento del Def, varata la scorsa settimana, sono ipotizzati due scenari avversi, consistenti in i) una recrudescenza dei contagi da Covid-19 tra ottobre di quest'anno e gennaio 2021 che, pur non determinando un lockdown integrale, porterebbe a restrizioni parziali della mobilità e delle attività economiche e ii) una caduta della domanda mondiale più pronunciata a seguito di una evoluzione sfavorevole dell'epidemia a livello internazionale.

Gli effetti cumulati nei due scenari avversi porterebbero a maggiori perdite di Pil di 1,5 punti, pari a 23,8 miliardi di euro nel 2020 e di ulteriori 3,3 punti, pari a 61,6 miliardi di euro nel 2021, più che dimezzando il recupero previsto del 6%. (...)

L'indebolimento della ripresa aggraverebbe il già fragile quadro di finanza pubblica: quest'anno il deficit previsto è del 10,8% del Pil e il debito pubblico sale di 193,1 miliardi di euro, alla velocità straordinaria di 6.108 euro in più al secondo, collocandosi al 158% del Pil, vicino al massimo storico di cento anni fa.

(...) La crescita del deficit e del debito è conseguenza delle ingenti politiche anticicliche che, solo nel 2020, hanno mobilitato risorse per circa 100 miliardi di euro. La politica fiscale rimarrà espansiva: la prossima manovra di bilancio, sostenuta dai fondi di Next Generation EU, determinerà una maggiore crescita di 0,9 punti di Pil nel 2021 e di 0,8 punti nel 2022.

MERCATO

Giovedì 15 Ottobre – SQ : Consumi petroliferi, benzina e diesel rivedono il segno più. Continuano a crollare le vendite di carboturbo (-318.000 t), ma la benzina e il gasolio auto

umentano dell'1,2% e dello 0,6%. Nei primi nove mesi mancano all'appello quasi 8 milioni di tonnellate. Unem: "in ottobre il quadro peggiorerà a causa della seconda ondata del virus"

Nel mese di settembre scorso, per la prima volta dal lockdown di aprile, i consumi di benzina e diesel in Italia sono tornati a rivedere il segno più, anche se soltanto per una manciata di tonnellate. A dimostrazione che la domanda di carburanti autotrazione è la prima a ripartire quando il virus allenta la sua morsa. In settembre sono state consumate 4 milioni 817 tonnellate, in calo del 7,5% (-392.000 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2019. Un calo essenzialmente trainato dalle minori vendite di carboturbo, più che dimezzato nel mese, passato da 470 a 152 mila tonnellate (-318.000 t). Male anche i consumi di Gpl, sia autotrazione (-5%) che combustione (-1,9%), di bunkers totale (-6,4%), lubrificanti (-1,6%), olio combustibile altri usi (-26,4%) e altri prodotti (-5%).

Sono andate bene – come si diceva – le vendite di benzina, salite di 7.000 tonnellate a 609.000 dalle 602.000 tonnellate del 2019, facendo meglio sulla rete (+1,5%) che sull'extrarete (-3,5%) e quelle di diesel auto, salite di 12.000 tonnellate a 1 milione 957 mila tonnellate. Con la rete (-0,2%), questa volta, che è andata peggio dell'extrarete (+0,7%).

Male invece il gasolio riscaldamento, sceso di 21.000 tonnellate (-32,3%) e il marina, sceso di 3.000 t. Nel complesso la voce gasolio totale ha perso lo 0,4%, scendendo a 2 milioni 244 mila tonnellate.

Riguardo alle altre voci, sono andate bene le vendite di bitume (+5,2%), salite di 9.000 tonnellate a 183.000, e olio combustibile per la termoelettrica (+39,3%), con 39.000 tonnellate di atz bruciate rispetto alle 28.000 del 2019 (24.000 atz; 4.000 btz).

Nonostante questi timidi segnali di ripresa, il bilancio dei primi nove mesi del 2020 resta molto brutto: sono state consumate 37 milioni 128 mila tonnellate, contro le 45 milioni 15 mila tonnellate dello stesso periodo dello scorso anno (-17,5%). Mancano all'appello 7 milioni 887 mila tonnellate.

"Per il mese di ottobre, stando ai dati del nostro "modello dinamico", ci si attende un calo complessivo rispetto al 2019 di nuovo superiore a quello dello scorso mese di settembre, date le recentissime nuove restrizioni per il diffondersi della seconda ondata della pandemia che potrebbero influenzare negativamente la mobilità dei cittadini, quanto meno per il maggior ricorso allo smart working", prevede l'Unem, Unione energie per la mobilità, in una nota di commento dei dati del Ministero per lo Sviluppo Economico.

Lunedì 11 Ottobre – SQ : Saras, cassa integrazione parziale fino al 30 giugno. La misura partirà il 26 ottobre prossimo per tutti i dipendenti. Riduzione drastica investimenti 2021. Gli impianti saranno in marcia

Come anticipato, questa mattina Saras ha comunicato in una nota "di aver firmato con le Organizzazioni sindacali territoriali e i componenti della Rsu, Cigl, Cisl, Uil e Ugl, l'accordo per l'avvio della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria parziale per far fronte alle conseguenze generate dal perdurare dell'emergenza pandemica in corso, che avrà effetto a partire dal 26 di ottobre prossimo, per un periodo ad oggi stimato fino al 30 giugno 2021". La decisione - spiega il gruppo - si è resa necessaria a fronte del perdurante impatto negativo che l'attuale situazione epidemiologica generata dal Covid-19 ha determinato nel mercato globale e, nello specifico, nel mercato di riferimento, "per il quale una ripresa più consistente è attesa nel 2021".

Nell'ambito di questo periodo Saras ricorrerà alla "Cassa Integrazione Covid 19" sino a disponibilità della stessa. La Cassa Integrazione verrà distribuita tra tutti i 1.378 dipendenti delle società Saras (Milano e Roma) e Sarlux (Cagliari), secondo un principio di piena equità, ovvero coinvolgendo il massimo numero di persone possibile, compatibilmente con le esigenze tecnico, produttive e organizzative legate alle attività in essere in azienda. "Per il 2021, nel periodo in oggetto, il personale potrà fruire di quota parte di ferie/Par (permessi annui retribuiti) al posto della Cassa Integrazione", precisa la nota. La Saras conferma inoltre "la disponibilità ad anticipare l'indennità di Cassa Integrazione".(...)

Nel periodo interessato "le società del gruppo continueranno naturalmente a svolgere le necessarie attività di manutenzione degli impianti, anche per garantire la sicurezza degli stessi, e dei servizi essenziali dei siti, nonché di direzione e gestione necessarie ai correnti adempimenti dell'impresa". Alla luce del calo dei margini di raffinazione acuitosi nel corso del terzo trimestre "è stato deciso che nei mesi di ottobre e novembre la raffineria rimanga operativa in ragione dell'economicità della lavorazione marginale, salvaguardando comunque la produzione di elettricità fondamentale per l'equilibrio della rete della Sardegna". (...)

Diversamente da quanto previsto tuttavia, la mancata ripresa dei consumi inizialmente prevista a partire dalla seconda metà dell'anno, anche a causa della recrudescenza dell'epidemia, ha determinato una situazione di crisi che ha portato la società a intraprendere delle scelte per il contenimento dei costi in questa fase transitoria, su tre direttrici:

- una riduzione drastica degli investimenti per l'anno 2021
- una riduzione delle manutenzioni, confermando però la scelta del mantenimento di tutti gli impianti in marcia in previsione di una ripresa dei consumi dal 2021

– un contenimento del costo del lavoro con l'avvio di una cassa di integrazione parziale distribuita tra tutti i dipendenti del Gruppo.

Accanto a queste "la Saras ha messo in atto un piano di contenimento di tutti gli altri costi ritenuti non strettamente necessari per l'attività aziendale nella delicata fase attuale, con l'auspicio dell'azienda e la volontà di una piena ripresa delle attività nel periodo successivo", conclude la nota.

Commento : (vedi Newsletter N. 30)

Lunedì 12 Ottobre - SQ : Raffineria Isab, manutenzione straordinaria di 2 mesi

Dal 16 ottobre al 16 dicembre la raffineria Isab di Lukoil in Sicilia si fermerà per effettuare lavori di manutenzione straordinaria, che comporterà nel complesso un investimento pari a 190 milioni di euro e coinvolgerà 4.000 addetti. E' quanto si legge nel giornale *La Sicilia*, che cita un piano già presentato alle unità sindacali, Cgil, Cisl, Uil e Ugl, nella sede di Confindustria. I lavori sono stati illustrati dai rappresentanti della raffineria, Claudio Geraci e il responsabile delle relazioni sindacali, Giuseppe Artale. "L'Isab-Lukoil - ha sottolineato Geraci - ha programmato i lavori per la realizzazione della fermata generale degli impianti sud e del complesso IGCC anno 2020. L'avvio delle attività della fermata è prevista per il sito di impianti Sud il 16 ottobre, per il sito complesso IGCC qualche giorno prima. L'avvio degli impianti è previsto il 16 dicembre per gli impianti sud e il 22 dicembre per il sito complesso IGCC". Vengono così definitivamente meno tutte le paure presenti fino all'anno scorso , su un possibile disimpegno di Lukoil dall'Italia. Lo stesso presidente di Lukoil, Vagit Alekperov, aveva confermato di aver ricevuto "l'interesse di alcuni player internazionali importanti", aggiungendo che per il momento "non viene considerata la cessione a breve termine". (...Sarà ...! Sarà... Comunque dei piani di dodici anni fa di entrare nel mercato rete per acquisire il 10% di quota mercato non si parla proprio più !)

Lunedì 13 Ottobre – QE : Gnl trasporti, Italia a quota 80 stazioni di rifornimento. Al via nuovo impianto a Udine. Ngva Europe: “Al 2030 sulle strade europee 12.000 punti vendita di metano e gas liquido di cui almeno il 40% con biometano”

Sarà inaugurata ufficialmente domani a Udine l'ottantesima stazione di rifornimento di Gnl italiana. L'impianto, di Giglio, è il primo del Friuli Venezia Giulia ed eroga sia Cng che gas liquido, fornito da Sol. Realizzato da Brn-Bernardini e colorato Repsol, l'impianto di Udine è il più a est d'Italia ed è a servizio in particolare dei veicoli in transito sull'autostrada A23 Palmanova-Tarvisio.

Le stazioni di rifornimento di metano sono intanto arrivate in Europa a quota 4.210, di cui 3.900 Cng e 310 Gnl. Lo ha reso noto il segretario generale della Natural & Bio Gas Vehicle Association (Ngva Europe), Andrea Gerini, che in una intervista a "Energetika Magazine" ha quantificato in circa 1,5 milioni i veicoli a gas in circolazione nel Vecchio Continente.

Nel 2030, ha detto Gerini, "grazie a 12.000 stazioni di rifornimento, di cui almeno il 40% con biometano, la mobilità a gas eviterà in Europa l'emissione di 15 milioni di tonnellate di CO2". Allo stesso tempo, la mobilità "creerà fino a 1 milione di posti di lavoro e permetterà agli automobilisti europei di risparmiare oltre 4,5 miliardi di euro all'anno in costi di carburante".

Il 25% delle stazioni di rifornimento di gas europee, ha aggiunto Gerini, fornisce già oggi anche biometano: in media il 17% di tutto il gas utilizzato come carburante per i trasporti (2,4 miliardi di mc o 23,4 TWh).

Considerando la quantità complessiva di biometano venduto come carburante per i trasporti, i primi tre "campioni" europei sono Svezia (106.500 ton), Italia (73.800 ton) e Regno Unito (29.000 ton), ha affermato Gerini, osservando che "stiamo anche vedendo grandi numeri in Olanda, Francia, Germania e ovviamente anche Norvegia" e "ci aspettiamo grandi sviluppi e progressi nei prossimi anni".

Domanda : Siamo arrivati a 80 stazioni con una concentrazione prevalente della loro localizzazione nel Centro-Nord-Est : quali le loro vendite attuali ? Quale percentuale di metano gassoso ? Quali le previsioni a tre anni ?

Giovedì 15 Ottobre – SQ : Costa Bioenergie (GPL Chioggia) DL Agosto incostituzionale, ci rivolgeremo all'autorità giudiziaria. Con la norma dell'art. 95 si è introdotto nel sistema un grave elemento dissuasivo per chi voglia investire. da mancata imparzialità delle Istituzioni

Costa Bioenergie (*Socogas*) , titolare del progetto di deposito di Gpl di Chioggia bloccato dal DL Agosto, considera incostituzionali le norme in questione e si rivolgerà all'autorità giudiziaria per tutelare i propri diritti. E' quanto fa sapere l'azienda in una nota, all'indomani dell'approvazione del provvedimento.

"Con l'approvazione dei commi 24, 25 e 26 dell'art.95 del DL Agosto - scrive Costa - si è introdotto nel nostro ordinamento un grave elemento dissuasivo per chiunque intenda investire in Italia, poiché si impediscono - a fronte di mutati orientamenti politici - attività già autorizzate e completate con ingenti investimenti".

"Inoltre - prosegue - in questi giorni, leggiamo dichiarazioni su progetti e destinazioni d'uso alternativi al deposito anche se insistenti sulla medesima area (per inciso anche di proprietà della società)".

Per tutti questi motivi, continua il comunicato "Costa Bioenergie ci tiene a ribadire che opererà in tutte le sedi competenti per contestare la costituzionalità di una legge-provvedimento come quella appena approvata dal Parlamento. E' opportuno ricordare che non c'è mai stato da parte delle istituzioni e dei parlamentari coinvolti, alcun confronto con la società direttamente interessata dal provvedimento mentre, al contrario, stando alle varie dichiarazioni rilasciate alla stampa, sarebbe avvenuto con chi si è opposto al deposito. Un comportamento che definire scarsamente imparziale costituisce un eufemismo".

Costa, conclude il comunicato, "anche sulla base delle valutazioni di vari costituzionalisti interpellati, ritiene del tutto incostituzionali le norme appena introdotte e confida nelle decisioni che verranno assunte dall'autorità giudiziaria, cui si rivolgerà per tutelare i propri diritti e per ristabilire i principi basilari di uno Stato di diritto che debbono osservare tutti i cittadini, compreso il legislatore".

Commento : Mi auguro che le iniziative di cui parla Costa-Bioenergie rimangano circoscritte alla Magistratura italiana e tanto meno che ricevano qualche attenzione in sede Eu. Anche se la Magistratura si esprimesse a favore di Costa-Bioenergia l'immagine della politica del Paese Italia ne verrebbe irrimediabilmente danneggiata e di certo non è esattamente quello che ci serve per attirare investitori e non far fuggire quelli che, incauti, l'hanno fatto.

ILLEGALITA'

.... Notizie non pervenute ...ma esiste !

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

Venerdì 9 Settembre : SQ : Accise, De Micheli: nessun aumento previsto, se c'è l'idea ci opporremo.

L'idea di aumentare le accise sul gasolio per eliminare il "sussidio dannoso" non trova d'accordo la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. Intervenendo questa mattina in video all'assemblea dell'associazione degli autotrasportatori Anita, De Micheli ha detto chiaro e tondo che non sono previsti interventi e che un aumento delle aliquote troverebbe la sua contrarietà.

Sul tema delle accise sui carburanti, ha detto, "non ci sono interventi previsti e, se a qualcuno dovesse venire l'idea di farli in termini negativi, di incrementare cioè le accise sui carburanti, noi ovviamente ci opporremo. (...)

L'aumento dell'accisa sul gasolio per portarla progressivamente al livello di quella sulla benzina è una delle sette proposte di riduzione dei "sussidi ambientalmente dannosi" messe in consultazione dalla Commissione ad hoc istituita presso il ministero dell'Ambiente e sostenute a più riprese dal ministro Sergio Costa. In precedenza, Thomas Baumgartner, presidente di Anita, aveva detto: "un aumento delle accise inciderebbe sui prezzi dei servizi di trasporto e di logistica, penalizzando l'industria e i prodotti italiani e favorendo ulteriormente gli Stati membri già avvantaggiati, ad esempio, da un minore costo del lavoro. Negli ultimi mesi – ha aggiunto Baumgartner – abbiamo sentito troppo di frequente e con troppa leggerezza additare erroneamente il trattamento fiscale troppo favorevole accordato al gasolio rispetto alla benzina come l'elemento che nel tempo ha frenato il rinnovo del parco veicolare in Italia. Non può essere ignorato come in Italia sia uno dei paesi in Europa con il più elevato livello di tassazione del gasolio a uso commerciale, pari all'88%. Con l'accisa che incide per il 60% sul prezzo del combustibile e oltre l'Iva del 22%. Il costo alla pompa del gasolio in Italia è dunque tra i più alti e ciò determina un forte svantaggio competitivo per il Paese.

Commento : ... se lo dice la ministra Paola De Micheli possiamo stare tranquilli...! Così come lo eravamo dopo il suo impegno ad affrontare seriamente il problema della illegalità ! Era l' AD 2016 ed in un pomeriggio sahariano di Agosto (negli uffici del Ministero Economia e Finanza di via XX Settembre non c'era ombra di aria condizionata) ho incontrato l'allora sottosegretario proprio per sensibilizzarla (eravamo in procinto di far pubblicare il famoso manifesto "nero del terrorista") sull' urgenza di qualche intervento da parte del Governo per evitare un danno all' erario che allora, per la sola Iva, avevamo valutato in 2+ miliardi

anno: il risultato fu di uscire dal palazzo percependo che la discrasia tra il sottoscritto e la politica era decisamente aumentata. Dal momento che da allora la dott.ssa ha fatto carriera mi viene da pensare che abbiamo un'altra dimostrazione della validità del Principio di Peter....

Lunedì 13 Ottobre – QE : Carburanti, i gestori chiedono incontro al Mise per applicare risoluzione De Toma. Faib, Fegica e Figisc scrivono alla sottosegretaria Morani

I gestori carburanti chiedono un incontro al Mise per avviare un confronto che dia “applicazione alla risoluzione De Toma” La richiesta è contenuta in una lettera (che porta la data di ieri 12 ottobre) inviata alla sottosegretaria Alessia Morani. Già nei mesi scorsi Faib, Fegica e Figisc avevano sollecitato il ministro Stefano Patuanelli a convocare un tavolo di crisi per la distribuzione carburanti per dare seguito alla risoluzione approvata dalla commissione Attività produttive della Camera alla fine del 2019. Per le federazioni, come spiegato in più occasioni, quel testo è il punto da cui ripartire per avviare un processo di rinnovamento del settore. I temi da affrontare sono quelli più volte portati all'attenzione dai gestori. “Una rete sovrabbondante, con oltre 10.000 punti vendita in più rispetto alla media europea, una diffusa illegalità e una costante violazione delle norme di legge”. La richiesta di incontro - si legge nel testo (disponibile in allegato) – “fa seguito ai contatti informali” con la segreteria della sottosegretaria Morani. Faib, Fegica e Figisc, nel dettaglio, intendono porre l'accento su alcune “scelte strategiche” che riguardano la ristrutturazione della rete, l'illegalità, il dumping e le nuove tipologie contrattuali e l'innovazione delle aree di servizio. Nella lettera le associazioni sottolineano che il settore dei carburanti “è strategico per la mobilità del Paese e che il comparto può svolgere un ruolo importante nella transizione energetica, preparando il futuro e riducendo al minimo l'impatto occupazionale”. I gestori sono quindi “pronti a svolgere la loro parte per mettere il Paese nelle condizioni migliori per traggare obiettivi ecosostenibili”.

Commento : Mi sembra di capire che ci si voglia adeguare alla media europea e che quindi si stimi che il target della razionalizzazione non dovrebbe superare i 12.000 ca. impianti il che vorrebbe dire che il 45 % di quelli esistenti sono “sovrabbondanti” ! Decisamente un progresso rispetto al passato! Non è chiaro, come sempre accade in certi casi, in quanto tempo tale riduzione è previsto essere realizzabile. Mi viene in mente che anche le associazioni gestori non erano state molto fortunate nel prevedere 3.000 ca. impianti incompatibili da chiudere con un' anagrafe che ne ha individuata meno di 500! Se poi non è detto come si pretenderebbe procedere con le chiusure temo che si tratti del solito gioco dei bussolotti. Se invece pensiamo ad una razionalizzazione da sviluppare in 30 anni i 12.000 superstiti possono anche starci anche perché una mano per allora l'avrà data la illegalità prima e la mobilità elettrica poi, soprattutto nel caso di quella alimentata a batterie. Altra domanda ... quando avremo questi 12.000 impianti, con probabile ampia presenza di quelli molto automatizzati, qualcuno ritiene che possano esistere ancora almeno 7 organizzazioni a rappresentare i gestori o quello che allora saranno ? Non è che sia il caso di cominciare a stringere i ranghi già da adesso (vedi art. seguente) ? Come pensano che possano essere risolti i problemi della fase di passaggio ? Illegalità, dumping, innovazione ... problemi che i gestori non possono risolvere da soli insieme ad una politica nel suo continuo mutare, con persone sempre diverse? Perché non ci spiegano quale è “la loro parte per mettere il Paese nelle condizioni migliori per traggare obiettivi ecosostenibili” che intendono svolgere? A titolo personale ritengo che prima di prendere iniziative di categoria a carattere strategico di medio-lungo termine le loro rappresentanze farebbero bene a promuovere incontri con gli altri attori della filiera per cercare di trovare un accordo di fondo. Magari nel frattempo potrebbero concentrarsi sull'unico problema che devono affrontare, e questo mi sembra assolutamente corretto, ovvero quello di mettere i gestori in condizioni di sopravvivere al Covid, alle sue conseguenze (perché la pandemia colpisce di più dove le disuguaglianze le hanno spianato la strada), e quindi arrivare ad affrontare gli altri temi da vivi. Tra l'altro anche questa non è operazione facile innanzitutto perché il Covid ci ha insegnato che purtroppo molte delle persone più deboli, quelle con malattie pregresse, malgrado gli sforzi fatti non ce la fanno e perché non è che gli altri godano di una gran salute in quanto le difficoltà economiche e finanziarie ci sono per tutti, forse una ragione per la quale qualcuno è oggettivamente costretto dal mercato ad interpretare in maniera elastica gli accordi passati, presenti e futuri. Aggiungo solo che se ad Assoiindipendenti fosse riconosciuto il ruolo al quale in fondo aspiriamo, che non è certamente quello di presentare altre opzioni di soluzione ai problemi aggiungendo confusione a quella non poca esistente, quanto quello di favorire l'avvio di un processo di coesione tra i vari componenti della filiera, personalmente comincerei a lavorare proprio con le rappresentanze, anche tutte e 7, dei gestori perché quando poi si dovrà andare a “negoziare” con gli “altri”, inclusa la politica, li vorrei al mio fianco come alleati, veri etantomeno come avversari magari soltanto a causa di divergenze di opinioni assolutamente marginali. Credo che sia la terza volta in tre mesi che Assoiindipendenti offre un certo tipo di collaborazione ma temo inutilmente. Auguri ..! Ma proprio tanti ! Non è stupida ironia perché sono auguri sinceri in quanto ritengo che la categoria dei gestori abbia ancora un ruolo importante da svolgere, magari diverso da quello attuale avendo in mente una visione estesa nel futuro che si chiama efficienza e soprattutto flessibilità. Quando le rappresentanze dei gestori lo volessero... siamo a

disposizione !

Venerdì 16 Ottobre – SQ : Rete carburanti, i retroscena del ddl Vallascas

La proposta Vallascas di “riordino” della rete carburanti ha già suscitato diverse reazioni da parte delle diverse articolazioni del settore. Nessuna, per il momento, in via ufficiale. Reazioni più o meno unanimi di netta contrarietà. Non è una sorpresa, visto che le idee della proposta di legge sono tutt'altro che inedite. E visto che tutta la filiera si era bene o male schierata intorno alla risoluzione De Toma, un testo messo insieme dopo un lungo e partecipato processo di consultazione. Se dunque non sono le rappresentanze degli interessi della filiera ad avere “ispirato” la proposta, resta da chiedersi da dove sia spuntata. Andrea Vallascas, deputato M5S eletto in Sardegna, è più volte intervenuto in passato sia su temi energetici in generale che, in particolare, sulla rete carburanti. Non è dunque del tutto digiuno di questi temi. Il comunicato che ieri annunciava la proposta è datato “Cagliari” e una sua copia ci è stata recapitata anche dall'Angac, l'associazione dei gestori sardi “autoconvocati”. Potrebbe dunque trattarsi di un'iniziativa dei gestori “dissidenti”. Il malessere dei gestori non è certo da sottovalutare e la crisi non fa che accentuarne i contorni. Il punto è: cosa può portare di positivo un'iniziativa di questo genere, che spacca la filiera petrolifera e che, sui punti caratterizzanti, non vede d'accordo neanche le associazioni dei gestori più rappresentative? Di negativo, sicuramente, può portare, agli occhi di Governo e Parlamento, l'immagine di un settore litigioso di cui è meglio non occuparsi.

Commento : *Le idee di chi le sostiene vanno rispettate, sempre, perché è proprio e solo attraverso il confronto delle idee che si trova la soluzione dei problemi. Ovviamente ... come tutti.... Siamo assolutamente certi che le “nostre” idee sono quelle giuste e che quindi non dovremmo perdere tempo con coloro che le hanno diverse! Sto scherzando.... perché è un errore tragico. A forza di evitare i confronti si creano solo barriere di incomunicabilità, nelle sue varie degenerazioni non ultimo il fenomeno del populismo. Vedo piuttosto un problema di metodo, di “project management” (... che guaio avere degli ingegneri tra i piedi...) perché se siamo in venti-trenta soggetti ad avere idee diverse sarà difficile che il solo proporre ognuno per suo conto consenta di raggiungere un qualsiasi risultato. E' il motivo del sistematico insuccesso dei tanti “tavoli di concertazione” che si sono succeduti nel tempo, appunto un campionato del tempo perduto. Forse la prima operazione da fare è quella di cercare di ridurre il numero delle persone attorno ai “tavoli” o “problemi” se non altro consolidando le posizioni molto simili in quella che meglio le rappresenta, operazione non facile ma assolutamente necessaria. Nelle organizzazioni che funzionano difficilmente ad una riunione dove si prendono le decisioni partecipano più di cinque-sei persone, e senza o quasi assistenti al seguito.... e che dire delle riunioni di condominio quando anche solo otto condomini non si riescono a mettere d'accordo come sostituire un pino abbattuto se con tre cipressi oppure con una magnolia,.... esperienza personale ! Nel caso dei gestori non ho mai capito, e non capirò mai, come su certe questioni possano esserci sette rappresentanze diverse per risolvere l'unico problema che la categoria deve affrontare e che, molto brutalmente, si chiama sopravvivenza. Di fronte ad un problema di questo genere le colorazioni politiche delle rappresentanze storiche, le differenti interpretazioni di una unica realtà e la diaspora che ne mina il ruolo, la voglia, il gusto del protagonismo di singoli soggetti, non hanno alcun senso, solo un cocktail di fattori che porteranno al disfacimento del mondo dei gestori e non solo. Non conosco la proposta Vallascas e non mi interessa conoscerla perché anche se fosse la “proposta perfetta” è comunque sbagliata nel metodo e l'on. Vallascas avrebbe fatto meglio se si fosse fatto promotore di una iniziativa rivolta alla formulazione di una proposta veramente “unitaria” della categoria. OK. Fantasie ! Confesso che ancora una volta ho esitato ad esprimere certe mie convinzioni, perché mi sembrano di una ovvietà assoluta e quindi nell' esporle di correre il rischio di offendere gli interessati, cosa che non è certamente nella mia intenzione perché, giuste o sbagliate che le siano giudicate, sono la visione delle cose di una persona che notoriamente non ha interessi nel settore. Cari amici gestori, francamente non vi capisco... e sono convinto che SQ abbia ragione riguardo al contributo negativo che state dando, se vi conforta, sempre in buona compagnia... all' “immagine di un settore litigioso di cui è meglio non occuparsi”. Rinnovo la mia disponibilità a dare una mano....*

Venerdì 16 Ottobre – SQ : Rete carburanti, le richieste di Rampelli (Fdl) e la risposta di Patuanelli. Il deputato: no a chiusure forzate, sì a incentivi per i nuovi carburanti. Il ministro: temi della risoluzione De Toma all'attenzione del Governo

Fermare l'illegalità dilagante, incentivare l'evoluzione in senso sostenibile della rete carburanti, evitando però chiusure forzate per inefficienza o incompatibilità perché contrasterebbero con il principio inderogabile della libertà di stabilimento. È quanto ha chiesto il deputato di Fratelli d'Italia Fabio Rampelli in un'interrogazione scritta al ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli che risale a dieci mesi fa. Interrogazione a cui il ministro ha risposto solo lunedì scorso, sottolineando che le istanze del deputato

coincidono in parte con quelle della risoluzione De Toma che “sono all'attenzione del Governo”.

Nell'interrogazione depositata il 22 dicembre 2019, Rampelli sottolineava le “due ragioni” della crisi di settore: “la dilagante illegalità, come ampiamente denunciata da tempo dalle maggiori associazioni di categoria e rappresentanze sindacali del settore, e la necessità di ammodernamento della rete carburanti, da realizzarsi attraverso un vero e proprio piano programmatico di incentivazione a specifici investimenti carbon free, anche finalizzati alla riconversione dell'assetto attuale e non più tramite nuove e inefficienti misure di riduzione del numero degli impianti, peraltro già previste dalla recente legge n. 124 del 4 agosto 2017, che di principio rischiano, ad avviso dell'interrogante, di alterare soltanto gli equilibri del mercato a vantaggio delle Major (Eni) e multinazionali petrolifere”.

Nella risposta, Patuanelli, sentita la direzione generale competente del Mise, sottolinea che “già nel corso del 2019 è stato attivato, presso il ministero dello Sviluppo economico, il tavolo tecnico di confronto con le organizzazioni dei gestori di distribuzione dei carburanti. Il tavolo ha affrontato diverse tematiche: dall'esigenza di una nuova fase contrattuale con compagnie petrolifere e retisti, alle problematiche dei prezzi e dei margini, all'esigenza di un'opera di riforma, semplificazione ed adeguamento della legislazione di settore, oltretutto di rafforzamento della lotta ai comportamenti a diverso titolo illegali”. (!!!! ?????)

Patuanelli ricorda poi la risoluzione De Toma 7-00258, le cui istanze “sembrerebbero in parte coincidere con le proposte dell'interrogante (che pone l'accento sulla necessità di un ammodernamento della rete di distribuzione carburanti fatta con incentivi verso i carburanti alternativi e di ricarica elettrica, in luogo di norme che prevedano obblighi di chiusure di impianti) e sono all'attenzione del Governo”. ?!) (....)

Considerazioni : *Dal momento che le pratiche sadomaso non fanno parte della mia cultura dopo averne letto qualche frase mi sono rifiutato di leggere il testo della interrogazione e della risposta e mi sono rifiuto di consigliarlo a voi limitandomi a commentare la sintesi dell' articolo della SQ. Questo non toglie che qualche considerazione è d'obbligo tanto per ... deprimerci un po'.*

1 – *La dimostrazione del fatto che gli argomenti di cui alla interrogazione “sono all'attenzione del Governo (vedi ultime righe dell' articolo) l'abbiamo nelle date: 20 Dicembre 2019 la presentazione della interrogazione, 12 Ottobre 2020 la risposta del Governo = 9 mesi e 23 giorni dopo. E' una fortuna che i temi fossero all' attenzione del Governo altrimenti non si potrebbe immaginare quando la risposta sarebbe mai potuta arrivare ! Siamo generosi Di mezzo c'è il Covid ma forse per una interrogazione sostanzialmente semplice e risposta di routine il solito ingenuo cittadino della strada poteva anche aspettarsi che una questione così delicata, vedi soprattutto il tema della illegalità, potesse essere risolta nei due-tre mesi prima dell'inizio della crisi Covid . Se tanto mi dà tanto*

2 - *Questo genere di interrogazioni ci permettono di conoscere l'esistenza di onorevoli e senatori di varia colorazione politica, per la maggior parte sconosciuti, l'interesse dei quali nei confronti di interventi chiaramente sollecitati da elettorati di colore locali, sembra essere limitato alla presentazione di questa o quella interrogazione, quasi certamente preparata da addetti ai lavori del settore, mentre non si hanno notizie di azioni a seguire tipo contestare ritardi della risposta nell' ordine di 9-10 mesi, valutazioni in merito alla adeguatezza della risposta stessa, pretesa che gli impegni contenuti nella risposta abbiano un seguito. L'impressione che se ne trae è che interrogazioni e risposte facciano parte di un rituale di nessuna utilità pratica ma tale, in compenso, da alimentare la nevrosi che sempre di più caratterizza il rapporto politica – cittadino.*

3 - *Leggendo frasi del tipo (interrogante) “la necessità di ammodernamento della rete carburanti, da realizzarsi attraverso un vero e proprio piano programmatico di incentivazione a specifici investimenti carbon free, anche finalizzati alla riconversione dell'assetto attuale e non più tramite nuove e inefficienti misure di riduzione del numero degli impianti,” e (risposta) “l'esigenza di una nuova fase contrattuale con compagnie petrolifere e retisti (???) , alle problematiche dei prezzi e dei margini, all'esigenza di un'opera di riforma, semplificazione ed adeguamento della legislazione di settore.” diventa legittimo il dubbio che si tratta solo di parole, parole, parole, il significato e le implicazioni delle quali probabilmente sfuggono sia all' una che all' altra parte.*

4 - *Per quanto mi riguarda ho sempre sostenuto che la razionalizzazione della rete non si può fare “per decreto”, così come invece si è tentato di fare negli ultimi venti anni e più, ma è difficile pensare di realizzarla attraverso incentivi su carburanti alternativi e ricarica elettrica nella impossibilità di avere uno scenario di riferimento laddove la mobilità del futuro prossimo risente negativamente di una transizione energetica ancora caratterizzata da troppe incertezze e che non sono solo di natura tecnologica. Caro interrogante, caro ministr,o siete proprio certi di aver compreso bene il problema ? A me non sembra ! Fate pure come meglio credete. Come cittadino mi dispiace solo che i miei rappresentanti alla Camera, al Senato, al Governo perdano tempo con interrogazioni e risposte di nessuna utilità.*

Venerdì 16 Ottobre : Sussidi dannosi, Misiani (Mef) prudente sul taglio. L'intervento alla presentazione del libro di Chicco Testa. Superbonus: il PD spinge molto per la proroga

“Ci sono dei costi sociali della transizione ecologica di cui, e lo dico da uomo di sinistra, dobbiamo farci carico. Perché se non ce ne facciamo carico, questa (forse non solo questa ?) battaglia politica la

perdiamo”. Lo ha detto ieri il vice ministro dell'Economia Antonio Misiani (PD) intervenendo alla presentazione del nuovo libro di Chicco Testa .

Interpellato dalla Staffetta a margine della presentazione, Misiani ha ribadito che il Governo deve ridurre gli incentivi dannosi, prevedendo però un “percorso prudente e graduale”. Il viceministro ha confermato che il Governo sta lavorando sul taglio dei sussidi ambientalmente dannosi. Per Misiani, questo taglio dev'essere fatto in più anni, predisponendo delle misure compensative per i settori che ora sono incentivati. “Immaginiamo sicuramente – ha detto – un percorso pluriennale, ma dovremmo valutare con grande attenzione le ricadute sociali e la predisposizione di misure compensative”. Per esempio, il viceministro ritiene che nel settore dell'autotrasporto il percorso di graduale riduzione dei sussidi possa essere accompagnato dall'aiuto per il rinnovo del parco veicolare. “Altrimenti – ha aggiunto – si rischia un'operazione regressiva” (*cosa intende con “regressiva” ??? Se intende erosione del tessuto sociale sono assolutamente d'accordo*) .

Quanto invece alla discussa proroga del Superbonus, richiesta da più parti, ha detto: “la scadenza a fine 2021 è effettivamente troppo ravvicinata”. Il viceministro spinge per una proroga, anche perché le procedure per usufruire degli incentivi sono ancora molto lente: “noi vogliamo prorogare il Superbonus – ci ha spiegato –, il PD spinge molto su questo punto. Contiamo di utilizzare parte delle risorse del Recovery Fund. Dobbiamo dare un orizzonte temporale sufficientemente lungo per massimizzare il numero di interventi”. Sul problema della liquidità disponibile per gli interventi, ha tagliato corto spiegando che la credibilità degli incentivi (*... cosa è nuova forma di finanziamento a costo zero ...?!*) supera questa difficoltà.

Commento : *Va bene ... se non altro l'intervento merita un apprezzamento : il senatore Misiani si è posto il problema del costo e dei rischi sociali di una transizione ecologica, e quindi energetica, alquanto avventurosa. E' uno dei pochi che ne parla.*

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

Venerdì 9 Ottobre – SQ : Se il mondo dell'auto vira a oriente. Cronologia settimanale della mobilità 28 settembre - 4 ottobre

Mentre Bmw e Volkswagen intensificano gli investimenti in Cina, Elon Musk punta all'India nel 2021. In Germania acceso dibattito nel Governo sulle etichette “green” da applicare alle automobili che presentano le migliori performance in termini di emissioni: il ministero dell'Ambiente accusa quello dell'Economia di essere troppo sensibile alle pressioni dell'industria automobilistica e di includere nella lista troppe auto a combustione interna di grandi dimensioni. Total mette un piede nella mobilità elettrica del Regno Unito acquisendo la società che controlla più della metà delle colonnine di Londra. Settimana ricca di novità per Fca che chiude la querelle con la Sec Usa (pagando 9,5 milioni di dollari ma non ammettendo di aver violato le norme sul reporting delle emissioni) e presenta il nuovo cda di Stellantis: atteso per il 2 febbraio il verdetto dell'Antitrust UE sulla fusione.

- **Batterie.** Mercedes ha annunciato che i bus elettrici eCitaro ed eCitaro G articolati saranno venduti con la possibilità di essere equipaggiati con batterie allo stato solido piuttosto che con quelle tradizionali agli ioni di litio. La differenza sta nell'elettrolita, solido appunto, rispetto a quello inserito nelle batterie classiche che è invece liquido. Mercedes ha dichiarato che grazie a questa tecnologia le batterie avranno una durata maggiore con un aumento del 25% della densità energetica rispetto a quelle tradizionali agli ioni di litio. L'autonomia dei veicoli è stimata in un range compreso tra i 170 e i 220 km a seconda delle condizioni.
- **Il Cda di Stellantis.** Fca e Psa hanno annunciato la composizione del consiglio di amministrazione della nuova società nata dalla loro fusione: John Elkann sarà il presidente, Robert Pegeout vicepresidente, Carlos Tavares amministratore delegato e Henri de Castries amministratore senior indipendente. Fca nel frattempo ha annunciato di aver chiuso il contenzioso con la Sec, l'ente federale statunitense preposto alla vigilanza di Borsa, riguardo alla mancata comunicazione in merito ai test sulle emissioni: il gruppo italoamericano ha accettato di pagare una multa di 9,5 milioni di dollari. Nella nota pubblicata dall'ente statunitense si precisa che con l'accordo Fca non ammette di aver violato le norme sul reporting.
- **Colonnine Total.** La compagnia petrolifera francese ha acquisito la più grande rete di ricarica per auto di Londra. Total ha infatti completato l'acquisto da Bolloré Group della Blue Point London, a cui affiderà la rete di ricarica Source London che, con le sue 1.600 colonnine, rappresenta circa la metà di tutte le infrastrutture di ricarica su strada della capitale inglese.
- **Regno Unito a idrogeno.** Il Governo di Londra ha annunciato che il primo centro di ricerca, sviluppo e test del Paese per il trasporto a idrogeno avrà base nel Teesside, nel nord est dell'Inghilterra.
- **Etichetta “green” della discordia.** Secondo quanto riporta il quotidiano tedesco Süddeutsche Zeitung è in corso un aspro dibattito all'interno del Governo tedesco sulle etichette verdi da applicare alle

automobili per indicare ai clienti quelle che hanno emissioni di CO2 relativamente basse. In una lettera visionata dal giornale, infatti, il ministero dell'Ambiente accusa quello dell'economia di “cercare esplicitamente di sostenere il maggior numero possibile di modelli di motori a combustione di grossa cilindrata”. Piegare l'informazione ai consumatori alle preoccupazioni dell'industria danneggia anche la credibilità della politica di informazione dei consumatori e dell'etichettatura in generale”, ha scritto nella missiva il segretario di stato al ministero dell'Ambiente di Berlino, Jochen Flasbarth. *(Unicuique suum ... ministro dell' Ambiente !)*

- **Tesla.** A seguito della grande domanda la casa californiana ha aumentato di circa 500 euro il prezzo del pacco batteria domestico Powerwall: per montare a casa l'alimentazione di backup di Tesla ora occorrono 7mila dollari, se si escludono gli incentivi. Ridotto invece il prezzo delle Model 3 prodotte in Cina: il risparmio di circa l'8% – che porta l'auto a costare ora 36.800 dollari – è dovuto all'installazione di una batteria più economica prodotta localmente da un fornitore con sede nella provincia di Fujian. Non c'è solo la Cina però nelle mire di Elon Musk: il ceo della casa californiana ha infatti annunciato che nel 2021 Tesla si prepara a sbarcare anche in India.
- **Sguardo a oriente.** La Cina diventerà la base di produzione per le esportazioni nei mercati esteri di molte case automobilistiche. Ad affermarlo è Jochen Goller, ceo di Bmw Group China. Anche Volkswagen ha confermato i propri progetti di espansione nel Paese: l'amministratore delegato di Volkswagen Group China, Stephan Wollenstein ha infatti dichiarato che il gruppo di Wolfsburg investirà 15 miliardi di euro – di cui 2,1 entro fine anno – in Cina fino al 2024 sulla mobilità elettrica, in collaborazione coi suoi partner locali Faw, Saic Motor e Jac Motors. “Rimaniamo un partner attivo nella spinta della nazione verso l'elettrificazione e la carbon neutrality”, ha aggiunto il ceo Herbert Diess. Intanto la cinese Great Wall Motors ha acquisito gli impianti di produzione di General Motors a Rayong, in Thailandia. La casa automobilistica ha previsto di avviare la produzione nei suoi nuovi stabilimenti già nel primo trimestre del 2021.

Lunedì 12 Ottobre – SQ : Idrogeno, il tubo della discordia. Dal convegno del Coordinamento Free: trasportare il gas o consumarlo in loco? Stime divergenti sui costi tra Aie e Snam

Trasportare l'idrogeno attraverso i gasdotti costa molto ma, secondo Snam, i prezzi si potrebbero abbattere se l'Europa investisse “dai 30 ai 60 mld di euro” entro il 2040. La stessa cosa vale per l'idrogeno verde, ossia quello prodotto da fonti rinnovabili attraverso l'elettrolisi. Per gli esperti del settore, il prezzo degli elettrolizzatori è ancora molto alto e non si vedono margini di riduzione prima di 10 anni. In base agli studi di Enel, invece, il costo potrebbe diminuire del 15% già nel 2025, se tutti i Paesi europei cooperassero per la creazione di un'industria europea dell'idrogeno. Insomma, la strada dell'idrogeno è lastricata di incognite che sono emerse chiaramente nel corso del convegno organizzato lo scorso venerdì dal Coordinamento Free. (.....)

Ad aprire i lavori ci ha pensato il presidente del Coordinamento Free **G.B. Zorzoli** che ha rivolto un messaggio agli operatori del settore: “evitare che una grande scommessa come quella dell'idrogeno diventi una moda, oppure venga considerata come una panacea per tutti i mali”. Nello scenario attuale, ha spiegato Zorzoli, la produzione più rilevante di idrogeno è quella che sfrutta il gas naturale (cd. idrogeno grigio). “Si tratta di un processo con un grande impatto ambientale – ha evidenziato Zorzoli – perché per ogni kg di idrogeno prodotto abbiamo circa 8-9 kg di CO2 emessa”. Per azzerare l'impatto climatico, ha proseguito, bisogna produrre l'idrogeno verde che, tuttavia, è molto costoso e rappresenta solo lo 0,1% del mercato. “C'è anche l'idrogeno blu – ha aggiunto – ma la cattura e lo stoccaggio di CO2 ha ancora un costo che non è molto distante da 100 euro per tonnellata di CO2. Ci sono ovviamente degli sforzi per abbassare i costi ma oggi la situazione è questa”. Tra i fattori di cambiamento Zorzoli ha citato “il crollo verticale del costo della produzione elettrica specialmente da fotovoltaico. Anche il costo degli elettrolizzatori tenderà ad abbassarsi ma in un orizzonte di 10 anni”. In sintesi, per Zorzoli nei prossimi trent'anni l'impiego d'idrogeno avverrà principalmente nel comparto del “trasporto pesante e nei settori industriali dove è più difficile abbattere le emissioni di CO”, come le acciaierie, industrie chimiche e cementifici. “In questi settori – ha sottolineato – solo l'idrogeno può dare un contributo necessario” a raggiungere i nuovi target di decarbonizzazione fissati dall'Ue. Un discorso a parte invece è stato fatto per il trasporto dell'idrogeno. Sul punto Zorzoli ha citato un recente studio dell'Aie secondo cui “il trasporto attraverso i gasdotti nelle condizioni attuali è più costoso (ndr. del gas naturale), raggiungendo circa 0,7 dollari per kg dopo 1.000 km. Quindi la competitività dipenderà dalla distanza a cui l'idrogeno viene trasportato e per quale uso finale. Non c'è una ricetta unica”.

Di tutt'altro avviso è stato invece **Cosma Panzacchi (Snam)** che ha posto l'accento sul ruolo strategico della rete dei gasdotti per lo sviluppo della filiera dell'idrogeno. “Dal punto di vista delle infrastrutture – ha dichiarato Panzacchi – l'Italia può essere un ponte fra le realtà dove l'idrogeno verde costerà strutturalmente di meno, come il nord Africa, e i grandi centri di consumo, che saranno sicuramente l'Italia ma anche il nord Europa”. Sotto il profilo dei costi, Panzacchi ha poi richiamato lo studio “European

Hydrogen Backbone”, realizzato dai gestori dei gasdotti europei (proprio venerdì EntsoG ha pubblicato il Piano d'azione per la Roadmap 2050, disponibile in allegato). “Secondo le nostre stime – ha chiarito – è possibile trasportare un kg d'idrogeno con un costo compreso tra 0,1 e 0,2 euro per 1.000 km”. Questo risultato si otterrebbe, ha puntualizzato, “investendo da qui al 2040 a livello europeo un ammontare di risorse tra i 30 e i 60 miliardi”.

Passando alla distribuzione, anche **Claudio Spinaci** ha condiviso l'importanza di investire sull'infrastrutturazione. “Al contrario di alcuni settori, secondo cui finché non ci sarà l'idrogeno verde non dobbiamo partire con il piano di infrastrutturazione, noi pensiamo di utilizzare come veicolo intermedio l'idrogeno blu, al fine di partire con un effetto scala che ci consenta poi di allacciarci alla rete europea. Dal momento in cui avremo disponibili i carburanti sintetici – ha proseguito Spinaci – il beneficio di CO2 sarà immediato, in quanto si catturerà e si reimmetterà la CO2 quindi l'emissione netta sarà zero. Inoltre abbiamo una rete logistica assolutamente equivalente a quella dei prodotti petroliferi”.

Più prudente è stato il giudizio di **Paola Brunetto** (Enel), per cui in un'ottica di decarbonizzazione “l'idrogeno è un bene prezioso, non disponibile in quantità illimitate e molto costoso. Bisogna quindi utilizzare l'idrogeno come un complemento all'elettrificazione nei settori dove non si può decarbonizzare in altro modo”. Secondo Brunetto inoltre non ci sarà spazio per l'idrogeno nel settore del “riscaldamento delle abitazioni perché probabilmente è più conveniente utilizzare le pompe di calore ad alta efficienza”. Guardando all'idrogeno verde, infine, Brunetto ha parlato di “istallare gli elettrolizzatori insieme agli impianti rinnovabili. In questo modo si potrebbero abilitare i servizi ancillari e rendere gli impianti più flessibili, favorendo la penetrazione delle rinnovabili nel sistema elettrico”. Rispetto al tema della competitività, Brunetto ha poi richiamato alcuni dati elaborati dall'Enel, in base ai quali “il costo degli elettrolizzatori si abbasserà già dal 2025 del 15% rispetto a quello attuale. Per far ciò è necessario che tutti i Paesi europei collaborino per la creazione di un'industria europea dell'idrogeno”.

Giovedì 15 Ottobre – SQ : Stop al gasolio nelle case popolari di Milano. Il gestore MM: da quest'anno solo metano o teleriscaldamento

Quest'anno nessuna centrale termica nelle case popolari del Comune di Milano, gestite da MM, sarà più alimentata a gasolio: l'intero sistema, annuncia MM, sarà oil free, con alimentazione a metano o con allacciamento alla rete cittadina di teleriscaldamento. In un triennio, si legge, sono state convertite 49 centrali termiche con una potenza installata complessiva di circa 25.000 kW. I 42 complessi edilizi coinvolti, pari al 25% del patrimonio complessivo, riguardano 10.800 inquilini e il risparmio economico atteso è di circa il 50%.

“È un grande risultato che abbiamo raggiunto insieme”, commenta l'assessore alle Politiche sociali e abitative Gabriele Rabaiotti. “Siamo riusciti, come promesso, a liberarci dal gasolio, il combustibile più inquinante utilizzato per riscaldare gli appartamenti. Ora tutte le case del Comune danno il loro contributo al miglioramento della qualità dell'aria in coerenza con le strategie del piano clima comunale, e gli inquilini avranno un risparmio sulle spese di riscaldamento. Con questo tassello prosegue l'attività di riqualificazione del patrimonio residenziale pubblico della città e ci auguriamo ora che anche i condomini privati seguano in fretta il nostro esempio”.

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)