



Newsletter N. 35 / 2020

16 Novembre 2020

RISERVATA

Una Prima Pagina un po' affollata ma non tanto perché gli articoli sull' Idrogeno in realtà ne fanno uno solo. Invita a qualche riflessione l'editoriale di prof. Gatti.

%%%%%%%%%

Prima Pagina

1. *Scompare l' Unione Petrolifera, rimane il petrolio (G.Gatti) (Rivista Nuova Energia)*
2. *Idrogeno, Patuanelli: incentivi al "verde", non al "blu" (SQ)*
3. *Idrogeno, chi paga le scommesse azzardate di Patuanelli (SQ)*
4. *Idrogeno, l'ambiguità del Governo (SQ)*
5. *La mobilità elettrica ci salva dai cambiamenti climatici? (SQ)*

Mercato

6. *Il petrolio? I fondamentali sono intatti, domanda a 105 mln b/g al 2030 (SQ)*
7. *Carburanti, nuova acquisizione per EG negli Usa (SQ)*

Illegalità

8. *Carburanti, frodi da oltre 100 milioni nel Veronese (SQ)*
9. *Frodi carburanti, perché servono nuove norme (B.Sorrentino) (SQ)*

Politica, Istituzioni & Associazioni

10. *Emergenza Covid, Spinaci (Unem) molto preoccupato per la situazione della filiera (QE)*
11. *Qualità dell'aria, Italia condannata dalla Corte Ue (QE)*

Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

12. *Motus-E sugli investimenti del Governo per il rinnovo delle flotte (QE)*
13. *Usa, l'agenda "verde" di Joe Biden e Kamala Harris (SQ)*
14. *Euro 7, per la UE dovrà essere lo standard definitivo (SQ)*
15. *Gnl Napoli, Edison-Q8 chiedono la concessione (SQ)*
16. *Auto, i costruttori parlano di elettriche ma spingono le ibride plug-in (Sole24)*
17. *Camion a idrogeno, la corsa è partita. Cronologia (SQ)*

PRIMA PAGINA

1. **Lunedì 16 Novembre – Rivista Nuova Energia : Scompare l' Unione Petrolifera, rimane Il Petrolio (di Giuseppe Gatti)**

“ La transizione energetica fa la sua prima vittima con un suicidio eccellente. A immolare la propria vita è stata l'Unione Petrolifera che ha chiuso la propria esistenza, dopo 72 anni, con l'assemblea annuale del 6 ottobre scorso, ha abbandonato la sua denominazione storica e si è ribattezzata Unem (Unione energie per la mobilità). Un sacrificio sull'altare della politicaliy correctness o i primi effetti della damnatio memoriae a cui è stato ormai condannato il petrolio? Quello che colpisce è soprattutto l'indifferenza con cui la grande

stampa e di riflesso l'opinione pubblica hanno accolto questa operazione di chirurgia estetica. Proprio il silenzio che ha accolto questa volontà di cambiamento è la testimonianza di come l'oil sia ormai considerato morto e sepolto. Quello che un tempo era considerato l'oro nero, ormai è nero soltanto. Questa la percezione generale e come corollario abbiamo che le tematiche legate al petrolio sono state espunte dal dibattito pubblico, anche sulla politica energetica. Questo atteggiamento genera due conseguenze, entrambe estremamente negative e che dal sentimento collettivo risalgono al decisore politico. La prima è una fuga in avanti, ignorando barriere tecnologiche ancora da superare come economics che non tornano. La seconda è che viene offuscata la percezione della rilevanza che l'oil conserva e conserverà ancora per oltre un decennio all'interno del sistema energetico e si trascurano gli interventi necessari per mantenere in efficienza tutta la filiera. Già condannato, per furore ideologico, l'upstream (le maledette trivelle), il disinteresse generale investe ormai tutto il downstream, dalla raffinazione alla distribuzione carburanti. Chiaro esempio di fuga in avanti sono gli obiettivi assunti nel PNIEC quanto al contributo delle rinnovabili nei trasporti, posto per il 2030 al 21,6% contro il 14% fissato dall'Unione Europea con la Direttiva RED II (e per di più in Italia con il contributo dell'8% di biocarburanti avanzati, contro il 3,5% previsto a livello europeo). Pensare di raddoppiare in pochi anni la quota di rinnovabili nei trasporti (il target al 2020 era del 10%) è del tutto irrealistico, tanto più che mentre oggi c'è un unico obiettivo per benzina e gasolio, domani si dovrebbero avere quote separate per i due prodotti ed una più elevata miscelazione del gasolio (oggi siamo al 9%) pone problemi motoristici non indifferenti, che si presentano per altro anche volendo esasperare l'impiego del bioetanolo nelle benzine. Per carità, non sono problemi insolubili, i motori Flex (ideali per i diversi carburanti) sono largamente diffusi in Sud-America ed alcuni modelli sono disponibili anche in Europa, ma in ogni caso l'impatto sull'automotive non può essere tranquillamente ignorato. Non è infatti del tutto trascurabile che anche scontando la sensazionale crescita dell'auto elettrica annunciata dal PNIEC, con 6 milioni di vetture al 2030, vi sarebbero a quella data sempre 25 milioni di unità con motore a combustione interna (magari in formula ibrida). Quanto poi all'incapacità del decisore politico di cogliere la sostanza dei problemi legati alla filiera petrolifera c'è solo l'imbarazzo della scelta e mi limito ad un caso emblematico, l'ostinata battaglia del Ministro dell'Ambiente per aumentare l'accisa sul gasolio, parificandola a quella sulla benzina, nel nome della guerra ai SAD (Sussidi Ambientalmente Dannosi). Ora le accise sul gasolio sono di un 15% inferiori a quelle sulla benzina, ma siamo sicuri che si tratti di un sussidio e che sia ambientalmente dannoso? Intanto non esiste un criterio oggettivo a cui ancorare il livello delle accise, ma se vogliamo ragionare in termini di sostenibilità ambientale dovremmo parametrarle come una carbon tax e quindi in relazione alle emissioni di CO2. Ora a parità di potenza un diesel emette dal 20 al 30% in meno di CO2 di una vettura a benzina ed in più incorpora anche una quota di rinnovabili (il 9% in termini di energia), quasi assente nell'alimentazione a benzina. Quindi nessun sussidio ambientalmente dannoso, solo un pregiudizio ideologico nei confronti del diesel, con l'unico effetto certo di mettere in difficoltà l'autotrasporto nazionale, che si deve confrontare con una concorrenza europea, in specie dei paesi dell'Est, che gode di una tassazione sui carburanti nettamente più bassa di quella italiana. Per ristabilire la situazione attuale sarebbe quindi necessario aumentare l'indennizzo di cui godono le aziende di autotrasporto per i mezzi superiori a 7,5 tn di carico, aggravando comunque i costi di logistica per il commercio leggero, che è in grande sviluppo (si pensi alla crescita esponenziale che sta vivendo tutto l'e-commerce). Una linea, quella seguita dal Ministero dell'Ambiente basata sul presupposto implicito che l'utilizzo del gasolio nell'autotrasporto sia ormai una realtà marginale ed in via di scomparsa e non invece la componente quasi esclusiva nel trasporto commerciale ed industriale. Se si accantona l'ideologia e si guarda la realtà il vero problema che si impone è l'obsolescenza del parco circolante: l'età media degli automezzi in Italia è di quasi 12 anni e sono antecedenti ad Euro IV, quindi immessi in circolazione prima del 2006 oltre il 30% delle autovetture, più del 50% dei veicoli commerciali e del 60% degli industriali. Svecchiare e rinnovare il parco dovrebbe essere l'obiettivo chiave per rendere realistico un effettivo miglioramento ambientale nel settore dei trasporti con una progressiva decarbonizzazione, che deve far leva non su improbabili forzature tecnologiche, ma sulla migliore qualità sia dei carburanti sia dei motori oggi disponibili. In buona sostanza è un grossolano errore illudersi che l'era del petrolio sia già terminata, anche se non esiste più l'Unione Petrolifera.

Considerazioni : *Un editoriale, questo del prof. Gatti, che tocca due argomenti già oggetto di attenzione in queste mie Newsletter: l'ammaina bandiera della Unione Petrolifera senza l'onore al merito virtuale delle note del "Silenzio" che sempre accompagnano un estremo saluto che la dice lunga sulla seduzione del "cupio dissolvi" di cui la filiera è vittima e lo sconcerto per l'atteggiamento del pressapochismo, l'approssimazione, la leggerezza, la superficialità, il monumento al preconetto, che segnano le posizioni del Ministro dell' Ambiente nel sostenere la sua tesi sull' aumento delle accise sul gasolio. Ne segue che non aggiungerò nulla all' editoriale di per sé assolutamente completo mentre lo utilizzo per tornare su due argomenti che mi sono particolarmente cari perché ben riconducibili alle problematiche che viviamo in questi tempi e non soltanto in tema di energia. (1) L'importanza di essere "indipendenti" cioè la possibilità di guardare alla oggettiva realtà delle situazioni, cosa ragionevolmente possibile quando il pensiero e le azioni non sono condizionati da interessi, anche solo ideologici, di parte. Le persone che occupano posizioni di rilievo, nel pubblico e nel privato, le decisioni dei quali si riverberano sulla comunità, dovrebbero*

essere sottoposti al “test del preconconcetto e del rifiuto del confronto” un test che purtroppo non esiste. Conosco il prof. Gatti come una persona che, per cultura e per Dna, è una di quelle persone che più indipendenti-non-si può, quel genere di persone che mi piacerebbe popolassero il mondo della politica e dintorni, ma purtroppo non è così. (2) La politica, infatti ogni giorno di più sembra mostrare di non avere i mezzi propri per sviluppare le competenze che sarebbero necessarie nel ruolo che le competerebbe. Ideologie a parte, di destra, sinistra, di sopra e di sotto, non solo molto spesso mancano le competenze specifiche, che peraltro non è corretto pretendere vista la vastità e varietà delle tematiche da affrontare, ma soprattutto sembrano mancare le competenze in materia di approccio metodologico per affrontare i problemi lasciando così spazio a sub-logiche che si chiamano partito, difesa delle poltrone, interessi di parte. I “mezzi propri” sono quelli che si sviluppano principalmente a “scuola”....laddove una volta esistevano le scuole di partito dove i politici andavano per imparare a fare il loro mestiere, scuole che forse oggi non sono esistono più, anche perché oggi non sarebbero necessarie: c'è il web, dalla piattaforma Rousseau ai meno sofisticati FB, Twitter & Co. Perché tutto questo ? Per ricordarcene al momento opportuno, quando andremo a votare e dove il colore della lista è meno importante della scelta di coloro ai quali dare la delega di rappresentare i nostri interessi. E questo non vale solo per la politica.

2. Martedì 10 Novembre – SQ : Idrogeno, Patuanelli: incentivi al “verde”, non al “blu”. L'audizione in Senato. “L'idrogeno blu somiglia al greenwashing. Starace ci ha assicurato che in 3-5 anni il verde sarà competitivo”. Decreto Fer 2 entro novembre fuori dal Mise

Per dare un esempio a supporto di quanto scritto sopra vi consiglio di leggere i tre articoli a seguire tutti insieme insieme e poi di commentarli. Sono certo che vi risulterà chiaro il motivo per il quale l'argomento “idrogeno” è finito in “prima pagina”. In ogni caso troverete anche alcune mie considerazioni che proprio non riesco ad tenere per me....

Sì all'idrogeno verde, no all'idrogeno blu: è il verdetto pronunciato oggi dal ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli, durante l'audizione in commissione Ambiente del Senato sull'attuazione del Piano di Ripresa. Il ministro ha infatti dichiarato che il l'idrogeno prodotto da fonti rinnovabili (verde) sarà l'unico ad essere incentivato, mentre l'idrogeno ottenuto dalla cattura e stoccaggio della CO2 (blu) è stato declassato a mero “greenwashing”. (...)

È sul tema dell'idrogeno che tuttavia si è concentrata l'attenzione di Patuanelli, innescando un confronto con i senatori di maggioranza e opposizione. “Ritengo – ha chiarito – che nella transizione energetica il vettore sui cui investire sia quello dell'idrogeno perché potrà risolvere alcuni grandi problemi del passaggio verso l'elettrificazione dei sistemi produttivi, sia per quanto riguarda la produzione di energia e luce ma anche per quanto riguarda l'energia termica”. Per Patuanelli in particolare l' “elettrificazione forte” pone dei problemi di stoccaggio e accumulo, che potrebbero essere risolti grazie allo sviluppo dell'idrogeno. Lo schema disegnato dal ministro è stato quello di “implementare una catena produttiva italiana” degli elettrolizzatori e di sfruttare “il rapporto privilegiato che abbiamo con i paesi del nord Africa” (...?!) per produrre energia da fonte rinnovabile. Per quanto riguarda il trasporto inoltre il ministro ha fatto riferimento alla rete di Snam, che “è la più importante sicuramente in Europa e una delle più capillari a livello globale. Aver dovuto investire in un'infrastruttura così capillare – ha proseguito – ci porta oggi ad essere in una situazione di vantaggio rispetto agli altri competitor europei. Ho già sentito qualche critica rispetto al fatto che Francia e Germania investono 9 miliardi sugli Ipcei legati all'idrogeno, mentre l'Italia investe solo 3 miliardi. È perché noi abbiamo già l'infrastruttura”. Per questo Patuanelli ha parlato dell'Italia come di un potenziale “hub energetico di tutta l'Eurasia”.

La proposta del ministro ha raccolto il parere favorevole di Andrea Ferrazzi (Pd) che ha manifestato il suo consenso ad approfondire il tema (*..... non mi sembra un grande parere ...*) dell'idrogeno “perché dà la possibilità di stoccaggio e trasporto dell'energia”. Eugenio Comincini (Lv) inoltre ha posto l'accento sulla necessità di recuperare “il ritardo che l'Italia ha già accumulato rispetto ad altri paesi europei negli investimenti sull'idrogeno. È fondamentale – ha aggiunto – che si definisca una strategia con risorse certe”. Più critico è stato invece il commento di Paolo Arrigoni (Lega), secondo cui “la produzione di idrogeno verde nei prossimi anni è un po' un'utopia, perché bisogna realizzarlo con le fonti rinnovabili. Oggi – ha avvertito Arrigoni – siamo già in ritardo con le fonti rinnovabili per quanto riguarda la produzione di energia elettrica. Ritengo che vedremo dei campi sterminati di fotovoltaico in nord africa probabilmente tra qualche decennio perché lì il rischio commerciale è assolutamente alto”. Arrigoni ha quindi tirato in ballo la filiera dell'idrogeno blu “che, ad oggi, costa un terzo rispetto a quello verde ed è l'unico che potrebbe essere oggetto di una produzione di scala, attraverso i sistemi di cattura e stoccaggio della CO2. Dobbiamo capire – ha concluso – se il Governo vuole investire solo sull'idrogeno verde o anche sull'idrogeno blu”.

È arrivata subito la risposta negativa di Patuanelli: “non condivido il ragionamento sull'idrogeno blu che molto spesso assomiglia al “greenwashing. Non credo – ha specificato – che la captazione e lo stoccaggio siano le strade giuste da implementare. Per stimolare il mercato dell'idrogeno stiamo pensando di

prevedere una piccola quota obbligatoria (dal 3 al 5%) di utilizzo dell'idrogeno nei combustibili impiegati in alcuni settori, come il trasporto navale. La strategia nazionale per l'idrogeno inoltre sarà presentata entro poco tempo. L'a.d. di Enel Starace – ha concluso Patuanelli – nel corso di una chiamata fatta ieri, ci ha confermato che nell'arco di 3-5 anni l'idrogeno verde avrà un valore assolutamente competitivo. Quindi sono convinto che sia da sostenere l'idrogeno verde e non altro. Chi ha bisogno di fare captazione nei suoi processi già la fa e continuerà a farla. Io parlo di incentivazione non di divieto”.

3. Mercoledì 11 Novembre – SQ : Idrogeno, chi paga le scommesse azzardate di Patuanelli

(SQ col permesso dell'autore, riporta un commento di Carlo Stagnaro, fellow dell'Istituto Bruno Leoni, sulla presa di posizione ieri in Senato del ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli in tema di idrogeno. Il testo è stato pubblicato stamani su Twitter dall'autore.

Il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli ha detto al Senato che, nella strategia italiana sull'idrogeno, ci sarà spazio solo per quello verde (cioè da rinnovabili) e non per quello blu (di origine fossile con cattura della CO2). E' una scelta saggia? Vediamo.

(...) Patuanelli ha bollato come “greenwashing” l'idrogeno blu, sposando invece la causa dell'idrogeno verde. Sulla base di cosa? Questa è forse la parte più incredibile, ma ci arriviamo dopo. Prima stiamo al merito.

L'idrogeno verde è una splendida idea ma, attualmente e nel futuro prevedibile, ha costi spropositati. Le stesse stime della Commissione Ue mostrano un gap di costo tra l'idrogeno verde e blu notevole (e ancora di più tra l'idrogeno e il gas).

Inoltre, la Commissione ritiene che l'idrogeno verde diventerà competitivo (con quello blu) attorno al 2030 (ricordatevi questa data).

Oltre ai costi, c'è da tenere conto del contesto di mercato. In un paese come l'Italia, la priorità delle fonti rinnovabili dovrebbe essere la decarbonizzazione dell'energia elettrica in rete: utilizzarne parte per produrre H2 rischia di “cannibalizzare” questo obiettivo.

Tra l'altro, ciò avrebbe un impatto ambientale tutt'altro che ovvio: un MWh di energia rinnovabile immessa in rete spiazza emissioni di CO2 probabilmente maggiori rispetto a quanto accade se la stessa energia viene impiegata per produrre H2 verde anziché blu.

Da ultimo, l'Italia è all'avanguardia nelle tecnologie di stoccaggio della CO2 e, quindi, si trova nella condizione ideale per investire sullo sviluppo della CCS/U (carbon capture and sequestration / utilization).

(....) Avrebbe senso mantenere aperte tutte le strade: se incentivo dev'essere, sia per l'idrogeno di qualsiasi colore (al limite non il grigio). Naturalmente l'incentivo può essere differenziato in funzione del contenuto di carbonio.

Patuanelli ha scelto altrimenti. Ha stabilito che l'Italia diventi l'hub dell'idrogeno per l'Eurasia. Alle perplessità espresse dal senatore Paolo Arrigoni, Patuanelli ha replicato esplicitando il criterio con cui ha deciso. Cosa ha risposto il Ministro? Qui viene l'osservazione di metodo, che è – per certi versi – ancora più importante del merito. Cito testualmente quanto detto da Patuanelli in una sede istituzionale
Primo: secondo l'a.d. di Enel Francesco Starace, l'H2 verde sarà competitivo in 3-5 anni. E' possibile: certamente l'ad dell'(ex) monopolista elettrico ha informazioni affidabili e di prima mano. Nondimeno, è un outlier: (...?! *Indipendente ? Non ha interessi ? Non mi pare !*) il consenso è su un orizzonte più lungo (attorno al 2030, come detto).

Domanda: ha senso che un paese affidi la sua strategia su un tema tanto delicato e importante (visto il ruolo che l'idrogeno ha nel Piano energia e clima) a una previsione così tanto, diciamo, ottimistica?

Ripeto: è ben possibile che ex post abbia ragione Starace. Ma ex ante ne siamo certi? Se la previsione si rivelasse sbagliata chi ne pagherebbe il costo? E ha senso abbandonare tecnologie alternative sulla base di una simile scommessa?

Secondo punto: è normale o accettabile che il ministro dello Sviluppo economico impegni il Governo su una linea di politica industriale sulla base di “una chiamata fatta ieri” col capo di un'azienda a controllo pubblico?

La questione è tanto più grave perché non solo Patuanelli dice di agire sulla base dei suggerimenti di Starace, ma una consigliera di amministrazione dell'Enel, Mariana Mazzucato, è consigliera di del presidente del Consiglio Giuseppe Conte sugli stessi temi. (... Grande

Dunque: è Enel a dettare la politica energetica del governo? La domanda investe anche il M5S, di cui Patuanelli è espressione, visto che si è sempre intestato la battaglia contro i conflitti di interesse.

Nel passato ho spesso evidenziato che uno dei problemi del controllo statale sulle imprese è la maggiore capacità di catturare i regolatori, facendo prevalere l'interesse aziendale su quello generale. Non credevo, però, ne avrei visto un esempio tanto chiaro e netto.

4. Mercoledì 11 – SQ : Idrogeno, l'ambiguità del Governo

Sì a Starace e Alverà, no a Descalzi. Volendo personalizzare la questione, è quanto ha detto ieri in estrema sintesi il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli in commissione Ambiente in Senato, parlando di idrogeno in risposta a una sollecitazione del responsabile energia della Lega Paolo Arrigoni. Nel merito della questione rimandiamo alle osservazioni che Carlo Stagnaro ha pubblicato su twitter a partire dalla segnalazione della Staffetta, oltre che alle diverse perplessità emerse in queste settimane sull'efficienza del trasporto dell'idrogeno a distanza.

C'è poi un aspetto più squisitamente politico. Lo scorso giugno il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha espresso un sostegno esplicito e quasi entusiastico al progetto Eni di sequestro della CO2 a Ravenna, legato proprio alla produzione di idrogeno blu: "A Ravenna – disse il premier – abbiamo messo a fuoco questo progetto in questi giorni: nascerà il più grande centro al mondo di cattura e stoccaggio di CO2, quindi avremo l'energia blu e l'idrogeno integrale"

Qual è dunque la posizione del Governo in merito? Quella manifestata agli "stati generali" di Villa Pamphili o quella presentata ieri da Patuanelli nella sede più istituzionale, ma da un ministro (e un ministero) che ha dimostrato a più riprese di non essere proprio un peso massimo all'interno della compagine governativa?

***Considerazioni :** Molti di voi mi hanno sentito più volte sostenere la tesi per la quale, facendo un po' violenza al mio background scolastico e professionale di matrice "tecnica", un paese non deve essere affidato ai tecnici ma alla politica che deve mediare le proposte probabilmente perfette dei "tecnici" nelle rispettive aree di competenza ma non a livello dell' insieme-paese che sappiamo bene richiede l'attenzione nei confronti di problematiche più complesse come quelle sociali e culturali. Detto questo mi aspetto che la politica senta il dovere di dotarsi delle persone "giuste" dove come uno dei pre-requisiti fondamentali le vorrebbe non animate da spirito settario (non mi riferisco alle ideologie politiche personali) con le quali è impossibile discutere dove il confronto è solo per affermare le loro convinzioni con scarsa propensione a capire la reale consistenza dell' oggetto del confronto stesso, il tutto condito da una buona dose di presunzione e di una visione egocentrica dell'universo, in altri tempi un invito a nozze per l' inquisizione. Per fortuna i roghi non ci sono più, ma una forma di inquisizione rimane: quella che colpisce il discredito che alcuni soggetti politici raccolgono. Nella terzultima riga SQ si domanda quale sia la posizione del Governo in merito all' idrogeno, io mi chiedo quale sia la nostra posizione nei confronti di un Governo dove un suo rappresentante importante indica la strada che intende percorrere, in realtà poi saremo noi a doverlo fare, sulla base di una conversazione telefonica del giorno prima con una persona sulla cui indipendenza di giudizio è difficile credere. Altra domanda : se vale "Dubito ergo sum" vale anche "non dubito ergo non sum" ?*

5. Venerdì 13 Novembre – SQ : La mobilità elettrica ci salva dai cambiamenti climatici? (Luigi De Paoli)

" Non ha senso ignorare le emissioni di CO2 delle auto elettriche legate alla loro produzione e manutenzione/smaltimento, ma anche e soprattutto alla ricarica delle batterie, finché l'elettricità prelevata dalla rete non verrà prodotta solo da rinnovabili. Lo rileva nell'articolo che segue Luigi De Paoli, ordinario di Economia dell'Energia all'Università Bocconi di Milano. Considerato, spiega, che chi compera un'auto elettrica aggiunge i propri consumi a quelli preesistenti, gli vanno imputate le emissioni degli impianti che oggi concorrono a coprire l'ultimo kWh di domanda, ossia i termoelettrici. Per misurare le effettive emissioni di CO2 è quindi più corretto utilizzare il criterio marginale, da cui emerge che il risparmio di anidride carbonica delle auto elettriche oggi è assai inferiore a quanto spesso si afferma".

Un articolo da studiare più che leggere che quindi vi risparmio anche perché la super-sintesi della SQ è veramente fatta bene. Ne riporto alcune frasi che mi sembrano meritare qualche attenzione.

Cartesio ci ha insegnato ad utilizzare il dubbio come metodo per arrivare ad un migliore (se non assoluto) fondamento di ciò che sappiamo. Dubitare di ciò che ci viene presentato come evidente ci spinge a smontare la catena logica su cui sono costruite le "affermazioni evidenti" e a verificare il fondamento dei diversi passaggi per vedere se effettivamente una determinata affermazione regge a tale processo di verifica. Questo metodo è il contrario di quello applicato nella pubblicità (e spesso anche nella propaganda politica) che si basa sulla ripetizione ossessiva dello stesso messaggio fino a farlo diventare "evidente".

" Questa premessa metodologica può essere applicata all'affermazione, ripetuta ormai da molti e molte volte, che l'auto elettrica ci permette di azzerare le emissioni di anidride carbonica (qualcuno più cauto si limita a dire che le riduce di molto) e quindi che la sua rapida diffusione è essenziale nella lotta ai cambiamenti climatici. È ben noto che i sostenitori di una rapida diffusione dell'auto elettrica sottolineano anche altri vantaggi di questo tipo di auto: migliora la qualità dell'aria delle città, abbatte il rumore, può rilanciare la domanda sostenendo l'occupazione... Ognuna di queste affermazioni richiede un esame per essere circostanziata, ma qui ci vogliamo occupare solo della prima affermazione: chiedendoci se sia vero

che l'auto elettrica oggi - confrontando due auto simili che diano lo stesso servizio - ci permette di ridurre molto le emissioni di CO2." (...)

"Secondo la teoria economica, infatti, per studiare l'equilibrio di mercato bisogna guardare alla domanda e all'offerta marginale (l'ultimo kWh richiesto e prodotto). Dal lato della domanda chi compera un'auto elettrica è un consumatore marginale, cioè fa crescere la domanda elettrica aggiungendosi ai consumi elettrici tradizionali. Dal lato dell'offerta gli impianti di produzione marginale oggi sono gli impianti termoelettrici in quanto gli impianti a fonti rinnovabili (Fer), a basso o nullo costo variabile, sono i primi ad essere utilizzati mentre se la domanda cresce si mettono in funzione gli impianti termoelettrici. Se ne deduce che alla domanda elettrica marginale delle auto elettriche vanno imputate le emissioni degli impianti marginali, cioè degli impianti termoelettrici. In Italia tali impianti sono prevalentemente gli impianti a gas naturale a ciclo combinato, ma, in altri casi (in Germania?) o in alcuni momenti, potrebbero addirittura essere impianti a carbone. Applicando il criterio marginalista, le emissioni indotte dalla domanda delle auto elettriche non è pari alle emissioni medie per kWh e neppure a quella della media temporale a seconda del momento della ricarica, ma alle emissioni degli impianti marginali, che sono superiori." (...)

"Da quanto precede si può trarre la conclusione che non ha senso ignorare le emissioni di CO2 delle auto elettriche legate alla loro produzione/manutenzione/smaltimento, ma anche e soprattutto alla ricarica delle batterie finché l'elettricità prelevata dalla rete non verrà prodotta (solo) da Fer. Inoltre, come si è visto, quando l'elettricità è prelevata dalla rete, sarebbe più corretto da un punto di vista metodologico utilizzare il criterio delle emissioni marginali provocate anziché il criterio delle emissioni medie per la produzione dell'energia elettrica immessa in rete (istante per istante o nell'anno). Se si segue questo criterio, i calcoli delle emissioni di CO2 per km (da sottoporre ad attenta analisi) indicano che comunque già oggi in molti paesi le auto Bev consentono un risparmio di emissioni rispetto alle auto Ice, ma in misura decisamente più ridotta (in Italia dell'ordine del 20-40%), rispetto a quanto lasciato intendere soprattutto da coloro che assimilano l'auto elettrica alla scomparsa delle emissioni. I risparmi indotti nelle emissioni di CO2 variano a seconda del Paese e nel tempo. È prevedibile che il progresso nelle performance delle batterie consentirà una riduzione delle emissioni del ciclo di vita dei veicoli Bev. Tuttavia, se si accetta il criterio delle emissioni marginali, il maggiore risparmio si avrà solo quando effettivamente la produzione elettrica da Fer potrà essere destinata anche alle auto elettriche."

"Possiamo quindi dire che, dal punto di vista ambientale, la posizione adottata dall'UE nel regolamento europeo 2019/631 di considerare i veicoli Bev come Zev (zero emission vehicle) non è condivisibile. Essa tende a rafforzare la diffusione della falsa opinione "auto elettrica uguale zero emissioni". La forte spinta che ne deriva a sostenere la rapida crescita delle vendite di auto elettriche, anche con incentivi diretti da parte dei Governi, sembra più giustificata dalla volontà di spingere la produzione su larga scala delle auto elettriche e delle batterie in Europa (ipotizzando di replicare i risultati di riduzione dei costi come accaduto nel settore fotovoltaico senza però esportare la produzione in Cina) che da motivi ambientali. Solo nel lungo periodo (dopo il 2030), quando l'elettricità da Fer avrà sostituito (quasi) integralmente la produzione termoelettrica, questa politica potrà davvero contribuire a ridurre le emissioni di CO2"

Considerazione : L'analisi del prof. De Paoli, mi sembra assolutamente corretta come pure condivido le conclusioni (che ho sottolineato) ma il messaggio che mi piace di più è quello che viene dal riferirsi a Cartesio per quel "Dubito ergo sum". Un concetto che non è parte della cultura di questi tempi quando quella dominante è a quella delle certezze assolute, che relega il prof. De Paoli, ma se me lo permettete anche il sottoscritto spero insieme a tutti voi, nel ristretto cluster di coloro che dubitano per capire e quindi acquisire qualche certezza. Con riferimento ai tre articoli precedenti abbiamo un ottimo esempio di una persona che ha solo certezze e di un'altra che non sente di dover dubitare della validità di opinioni di terzi tra l'altro acquisite per telefono.

MERCATO

6. Martedì 10 Novembre – SQ: Il petrolio? I fondamentali sono intatti, domanda a 105 mln b/g al 2030. Il ceo di Adnoc Al Jaber: al via i futuri sul Murban

L'industria petrolifera è in un momento difficile ma i fondamentali a lungo termine sono intatti: la domanda di petrolio crescerà fino a superare i 105 milioni di barili al giorno entro il 2030 e continuerà a fornire oltre la metà del fabbisogno energetico mondiale per molti decenni a venire. Lo ha detto Sultan Ahmed Al Jaber, ministro dell'Industria degli Emirati Arabi Uniti e ceo della Abu Dhabi National Oil Company (Adnoc), aprendo la Abu Dhabi International Petroleum Exhibition and Conference 2020 Virtual (Adipec).

Il settore petrolchimico, ha aggiunto, continuerà a crescere a un ritmo sostenuto fino al 2050 e oltre, in linea con la costante espansione della classe media globale. "Il nostro settore può e deve giocare un ruolo importante nella ripresa post-Covid".

Al Jaber ha detto inoltre che Adnoc crescerà nel trading: "Il mese prossimo inizieremo a fare trading sull'intero portafoglio dei nostri prodotti raffinati e nel primo trimestre del prossimo anno vedrà il lancio di Ifad (Ice Futures Abu Dhabi), prima borsa in cui scambiare future basati sul greggio Murban di Abu Dhabi. Adnoc sta inoltre espandendo il programma di cattura della CO2 fino a 5 milioni di tonnellate di CO2 l'anno ed "esplorerà il potenziale di nuovi combustibili come l'idrogeno".
Tra gli azionisti di Adnoc c'è Eni al 20%.

Commento : *Per fortuna che alla decarbonizzazione dell' energia e per salvare il pianeta potrà pensarci l' Europa e più ancora in proporzione l' Italia. Interessante sapere che Eni è presente in Adnoc per il 20 %..., ma forse solo per il progetto della cattura della CO"....*

7. Giovedì 12 Novembre – SQ : Carburanti, nuova acquisizione per EG negli Usa. Schrader Oil, con 18 aree di servizio. Erogato Usa a 11 miliardi di litri

EG Group ha firmato un accordo per l'acquisto di Schrader Oil, una catena di 18 minimarket e stazioni di rifornimento nel nord del Colorado che impiega 150 persone. La società britannica, presente anche in Italia con quasi 1.200 punti vendita a marchio Esso, gestisce già una rete di 88 negozi di alimentari Loaf 'N Jug in Colorado, con circa 1.500 dipendenti. I siti di Schrader Oil saranno rinominati Loaf 'N Jug.

Mohsin Issa, fondatore e co-ceo di EG Group, ha commentato: "Abbiamo un fermo impegno a continuare a far crescere la nostra presenza negli Stati Uniti. Siamo estremamente lieti di aver raggiunto un accordo per l'acquisizione di Schrader Oil, un altro grande rafforzamento alla nostra rete di attività".

Negli Stati Uniti, EG Group possiede e gestisce attività Cumberland Farms, Certified Oil, Fastrac, Kwik Shop, Loaf 'N Jug, Minit Mart, Quik Stop, Tom Thumb e Turkey Hill. L'acquisto di Schrader Oil porterà la rete di EG Group a più di 1.700 esercizi in 33 Stati, con un erogato annuo di più di 11 miliardi di litri di carburante e vendite non oil per oltre 3 miliardi di dollari.

ILLEGALITA'

8. Lunedì 9 Novembre – Daily Verona Network : Carburanti, frodi da oltre 100 milioni nel Veronese

L'Agenzia Dogane e Monopoli di Verona ha sequestrato a imprenditori scaligeri beni per oltre 100 milioni di euro nell'ambito di un'indagine sulle frodi nel settore dei carburanti. Gli accertamenti si sono infatti concentrati su operatori commerciali di prodotti energetici stabiliti nel veronese che si sarebbero resi responsabili di frodi di diversa natura. Nel dettaglio, l'analisi dei rischi fatta dagli uomini dell'Agenzia ha consentito di individuare una società creata da imprenditori scaligeri che, dichiarando fittiziamente la propria sede all'estero, dal 2017 al 2020 ha commercializzato in Italia ingenti quantità di carburante. (Ansa)

Immediato il commento di Confcommercio Verona. «La concorrenza sleale, sotto forma di acquisto di prodotto a prezzi fortemente ribassati e fuori mercato che viene proposto da operatori non conosciuti che non ne garantiscono la legittima provenienza, sta minando gli equilibri del settore del commercio di carburanti e mettendo in grandissima difficoltà le aziende che, per etica, non hanno ceduto alle lusinghe dei facili guadagni»(....) *Così il presidente* del sindacato energia di Confcommercio Verona il cui direttivo, in carica dal 2018, si è riunito nei giorni scorsi. «Un fenomeno sempre più diffuso anche nel veronese che determina oltretutto anche un danno ambientale, in quanto viene commercializzata materia prima che non assolve l'obbligo della biomiscelazione attraverso cui avviene l'abbattimento della CO2 grazie alla percentuale di carburanti di origine vegetale». «Ci congratuliamo e ringraziamo la Guardia di Finanza di Verona per le due operazioni che in questi giorni hanno portato al sequestro di beni e denaro rispettivamente per 100 milioni (notizia di oggi) e per 80 milioni di euro ("Free Fuel" a Mozzecane) a carico di società operanti nel commercio di carburanti nel territorio scaligero». «Queste si vanno a sommare alle altre quattro operazioni, altrettanto importanti, che si sono succedute negli ultimi 12 mesi nei confronti di società operanti sempre nella nostra provincia, da Arcole a Sommacampagna, da Cologna Veneta ad Albaredo D'Adige e che dimostrano l'impressionante dimensione del fenomeno» «è necessario che i disonesti rispondano per l'Iva evasa, come peraltro già prevede il comma 3 ART 60-bis D.P.R. 633/1972, che sancisce la responsabilità solidale per il pagamento dell'Imposta: ciò permetterebbe allo Stato di disporre di risorse particolarmente utili in questo momento storico di grave emergenza economica a causa del Covid». «Tale operazione rappresenterebbe un deterrente per un mercato che ancora registra, purtroppo, traffici irregolari». L'associazione si impegna, sempre più convintamente, a segnalare alle Autorità le situazioni poco chiare e, appena possibile, dopo le restrizioni Covid, programmerà una iniziativa per meglio spiagare il fenomeno dell'illegalità nel commercio dei carburanti all'opinione pubblica.

Considerazioni : Tre. (1) *Assoindipendenti si associa al “grazie” rivolto alla GdF di Verona per le operazioni portate a termine nelle ultime settimane. Mi sia però permesso aggiungere Finalmente ! Che Verona fosse diventato il crocevia di traffici illegali con derive geografiche almeno fino al Centro Italia, forse oltre, era noto da tempo grazie anche ad una promozione delle vendite attraverso mail con tanto di nomi, cognomi, indirizzi e recapiti telefonici. Capisco le difficoltà che accompagnano operazioni del genere ma tre-quattro anni sono troppi;* (2) *Come al solito mancano i nomi ... cioè no... i nomi sono presumibilmente noti a livello di mercato locale ma continuo a pensare che dovrebbero essere resi noti al pubblico insieme a quelli degli acquirenti dei carburanti fino all’ anello finale del punto vendita. Gli addetti ai lavori “onesti” vorrebbero conoscere questi soggetti piuttosto che la società estera fasulla anche perché potremmo avere qualche sorpresa in termini di ramificazione del fenomeno della illegalità. Facciamo qualche conto: assumendo una “quota mercato” della illegalità pari al 20% (sono numeri che si leggono sulla stampa di settore) riferita al solo gasolio abbiamo circa 3.2 miliardi di litri “illegali” trasportati in giro per il Paese da circa 90.000 Atb/anno, cioè 410 Atb/giorno; assumendo una consegna per cliente ogni 2 giorni a settimana ne verrebbe che abbiamo 1.200+ (5 % del totale) punti di consegna “illegali” di fatto sconosciuti ma che a qualcuno apparterranno pure ! Qualcuno che, evidentemente sfruttando qualche forma di mimetizzazione, secondo me non è meno colpevole delle società estere fasulle ! Collaborazionisti allo stato puro !* (3) *Su richiesta dell’ interessato non ho riportato su questa Newsletter il nome del presidente del sindacato energia della Confcommercio di Verona anche se lo si ritrova sulla stampa locale il che vuol dire che si tratta di una persona che “ci ha messo la faccia”, e non solo in questa occasione, a differenza dei pochi o tanti appartenenti alla famiglia degli “anonimi ma onesti”. Quella di “metterci la faccia” per dare peso alla lotta alla illegalità è una opportunità che il sistema nel suo insieme ha perso soprattutto nei suoi primi anni, anche comprensibilmente, ma non di meno un errore.*

9. Martedì 10 Novembre – SQ : Frodi carburanti, perché servono nuove norme. Le riflessioni di Bonaventura Sorrentino

“ Chi segue questo quotidiano sa che da anni scrivo su questo argomento e, a dire il vero, anche molto prima me ne sono occupato professionalmente. Ultimamente ne parlano e ne scrivono più o meno tutti, da ogni prospettiva, non sempre con completezza.

La “questione illegalità” è di una complessità estrema e soprattutto articolata. Ne è prova il fatto che, nonostante gli sforzi del legislatore e dei verificatori, il sistema fraudolento non solo non si è interrotto ma a mio avviso neanche frenato in modo sensibile; ne è prova la richiesta sul mercato dei depositi fiscali e di quelli con autorizzazione da depositario registrato.

Le notizie su casi di frode denunciati e venuti alla luce sono purtroppo la **punta di un iceberg**, nonostante gli sforzi encomiabili della Amministrazione Finanziaria. Non voglio ripetere l'exkursus normativo che tutti conosciamo e che si è dimostrato inadeguato così come insufficienti, al momento, gli interventi della Amministrazione Finanziaria.

Come ho sempre asserito, per combattere un fenomeno criminoso occorre individuarne le cause e le concause e dunque rimuoverle. Insistere invece puramente e semplicemente nel provare a rendere la vita difficile alla operatività dei depositi è solo un palliativo che, oltre a non produrre gli effetti desiderati, comporta spesso un atteggiamento stringente dell'Amministrazione Finanziaria facilmente contestabile, con riferimento alle eccezioni enunciate ai richiedenti, con la conseguenza ricorsi che vanno oltretutto a ingolfare le Commissioni tributarie.

Chi dice che il fenomeno va combattuto con le armi che si hanno a disposizione senza ulteriori accorgimenti normativi, si sbaglia nella evidenza della realtà dei fatti. L'illegalità, in ogni settore, non si combatte con il desiderio o l'auspicio che si riduca o scompaia, figuriamoci se può accadere con **norme inadeguate**.

Il legislatore purtroppo si è mosso tardi e male, la mia sensazione è che non avesse in origine ben presente l'entità del problema per gli aspetti fiscali (almeno sei miliardi di euro di evasione) e di mercato (concorrenza sleale e squilibrio orientato alle frodi).

Resta in evidenza, da un lato, la non piena efficacia delle norme e, dall'altro, la difficoltà anche delle Agenzie, con le armi che gli vengono concesse, a provare a frenare il fenomeno per gli aspetti amministrativi e procedurali, eccedendo in qualche caso in una interpretazione restrittiva facilmente contestabile.

Una integrazione efficace della normativa vigente, ad esempio con considerazioni proceduralizzate sul **reverse charge**, a fronte di una disponibilità comunitaria, mi sembra opportuna, anche se già non resa operativa qualche tempo fa.

In ogni caso vanno prese in considerazione, senza ombra di dubbio, **ulteriori norme** che integrano le zone grigie attualmente evidenti. Norme inadeguate non possono contrapporsi in maniera soddisfacente a pratiche fraudolente complesse e articolate, e infatti non lo stanno facendo. Da che mondo è mondo se le norme non funzionano o si modificano o si cambiano, utilizzando ulteriori fonti normative.

Il diritto però è soprattutto chiarezza e la “certezza del diritto” è garantita da norme scritte che funzionino. Non è condivisibile chi ritiene che bisogna contrapporsi alle frodi con le norme che sono disponibili, seppure evidentemente inadeguate. Sostanzialmente un fenomeno di tale entità va assolutamente affrontato, con

norme adeguate, congiuntamente nelle tre direzioni: prevenzione, indagini serrate e pene certe e tempestive.

La **prevenzione** dovrà con ancor più attenzione riguardare controlli e verifiche, già proceduralizzate, ma con piani strategici e condivisi tra gli organismi di vigilanza, alla luce di studi su metodologie e sistemi di frode, tra l'altro in continua evoluzione finalizzata ad eludere le norme vigenti. Le **indagini** orientate al tempestivo recupero delle prove e delle sinergie criminose e di evasione. Il tutto con un sempre maggior utilizzo di sistemi informatici, che consentano un immediato incrocio di dati ed informazioni. Infine **processi certi e tempestivi**: la certezza della pena è senza ombra di dubbi un deterrente.

Presumibilmente l'exasperazione ha indotto a taluni a ritenere inutili i processi a soggetti che molto probabilmente delinqueranno di nuovo. La pena, specialmente se esemplare, è sempre e comunque quantomeno un deterrente oltre a identificare un delinquente con precedenti specifici in materia di frodi e relative condanne, da controllare in ogni sua operatività futura.

Sostenere che i processi non servono ai fini di debellare il fenomeno, perché gli imputati sono persone che delincono abitualmente e che presumibilmente continuerebbero a farlo dopo i processi, mi lascia fortemente perplesso. Comprendo che si va a cadere in un discorso di più ampia portata e di diversa competenza per materia, ma è del tutto evidente che una simile asserzione possa lasciare basiti. Sarebbe come dire stracciamo il codice penale e di procedura penale perché i delinquenti abituali ci saranno sempre ed è inutile processarli. Certo è che **quasi nessuno è stato a tutt'oggi processato** e le frodi si sono incrementate esponenzialmente.

Un'ultima considerazione da fare riguarda l'attenzione da rivolgere al prodotto nei due aspetti: il primo con riferimento agli strumenti da utilizzare per la sua tracciabilità nel corso dell'intera filiera, il secondo dovrebbe riguardare un'analisi di comparazione della quantità di prodotto che arriva da Paesi diversi dal nostro con quello del mercato nazionale: se permane un "delta", bisogna forse farsi altre domande.

Commento : *Condivido nella quasi totalità il punto della situazione che mi sembra abbia voluto fare l' avv. Sorrentino a partire dalla affermazione che il fenomeno è ben lungi dall' essere stato messo sotto controllo. Non sono certo di aver compreso cosa volesse significare la frase "per combattere un fenomeno criminoso occorre individuarne le cause e le concause e dunque rimuoverle": naturalmente d'accordo sul concetto chiederò all' amico Bonaventura cosa non è conosciuto delle cause e concause perché dubito che ci sia altro fenomeno che in cinque anni di sua manifestazione ne abbia a noi ancora sconosciute..... Direi di più che ne abbiamo sempre conosciuto con grande approssimazione anche i protagonisti ed interpreti , a vario livello di manovalanza, anche se i nomi li abbiamo confinati nella nostra memoria in attesa che l'esito di qualche processo li confermasse, fatica inutile dal momento che l' avvocato ci conferma che i processi non sono stati celebrati. A tale riguardo, per vs info, dal 2015 all' ottobre 2018 avevo contato 23 mega-operazioni di Procure e GdF alle quali penso se ne possano aggiungere un' altra decina (io ho deciso di non perdere tempo a tenerne traccia) tutte ancora in atteso di processo. Insomma quali cause e concause non ci sarebbero ancora note? Colgo l'occasione per evidenziarne una che certamente l'avv. Sorrentino conosce, che è perfettamente nota ma della quale si tende a parlare poco: mi riferisco all' incomprensibile aumento nel numero dei depositi fiscali e non. Se una tubatura dell' acqua o del gas ha delle perdite la prima cosa che si fa è quella di chiudere la valvola a monte..... più difficile se le perdite si verificano in un sistema di 362 depositi fiscali e 3.271 depositi commerciali (dati 2016) con un aumento di 2.347 unità in 16 anni e magari si rilasciano ancora autorizzazioni per l'aumento delle loro capacità, anche perché le valvole non sembrano essere a tenuta per più di qualche giorno. In teoria i depositi ad uso carburanti dovrebbero essere chiusi, con la sola eccezione di quelli che operano nel settore agricoltura e riscaldamento per quel poco che ne è rimasto, ma evidentemente qualcuno, anzi molti, della filiera non sembrano d'accordo, quindi politica, istituzioni, magistratura non c'entrano. Difficile vincere una guerra quando il nemico è in casa .! L'ho già detto in altra occasione: è lungi da me ritenere che nel sistema ci siano 3.000+ soggetti che operano nel mercato della illegalità ma per un certo numero è così.*

Naturalmente sono d'accordo che tutto questo non consenta ad una persona con un minimo livello di cultura e di buon senso di considerare inutili i processi: è solo una improvvida inutile provocazione per raccogliere facili consensi (a criticare sono buoni tutti) mentre c'è da chiedersi seriamente perché i processi non sono celebrati. Mi hanno spiegato che in parte la causa è nel fatto che i giudici non si sentono certi di avere le leggi "giuste" per condannare o assolvere. Ad un ingegnere una tesi del genere vuol semplicemente dire che il legislatore, ma anche chi lo ha istruito, e consigliato, non sa fare il mestiere che gli compete, cioè non sa fare le leggi. Bel circolo vizioso Se è così siamo messi bene ! Non è che gira e rigira torniamo al problema di una incompetenza generalizzata ? Caro amico avvocatoCome può essere risolto un problema del genere ? Suggestimenti ?

Reverse charge : Lo sapete già ... Assoindipendenti ne ha proposto l'adozione su base temporanea alla fine del 2016 collezionando le critiche di tutto il sistema, società petrolifere innanzitutto Per quanto ne so, dopo la conversione di Assopetroli, le società petrolifere sarebbero ancora contrarie e ne conosciamo i motivi. E' in corso una iniziativa, che peraltro mi ha coinvolto, per riproporre il reverse charge sempre su base temporanea per il tempo necessario a portare a termine tutte le iniziative che dovrebbero (...il condizionale è d'obbligo) sconfiggere il fenomeno della illegalità anche se l'occasione "giusta" l'abbiamo

manca nel 2016-17. Concettualmente continuerei ad essere favorevole con la sua adozione su base temporanea ma confesso che l'emergenza Covid-19 qualche preoccupazione me la dà anche se mi rifiuto di pensare che i gestori diventino tutti evasori e che il potenziale realistico "danno" debba essere necessariamente maggiore del vantaggio. Rimane il problema della liquidità che verrebbe a mancare alla categoria dei supplier ma forse anche per questo una soluzione potrebbe essere trovata.

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

10. Martedì 10 Novembre – SQ : Emergenza Covid, Spinaci (Unem) molto preoccupato per la situazione della filiera

“Oggi la nostra principale preoccupazione è quella di garantire la tenuta del sistema industriale messo a dura prova dall'emergenza sanitaria, perché solo un sistema sano e competitivo sarà in grado di affrontare le sfide che ci attendono”. Lo dice Claudio Spinaci, presidente di Unem (ex UP) in un'intervista che appare nella newsletter dell'Associazione Italiana Economisti dell'energia (Aiee) di cui è presidente Carlo Di Primio. Aggiungendo che “gli ultimi mesi sono stati molto pesanti per tutti gli operatori della filiera. Le perdite economiche sono state rilevanti. La raffinazione sta forse affrontando uno dei suoi momenti peggiori perché il crollo della domanda nei trasporti ha spinto ai minimi le quotazioni internazionali dei prodotti a fronte di prezzi del greggio che, dopo il forte calo iniziale, si sono stabilizzati intorno ai 40 dollari/barile grazie agli accordi tra Paesi produttori. Ciò ha causato una evidente compressione dei margini di raffinazione, negativi da mesi”. “Un discorso, rileva Spinaci, che vale anche per la parte logistica e distributiva visto il crollo dei volumi commercializzati, che deve peraltro fare i conti con la piaga dell'illegalità che trova terreno fertile nell'attuale momento di crisi. Una situazione che ci preoccupa ancora di più alla luce delle nuove misure restrittive che si stanno rendendo necessarie per contenere il diffondersi della pandemia. Non è un caso che si comincia a vedere l'uso della cassa integrazione anche nelle nostre aziende, cosa che finora non era mai accaduta”

11. Mercoledì 11 Novembre – QE : Qualità dell'aria, Italia condannata dalla Corte Ue. “Superato in modo sistematico e continuato il limite per il PM 10”. Il ministro Costa: "La sentenza sia stimolo per il Governo a fare di più e meglio"

A pochi giorni dall'avvio da parte della Commissione europea della terza procedura d'infrazione contro l'Italia per il mancato rispetto dei limiti sulla qualità dell'aria, la Corte di Giustizia Ue ha condannato il nostro Paese per aver “superato in maniera sistematica e continuata” tra il 2008 e il 2017 i livelli di PM 10. (...) Secondo la Corte, il fatto che i valori limite non siano stati superati in alcuni anni durante il decennio considerato “non osta all'accertamento di un inadempimento sistematico e continuato”. Infatti, il “valore limite” fissato dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria “deve essere conseguito entro un dato termine e non essere superato una volta raggiunto”.

Inoltre, i giudici del Lussemburgo sottolineano che una volta che la constatazione sia stata accertata “è irrilevante che l'inadempimento risulti dalla volontà dello Stato membro al quale è addebitabile, dalla sua negligenza, oppure da difficoltà tecniche o strutturali cui quest'ultimo avrebbe dovuto far fronte, salvo stabilire l'esistenza di circostanze eccezionali le cui conseguenze non avrebbero potuto essere evitate”. Circostanze non dimostrate dal nostro Paese, che si è limitato a sostenere che alcune fonti d'inquinamento dell'aria non potevano essergli imputate, “come esempio quelle che sarebbero influenzate dalle politiche europee di settore, o sulle particolarità topografiche e climatiche di talune zone interessate”. (...) La sentenza (disponibile in allegato) rileva inoltre che l'Italia non ha adottato in tempo utile misure adeguate per garantire il rispetto dei valori limite per il PM 10. Le misure previste dai piani per la qualità dell'aria, infatti, “per una grande maggioranza sono state previste solo in tempi estremamente recenti”, tanto più che “molti di questi piani dichiarano una durata di realizzazione degli obiettivi che può essere di diversi anni, se non addirittura di due decenni”. Secondo la Corte, tale situazione “dimostra, di per sé, che l'Italia non ha dato esecuzione a misure appropriate ed efficaci affinché il periodo di superamento dei valori limite fissati per le particelle PM 10 sia il più breve possibile” e ha adottato un approccio che “si risolverebbe nell'ammettere una proroga generale, eventualmente sine die, del termine per rispettare tali valori”. La Commissione potrà chiedere adesso sanzioni pecuniarie al nostro Paese. (...)

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

12. Venerdì 6 novembre 2020 : QE : “Elettrificazione Tpl sia perno della sostenibilità ambientale e sociale” . Motus-E sugli investimenti del Governo per il rinnovo delle flotte

Motus-E, l'associazione che riunisce vari soggetti della mobilità elettrica, ha chiesto al Governo di supportare lo sforzo necessario per l'elettrificazione del Trasporto pubblico locale. “Apprezziamo l'impegno del Governo sugli investimenti per il Tpl, come dichiarato dalla ministra De Micheli (Mit) per rendere le flotte più sostenibili. Si parla di alcuni miliardi di euro che se confermati potrebbero rappresentare una svolta per i prossimi anni. Il Tpl elettrico può diventare uno dei perni della elettrificazione del Paese coniugando così la sostenibilità ambientale con quella sociale”, ha detto il segretario generale di Motus-E, Dino Marcozzi, commentando l'intervento della ministra al webinar dal titolo “Rinascimento elettrico: come la mobilità a zero emissioni cambia le città”, tenutosi nelle giornate di Ecomondo-Key Energy. Per l'associazione – che ha affidato le sue riflessioni a una nota - “bisogna insistere sempre più sulla centralità della mobilità elettrica negli ambiti urbani, mostrando gli effetti benefici delle emissioni zero nella qualità dell'aria delle città italiane”, (....)

Commento : Una volta tanto sono d'accordo con Motus-E, non motivo sufficiente per associarmi. d'accordo per quanto riguarda il Tpl. D'altra parte molti anni fa tram e filobus coprivano gran parte del trasporto pubblico. Corsi e ricorsi storici

13. Martedì 10 Novembre – SQ : Usa, l'agenda “verde” di Joe Biden e Kamala Harris. La lotta al cambiamento climatico e la transizione energetica saranno due priorità della nuova amministrazione. Ma molto dipenderà dagli equilibri in Senato

Joe Biden è il 46° presidente degli Stati Uniti d'America e all'interno del suo programma l'energia e l'ambiente occupano una posizione di primo piano. Due giorni fa l'entourage di Joe Biden e Kamala Harris ha lanciato un sito web dedicato alla transizione presidenziale, buildbackbetter.com, sul quale è stata pubblicata la lista delle priorità della nuova amministrazione. La lotta al coronavirus, la ripresa economica, l'equità razziale e il cambiamento climatico: questi i quattro punti cardinali che orienteranno la presidenza Biden, indicati come sfide prioritarie da affrontare. Il nuovo presidente manifesta ancora una volta il suo impegno per la transizione energetica e la lotta alla crisi climatica, confermando di voler tenere fede agli obiettivi presentati nel corso della sua campagna elettorale. L'amministrazione Biden-Harris promette di effettuare investimenti di vasta portata, finalizzati alla realizzazione di nuove infrastrutture, come strade e ponti ma anche sistemi idrici, reti elettriche e banda larga universale. In programma anche la creazione di un milione di nuovi posti di lavoro nel settore automotive, con investimenti nella filiera automobilistica nazionale e l'installazione capillare di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici. Alle città americane con 100.000 o più abitanti saranno fornite opzioni di trasporto pubblico di qualità a zero emissioni, attraverso investimenti federali flessibili che al contempo garantiscano forti protezioni per i lavoratori. Per soddisfare le esigenze di queste città si punterà molto anche sul miglioramento delle reti metrotranviarie e delle linee bus esistenti, e sulla promozione di infrastrutture pedonali e ciclabili. Il settore energetico dovrà muoversi rapidamente e in modo ambizioso per generare energia elettrica pulita e dovrà limitare le emissioni di carbonio, fino ad azzerarle entro il 2035. Il piano Biden-Harris prevede anche la riqualificazione di quattro milioni di edifici e l'impermeabilizzazione di due milioni di abitazioni nei prossimi 4 anni, promuovendo l'installazione di nuovi infissi e l'acquisto di elettrodomestici più efficienti per ridurre le bollette energetiche residenziali. Verrà altresì stimolata la creazione di un milione e mezzo di case e unità abitative sostenibili. Obiettivo cruciale è poi quello di ridurre i costi delle tecnologie fondamentali per la produzione di energia pulita, come l'accumulo elettrochimico, i materiali da costruzione di nuova generazione, l'idrogeno verde e il nucleare avanzato. Sarà fondamentale, si legge sul sito, commercializzare questi prodotti rapidamente, garantendo che la loro produzione avvenga interamente negli Stati Uniti. Prevista la creazione di 250.000 posti di lavoro per assicurare la chiusura dei pozzi di petrolio e gas naturale e la bonifica delle miniere di carbone e uranio abbandonate, al fine di ridurre la fuoriuscita di sostanze tossiche e prevenire i danni ambientali. La giustizia ambientale, sottolinea il ticket presidenziale, “sarà il faro che illuminerà la transizione energetica”, con l'obiettivo di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. Non è previsto solo il tanto declamato rientro nell'accordo di Parigi: l'auspicio di Joe Biden è che l'America possa trasformarsi in un modello di resilienza e lotta al cambiamento climatico dal quale gli altri paesi del mondo possano trarre ispirazione. Dal suo “Piano per il Cambiamento Climatico” (Plan for Climate Change) si evince che già nel primo anno della sua presidenza chiederà al Congresso di emanare una legislazione che garantisca un investimento di portata storica in ricerca e innovazione per il clima e l'energia pulita, e incentivi la rapida diffusione di nuove tecnologie più efficienti dal punto di vista energetico, soprattutto per le comunità più colpite dagli effetti della crisi climatica. I buoni propositi ci sono tutti, per capire se le intenzioni di Biden possano andare a buon fine, senza troppe complicazioni, bisognerà però attendere.(.....) .

14. Martedì 10 Novembre – SQ : Euro 7, per la UE dovrà essere lo standard definitivo. Le anticipazioni del Jrc alla tavola rotonda E-mob sul futuro della mobilità

La mobilità del futuro è (solo) elettrica? A questa domanda ha cercato di rispondere la tavola rotonda organizzata ieri da E-mob “Scenari e prospettive di sviluppo della decarbonizzazione dei trasporti in Italia”. Ha moderato la discussione Maurizio Delfanti di Rse. Aprendo i lavori, Delfanti ha detto di ritenere l'elettrico l'unica soluzione disponibile nel breve periodo per decarbonizzare i trasporti. Non tutti i relatori concordavano però con la sua opinione. Ha preso parte alla tavola rotonda anche Martini del Joint Research Center (Jrc), il centro di ricerca della Commissione Europea. Giorgio Martini ha tracciato il profilo della nuova direttiva Euro 7 su cui lavora la Commissione.

“Siamo ancora alle battute iniziali”, ha detto Martini del **Jrc**, “le prime idee sono state messe sul tavolo non più di una decina di giorni fa”. La **normativa euro 7**, ha continuato, entrerà in vigore “non prima del 2025, ma la proposta dovrà essere pronta entro il 2021”. L'obiettivo dei nuovi standard è quello di “non avere un Euro 8”. I limiti di emissioni dovranno essere, nell'idea della Commissione, tanto bassi da essere definitivi. (...) Martini ha spiegato che questi nuovi standard potrebbero essere realizzati, per esempio, aggiungendo catalizzatori riscaldati per ridurre le emissioni a freddo e, per i veicoli a benzina, installando filtri antiparticolato. La normativa Euro 7 non risolve però il problema delle emissioni di CO2: “senza andare a considerare dei combustibili alternativi o combustibili sintetici con bilanci di CO2 quasi neutri questa sfida è persa in partenza”, ha concluso Martini.

Alfiere della mobilità elettrica è Motus-E. (.... E' una sorpresa Ma forse non tutti ne sono al corrente) Il suo segretario Dino Marozzi ha chiesto investimenti in infrastrutture, soprattutto per creare una rete di colonnine elettriche ad alta potenza. Alla tavola rotonda ha partecipato anche Veronica Aneris di **T&E**, che ha illustrato alcune proposte fatte dalla Ong ambientalista per portare al 50% i fondi “green” del Next Generation Eu, per introdurre il criterio della Tassonomia della finanza sostenibile nella valutazione dei progetti allegando una lista di esclusione. I produttori di auto hanno sottolineato le difficoltà del settore alle prese con la transizione. Gianmarco Giorda di **Anfia** ha evidenziato la necessità di finanziare la riconversione delle aziende automobilistiche e riqualificare gli operai che oggi lavorano sul motore termico. Andrea Cardinali di Unrae ha fatto notare le difficoltà delle case automobilistiche straniere a investire in un paese con una normativa frammentata e con infrastrutture deboli, soprattutto per quanto riguarda l'elettrico. I veicoli elettrici rappresentano solo il 3% del parco circolante contro la media europea del 9%.

Voci più critiche sulla mobilità elettrica arrivano dalle associazioni dei carburanti liquidi e di metano e idrogeno. L'Unem, ex-Up, ha partecipato a E-mob per la prima volta. Franco Del Manso di Unem ha mosso alcuni rilievi alla mobilità elettrica: il trasporto aereo, marino e il trasporto pesante su strada ad oggi sembrano difficilmente elettrificabili, la massiccia introduzione di batterie in Europa ci porterebbe a dipendere sempre di più dalla Cina. Inoltre, secondo Unem, i costi elevati degli e-fuels vanno considerati nell'ottica dei risparmi sulle infrastrutture e sul rinnovo dei veicoli. Concorda con Unem Massimo Ferrera di **Landi Renzo**. Secondo Ferrera, i mezzi pesanti si stanno spostando sempre di più verso il Gnl perché le batterie non garantiscono ancora l'autonomia necessaria per il trasporto pesante. Bisognerebbe investire nel biometano, anche in agricoltura, dove si potrebbe pensare a un modello di economia circolare che riutilizza il biogas per alimentare i mezzi agricoli. Infine, la direttrice di **H2It** Cristina Maggi ha rivendicato l'importanza dell'idrogeno per la decarbonizzazione di treni, camion, navi e del settore della movimentazione materiali. Servirebbe però, ha continuato, varare a breve una strategia nazionale sull'idrogeno che permetta lo sviluppo del settore.

15. Mercoledì 11 – SQ : Gnl Napoli, Edison-Q8 chiedono la concessione. Per 20mila metri cubi. Bando dell'Autorità portuale per l'aggiudicazione

Un deposito costiero di Gnl da 20.000 metri cubi all'interno del Porto di Napoli, ubicato sul Molo Vigliena all'interno della Darsena Petroli che preveda la ricezione di Gnl tramite navi metaniere di capacità massima di circa 30.000 metri cubi, lo stoccaggio del Gnl all'interno di un serbatoio verticale a pressione atmosferica ad integrità totale, il caricamento del Gnl su autobotti isocontainer e su navi bettoline, lo scarico di bio-Gnl da autobotti, nonché la possibilità di eseguire operazioni di bunkeraggio e di transhipment. È il progetto che Edison e Kuwait Petroleum Italia hanno presentato all'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale dopo aver ottenuto il via libera preliminare dal ministero dello Sviluppo economico, e su cui l'Autorità ha aperto un bando per l'assegnazione di una concessione trentennale, con base d'asta il canone demaniale di 124.423,49 euro l'anno. Le domande dovranno pervenire all'Adsp entro le ore 12 del 15 gennaio 2021. (...) *(Disponibile)* lo studio di fattibilità del progetto, il provvedimento provvisorio del Mise e l'avviso dell'Autorità portuale.

Considerazione : Dopo l'esperienza Chioggia se fossi Q8-Edison ci andrei cauto

16. Lunedì 2 Novembre – Il Sole 24Ore : Auto, i costruttori parlano di elettriche ma spingono le ibride plug-in. Bev e Phev, due sigle dietro alle quali si celano le dinamiche del mercato dell'auto (di Pier Luigi del Viscovo)

I costruttori di automobili sembrano aver ingranato la quarta sulle ibride plug-in, più che sulle elettriche. Partiamo dalle vendite. Le auto elettriche (BEV, solo motore elettrico) stanno raddoppiando le immatricolazioni, come del resto avevano fatto lo scorso anno e quello prima. Considerando che una bella mano la danno i robusti incentivi, non c'è notizia. Che invece c'è sulle ibride plug-in (PHEV, motore termico più motore elettrico). Anch'esse aiutate dagli incentivi, meno robusti, stanno più che triplicando le immatricolazioni, a differenza di quanto avevano fatto negli anni precedenti, quando crescevano sì, ma del 60 o 30%. I modelli full electric erano 18 un anno fa e adesso sono 31, mentre quelli ibridi plug-in sono passati da 26 a 48. Stesso aumento, ma il parallelo finisce qui, come rivela un'analisi del Centro Studi Fleet&Mobility presentato alla Capitale Automobile. Premesso che parliamo di macchine costose, che niente hanno a vedere con quelle normali il cui listino medio ponderato non arriva a 26.000, la soglia che divide il mercato può essere fissata a 50.000 euro di listino, come fece anche il Governo al momento di fissare l'accessibilità agli incentivi. (...) Sono macchine pensate per la mobilità urbana, fatta di poche decine di chilometri e ricarica domestica notturna, senza l'ansia di restare a piedi. (...) L'offerta di PHEV appare invece concentrata sopra i 50.000 euro di listino, con due terzi dei modelli. Nonostante adesso abbiano quasi triplicato l'offerta sotto questa soglia, a meno di 50.000 euro di listino si trova un terzo delle macchine, ma erano meno di un quarto l'anno scorso, e sotto i 30.000 neanche una. Il posizionamento è diverso. Sono macchine proposte per il lavoro e la famiglia, che possono sostenere viaggi senza fare la caccia al tesoro per le colonnine e soste improbabili a giocare a carte all'Autogrill. L'analisi dei prezzi a listino, non ponderata sulle vendite, conferma la strategia di offerta. La media dei listini dei modelli full electric si è mossa verso l'alto, da meno di 50.000 a oltre 54.000 euro. All'opposto, la media dei listini dei modelli plug-in si sposta verso il basso, essendo passata da oltre 78.000 a 66.000 euro. Più si scende, più la domanda potenziale si allarga. È probabile che questi propulsori abbiano ancora tanta strada da fare. Anche in senso non figurato.

Commento : *Mi fa piacere di non essere il solo a ritenere che, a parte gli "show off" e i funzionari di alcune società che hanno come company-car la Tesla, per il momento le auto full elettriche sono solo per la mobilità urbana, pochi chilometri e ricarica in casa, con buona pace di chi ha installato colonnine sulle strade e nei punti vendita e di chi pensa di attrezzare questi ultimi per "giocare a carte", sale lettura, ed amenità del genere. Ma questo è un altro discorso.....*

17. Mercoledì 11 Novembre – SQ : Camion a idrogeno, la corsa è partita. Cronologia settimanale della mobilità 2 - 8 novembre

"Dopo la joint venture tra Iveco e Nikola, si moltiplicano le iniziative per lo sviluppo e la produzione di camion a idrogeno: anche Snam ha avviato una collaborazione con Cnh per mezzi pesanti e bus a celle a combustibile, Volvo e Daimler hanno lanciato una partnership mentre Hyundai ne porterà in Cina 3mila per servire le aree di Pechino e Shanghai entro il 2023. Intanto il mercato cinese tiene su le case automobilistiche in questo periodo di crisi per il settore: Bmw, GM, Honda e Toyota annunciano profitti sopra le attese proprio grazie alla ripresa del gigante asiatico. In Europa nel terzo trimestre le auto a benzina scendono per la prima volta dal 2016 sotto la quota del 50% del mercato, con elettriche e plug-in che conquistano quasi il 10%. Infine, il marchio di lusso Bentley ha annunciato che entro il 2030 produrrà solo veicoli alla spina."

- **Mercato auto Italia.** Dopo i cali, alcuni molto forti degli ultimi mesi (marzo -85,39%, aprile -97,55%, maggio -49,55%, giugno -23,13%, luglio -11,01%, agosto -0,43%) e un aumento del 9,54% in settembre, in ottobre, in base ai dati diffusi ieri sera dal ministero dei Trasporti, le immatricolazioni auto sono rimaste pressoché invariate rispetto a un anno fa con un calo di 284 auto, pari allo 0,18%. Nel mese, sono state infatti immatricolate 156.978 nuove autovetture contro 157.262 nell'ottobre 2019
- **Joint venture a idrogeno.** Il gruppo Volvo e Daimler Truck hanno firmato un accordo vincolante per una joint venture per lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di sistemi a celle a combustibile da utilizzare in autocarri pesanti. L'ambizione di entrambi i partner, si legge in una nota, è quella di rendere la nuova società un produttore leader a livello mondiale di celle a combustibile.
- **Tesla, batterie e multe.** La casa di Elon Musk è stata condannata a pagare una multa di 12 milioni di euro in Germania per la presunta violazione delle leggi tedesche sul riciclo delle batterie per le auto elettriche. In particolare, Tesla non avrebbe osservato la normativa che impone alle case automobilistiche di prendere in consegna le batterie a fine ciclo per smaltirle in modo ecologico. La casa californiana ha puntualizzato però di aver rispettato i dettami legislativi e ha spiegato che la multa non

è legata al mancato rispetto delle normative quanto all'inadempimento di alcuni obblighi amministrativi.

- **Stime cinesi.** Entro il 2025 il 20% delle auto vendute in Cina sarà Nev, new energy vehicle, cioè la categoria che include i veicoli elettrici, ibridi plug-in e a idrogeno. È la proiezione del Consiglio di Stato che ha rivisto al ribasso la precedente stima del ministero dell'Industria che puntava per quell'anno di raggiungere l'obiettivo del 25%. (....)
- **A tutto gas.** Ecomotive Solutions e Autogas Italia, gruppo Holdim, hanno presentato un prototipo che può essere definito il Suv a gas naturale più potente del mercato. Si tratta di una Cupra Ateca Limited Edition 2.0 Tsi 4Drive Dsg che è stata convertita per la doppia alimentazione benzina – Cng (gas naturale compresso) con un intervento in aftermarket. La vettura, messa a disposizione da Snam4Mobility, la società del gruppo Snam che si occupa di mobilità sostenibile, nasce di serie con una potenza di 300 cavalli, ma con opportune modifiche al motore è stato possibile arrivare alla soglia dei 400 CV.
- **Mezzi pesanti alternativi.** Snam ha firmato un accordo con il produttore di autocarri Iveco e il produttore di motopropulsori Fpt Industrial per lo sviluppo di infrastrutture per gas e idrogeno nel settore dei trasporti in Italia e all'estero. In base all'accordo, Iveco e Fpt, entrambe controllate da Cnh Industrial, lavoreranno con Snam su sistemi a gas naturale e idrogeno da utilizzare nei veicoli commerciali leggeri e pesanti e nel trasporto pubblico locale. Va avanti intanto la joint venture tra Cnh e Nikola: sono in fase di completamento i lavori sui primi prototipi elettrici a batteria del Nikola Tre e i test inizieranno nel quarto trimestre di quest'anno, ha dichiarato Suzanne Heywood, presidente e ceo pro tempore di Cnh Industrial. Entro il quarto trimestre del 2021, l'impianto di assemblaggio di Ulm, in Germania, inizierà a produrre il modello, ha aggiunto, e poco dopo sarà avviato un processo simile con il camion a idrogeno, la cui produzione inizierà alla fine del 2023. Intanto Hyundai ha annunciato di aver firmato un memorandum d'intesa con la Cina per la fornitura di 3mila camion a idrogeno nelle aree di Pechino e Shanghai: nell'accordo è prevista da parte della casa sudcoreana l'installazione di strutture di ricarica e di produzione mentre i mezzi verranno noleggiati in modo da ridurre i costi iniziali per le società della logistica.
- **Mercato auto Europa.** Nel terzo trimestre del 2020, quasi un'autovettura su 10 venduta nell'Unione europea è stata un veicolo a ricarica elettrica (9,9%), rispetto al 3% registrato nello stesso periodo dell'anno scorso. Secondo l'Associazione europea dei costruttori di auto Acea, le misure di sostegno introdotte da vari Paesi per stimolare la domanda di auto durante la pandemia da Covid-19 non favoriscono i veicoli a propulsione convenzionale. Tuttavia, ha aggiunto Acea, il diesel e la benzina insieme hanno rappresentato oltre il 75% delle vendite totali di auto nell'area da luglio a settembre: le auto diesel hanno rappresentato il 27,8% delle vendite totali di autovetture nell'Unione europea, con immatricolazioni in calo del 13,7% (766.146 unità). Le vendite di veicoli a benzina hanno registrato un calo ancora più forte (-24,3%), passando dalle oltre 1,7 milioni di unità dello scorso anno a 1,3 milioni di unità nel terzo trimestre del 2020, per una quota di mercato del 47,5%. È la prima volta dal 2016 che la benzina scende al di sotto del 50% delle immatricolazioni. (....)
- **Bentley alla spina.** Il marchio di lusso controllato da Volkswagen fermerà la produzione di modelli endotermici tradizionali entro 6 anni, lanciando le prime auto elettriche nel 2025 con l'obiettivo di vendere entro il 2030 solo auto 100% a batteria.

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)