



# Artigianato & Impresa

Anno X - n. 5 • Maggio 2023

PERIODICO MENSILE A CARATTERE SOCIO-POLITICO, SINDACALE E CULTURALE



# CRISI E ARTIGIANATO



INTERVISTE

**Intervista  
al Presidente della Cila  
Antonino Gasparo**



ARTIGIANATO E PMI

**L'automotive verso il green,  
ma cosa sta succedendo  
nell'automotive?**



AGRICOLTURA

**La regolamentazione dei  
Novel Food, tra globalizzazione,  
sicurezza ed etica**



## ARTIGIANATO & IMPRESA

Periodico mensile  
a carattere socio-politico,  
sindacale e culturale

Anno X n. 5 - maggio 2023

### CONTATTI:

-  CILA Nazionale
  -  Artigianato&Impresa
  -  @CILA\_Nazionale
  -  Cila Nazionale
- Cila Nazionale

[www.cilanazionale.org](http://www.cilanazionale.org)  
[www.alaroma.it](http://www.alaroma.it)  
[www.consorziocase.com](http://www.consorziocase.com)  
[www.ispanazionale.org](http://www.ispanazionale.org)  
[www.uils.it](http://www.uils.it)

[consulenza@cilanazionale.org](mailto:consulenza@cilanazionale.org)  
[comunicazione@cilanazionale.org](mailto:comunicazione@cilanazionale.org)



# Artigianato & Impresa

## EDITORE

Federazione Regionale dell'Artigianato del Lazio

## DIRETTORE RESPONSABILE

Massimo Filippo Marciano

## PROPRIETARIO

Antonino Gasparo

## COORDINATRICE DI REDAZIONE

Francesca Minieri

## REDAZIONE

Alessio Celletti  
Gabriella Cerulli  
Lorenzo Cuzzani  
Aurora Montioni  
Flavia Murabito

## GRAFICA & IMPAGINAZIONE

Lucilla Rosati

## STAMPA

Stampato in proprio in  
Via Sant'Agata dei Goti, 4 - 00184 - Roma

## DIREZIONE E REDAZIONE

Via Baccina, 59 - 00184 Roma  
tel.: 06 699 233 30 - fax: 06 679 7661

Registrazione Tribunale di Roma N° 298  
del 12/12/2013

*Gli articoli e le note firmati (da collaboratori esterni ovvero ottenuti previa autorizzazione) esprimono soltanto l'opinione dell'autore e non impegnano la C.I.L.A. e/o la redazione del periodico. L'editore declina ogni responsabilità per possibili errori od omissioni, nonché per eventuali danni derivanti dall'uso dell'informazione e dei messaggi pubblicitari contenuti nella rivista.*

# INDICE

• Artigianato & Impresa | Anno X | n. 5 | maggio 2023 •



## EDITORIALE

CRISI E ARTIGIANATO .....5



6.

## AGENZIE DELLE ENTRATE

INTERPELLO NUOVI  
INVESTIMENTI?  
DISPONIBILI LE LINEE  
GUIDA PER LE IMPRESE ..... 6

## INTERVISTE

INTERVISTA  
AL PRESIDENTE  
DELLA CILA  
ANTONINO GASPARO .....8



10.

## ARTIGIANATO E PMI

CRESCERE SENZA  
RISORSE .....10



12.

IL SEGRETO  
DEL SUCCESSO .....12

ITTITURISMO  
E PESCATURISMO .....14



16.

L'AUTOMOTIVE VERSO  
IL GREEN, MA COSA  
STA SUCCEDENDO  
NELL'AUTOMOTIVE? .....16



18.

AUTOMOTIVE: IN CHE MODO  
LA CRISI GEOPOLITICA  
MONDIALE INFLUENZA  
IL MERCATO? .....18



20.

VETTURE ELETTRICHE:  
COSA SONO, COME  
FUNZIONANO  
E QUALI COMPRARE? .....20



24.

## AGRICOLTURA

LA REGOLAMENTAZIONE  
DEI NOVEL FOOD, TRA  
GLOBALIZZAZIONE,  
SICUREZZA ED ETICA .....24

I NOSTRI CONTATTI SOCIAL



**A.L.A.**  
Associazione  
Lavoratori  
Artigiani  
Roma e Provincia

# Per la tutela di persone e imprese

## Consulenza gratuita

Consulenza bancaria e finanziaria, legale, fiscale, immobiliare, verifica e revisione in ordine alla vigente normativa di legge su: mutui, finanziamenti, prestiti di banche e finanziarie, cessioni del quinto, conti correnti.

### Servizi contabilità

- Assistenza fiscale;
- Dichiarazione dei redditi;
- Elaborazione buste paga;
- Iscrizioni, cancellazioni e variazioni IVA;
- INPS, INAIL, CCIAA;
- Albo artigiani.
- Compilazione MODELLO 730;
- Compilazione MODELLO UNICO;
- Calcolo IMU + TASI;
- Colf e Badanti.

### Consulenza su

- Locazioni, affitti, comodati;
  - Successioni ereditarie;
  - Divisioni di immobili;
  - Responsabilità medica;
  - Normativa condominiale;
- Contratti telefono, gas, energia;
  - Cartelle esattoriali;
- Opposizione e decreti ingiuntivi e pignoramenti;
- Costituzione di società, contributi a fondo perduto e agevolazioni regionali e nazionali, finanziamenti e contributi ad aziende agricole (piano di sviluppo rurale);
  - Formazione e sicurezza.

Assistenza per la mediazione nella risoluzione di controversie civili e commerciali.

Microcredito sociale fino a massimo 4.000 euro.

# CRISI E ARTIGIANATO



**Editoriale**  
**di Antonino Gasparo**  
Presidente UILS

**La** situazione sempre più critica cui è sottoposto il settore artigiano, in un Paese come l'Italia in cui ha sempre costituito il cuore pulsante dell'economia, necessita una riformulazione urgente. I numeri sempre più allarmanti, ci parlano di attività cessate, dissesti finanziari, beni venduti all'asta e presentano ai nostri occhi uno scenario raccapricciante in cui l'impresa artigiana resta schiacciata nella morsa della disperazione, con esiti a volte estremi come nel caso dei suicidi dei piccoli imprenditori artigiani.

La piccola e media imprenditoria italiana, pur rappresentando il centro nevralgico del nostro Paese, riversa in condizioni sempre più gravose. Basta osservare gli ultimi allarmanti dati statistici sulle chiusure e sui fallimenti, che hanno raggiunto dei livelli mai visti e che rappresentano una triste realtà.

Quali sono i doveri dello Stato di fronte alla drammaticità di una tale condizione?

Lo Stato, quello con la "S" maiuscola, dovrebbe prendere a cuore il problema come un genitore premuroso, intervenendo con dei provvedimenti mirati volti a tutelare gli interessi dei piccoli e medi imprenditori. Per aiutarli a uscire dall'impasse, incentivando coloro che decidono d'intraprendere una nuova attività imprenditoriale, detassando completamente l'investimento iniziale e garantendo la copertura economico finanziaria durante i primi anni. Per motivarli, tenendo conto che la fase iniziale di qualsiasi attività imprenditoriale è caratterizzata dalla remissione.



Di fronte alla drammatica situazione rappresentata da questi dati, la CILA si rivolge al governo e alle Istituzioni, invitandole a ricordare ancora una volta, i valori fondamentali espressi nella nostra Costituzione e nell'art. 45 in particolare: *"La legge provvede allo sviluppo e alla tutela dell'artigianato"*.

Semplici parole, che hanno però un forte impatto e ci aiutano a capire quanto la valorizzazione e la tutela dell'artigianato, siano state a cuore ai Padri Costituenti. I quali hanno prestato particolare attenzione a questo settore, sin dai primi atti della neonata Repubblica Italiana.

È nostro auspicio, pertanto, che la politica e le Istituzioni vigenti acquisiscano una nuova consapevolezza e sensibilità nei confronti dei loro "figli". Apprezzandone il lavoro e il coraggio che ogni giorno, con altruismo e dedizione, mettono in atto al fine di produrre reddito e occupazione per il bene loro e delle generazioni future.

In una circolare delle Entrate l'aggiornamento degli indirizzi interpretativi dell'istanza introdotta dal decreto "Internazionalizzazione".

# INTERPELLO NUOVI INVESTIMENTI? DISPONIBILI LE LINEE GUIDA PER LE IMPRESE



L'Amministrazione finanziaria fornisce chiarimenti sulle modifiche che interessano l'istituto, fissa le modalità di risposta e indica anche la documentazione da allegare.

La circolare n.7/E del 28 marzo 2023, a firma del Direttore dell'Agenzia delle Entrate, analizza la tematica dell'interpello nuovi investimenti dopo aver affrontato l'argomento nel documento di prassi n.25/2016.

Infatti, alla luce delle casistiche ravvisate negli ultimi sette anni e dei contributi proposti a seguito di una pubblica consultazione avviata dall'Amministrazione finanziaria,

si sono resi necessari ulteriori aggiornamenti su tale istanza.

Cos'è l'interpello nuovi investimenti?

Si tratta di un istituto che mira a creare un rapporto di interlocuzione privilegiato tra le Entrate e le imprese italiane e straniere.

Le aziende, infatti, in base a quanto previsto dall'articolo 2 del decreto-legge n.147/2015 denominato "Decreto Internazionalizzazione", hanno facoltà di rivolgere all'Agenzia un'istanza in riferimento a qualsiasi profilo tributario dei piani di investimento che intendono effettuare nel territorio dello Stato.

Occorre precisare che la soglia di detti investimenti è passata da un valore non inferiore ai 20 milioni di euro ai 15 milioni di euro a partire dal 1° gennaio 2023, anche per le procedure relative a investimenti precedenti.

Dove presentare l'interpello?

L'istanza deve essere rivolta alla

Divisione Contribuenti e includere la descrizione del *business plan*.

Dopo aver presentato brevemente l'istituto, è di fondamentale importanza analizzare le novità in ambito applicativo contenute nella circolare n.7/E.

In primo luogo, viene specificato che la nozione di investimento rilevante include ogni operazione economica che abbia significative e prolungate ricadute occupazionali all'interno del territorio italiano.

Tra le attività in questione rientrano l'ottimizzazione o efficientamento di un complesso aziendale esistente, i progetti di ristrutturazione di un'azienda in crisi e la partecipazione al patrimonio di una società.

Quali le condizioni necessarie per proporre l'interpello?

La circolare indica gli specifici requisiti di ammissibilità per accedere alla procedura.

Infatti, l'investimento non deve essere inferiore ai 15 milioni di euro; deve essere effettuato in Italia e includere nel relativo *business plan* non solo "gli effetti positivi in termini di gettito fiscale incidenti sul sistema fiscale italiano", ma anche la descrizione delle ricadute occupazionali previste.

Si può rivolgere l'istanza anche nel caso in cui un'impresa residente acquisisca un'entità estera, purché gli effetti economici e occupazionali di detta operazione si registrino nel bilancio dell'azienda italiana.

Rientrano tra gli investimenti rilevanti l'*in-shoring* e il *reshoring*



e cioè il rimpatrio delle attività da parte di soggetti che in precedenza le abbiano delocalizzate all'estero o il rientro dei soggetti stessi, nonché il trasferimento della residenza fiscale nel nostro Paese da parte di investitori stranieri.

Inoltre, la circolare precisa che, per accedere all'istanza, non verranno valutati positivamente solo gli investimenti atti a generare un incremento dei livelli occupazionali, ma anche quelli che, nell'ambito di una crisi di impresa, assicurino un mantenimento anche parziale degli stessi, evitando all'azienda di ricorrere a licenziamenti o altri istituti similari con ricadute negative sull'occupazione.

Quanto ai tempi di risposta, l'Agenzia ha a disposizione un termine massimo di 120 giorni, prorogabili di ulteriori 90 in caso di necessità di documentazione integrativa.

La circolare, nell'ottica di favorire le esigenze delle imprese, specifica che gli uffici competenti potranno fornire riscontro ai quesiti posti anche disgiuntamente.

Infine, va segnalata l'ultima sezione del menzionato documento,

in cui si indicano alle aziende tutti gli allegati e i dati da predisporre a corredo dell'istanza.

Bisogna dunque prestare attenzione a riportare correttamente:

- 1) l'ammontare dell'importo dell'investimento,
- 2) "il dettaglio delle ricadute occupazionali significative in relazione allo specifico settore di attività e durature, ivi compreso il mantenimento oppure il non decremento (nelle situazioni di crisi o difficoltà dell'impresa) delle stesse",
- 3) la previsione degli effetti positivi in termini di gettito derivanti dall'implementazione del piano di investimento.



Articolo di

**Gabriella Cerulli**

Abruzzese di nascita, ma fiorentina di adozione, da oltre due anni si interessa soprattutto di tematiche di carattere giuridico relative al mondo delle aziende e dei piccoli artigiani.

Diventata giornalista pubblicista, ha realizzato il sogno che ha sempre coltivato sin da bambina. Dopo gli studi classici, ha scelto di fare della scrittura il suo mestiere.

Quando il DURC uccide l'artigianato e la PMI

# INTERVISTA AL PRESIDENTE DELLA CILA ANTONINO GASPARO

**Con i tempi che corrono la maggior parte delle piccole e medie imprese saranno costrette a chiudere per mancanza di emissione di DURC da parte degli organi competenti.**



*curezza nei cantieri e minor gettito fiscale per lo stato. Molto spesso si è costretti per continuare i lavori a cercare risorse diverse per poter far fronte alle spese correnti. Ecco perché molte imprese sono obbligate a richiedere prestiti e finanziamenti, o addirittura a ricorrere a finanziamenti alternativi: come appellarsi ad un usuraio.*

**I**l Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) è un certificato unico che attesta la regolarità di un'impresa nei pagamenti e negli adempimenti previdenziali, assistenziali e assicurativi nonché in tutti gli altri obblighi previsti dalla normativa vigente nei confronti di INPS, INAIL e Casse Edili, verificati sulla base della rispettiva normativa di riferimento”.

Negli ultimi tempi, la situazione della PMI – che già non godeva di buona salute – è messa duramente alla prova. Il presidente della Cila, Antonino Gasparo, si espone in modo intransigente nei confronti del DURC. Abbiamo cercato di fare luce sul DURC, il

grande “mostro” che attanaglia la vita lavorativa del piccolo imprenditore.

**Cosa ha significato, al momento dell'ingresso, il DURC per l'artigianato e la PMI?**

*La disposizione del DURC ha creato un vero blocco nell'attività artigianale. Oggi la PMI si trova sempre in arretrato o in situazioni irregolari con i pagamenti dei contributi, per questo le viene negato il rilascio del DURC, ciò significa per il piccolo imprenditore perdita di lavoro e difficoltà economica/ lavorativa.*

*Tutto questo ha comportato un sostanziale aumento di lavoro in nero, con conseguenza minor si-*

*Questo succede perché non c'è una legge che possa tutelare la PMI, cioè una garanzia collettiva che dovrebbe essere istituzionale; le banche molto spesso non concedono finanziamenti perché non hanno garanzie da offrire, quindi il DURC ha aggravato maggiormente la situazione del piccolo imprenditore.*

*Lo stato invece di agevolare o tutelare i piccoli imprenditori, che dovrebbero essere tutelati in base ai principi costituzionali, va ad aggravare la situazione della PMI, costringendo a chiudere l'attività, ma chiudendo si crea un disagio sociale, perché il cittadino ha bisogno del piccolo imprenditore per poter usufruire dei servizi, quando questi mancano anche la col-*





lettività ne soffre. Dovrebbe essere interesse di quest'ultima mantenere quei servizi di utilità collettiva.

#### Come valuta l'evoluzione del DURC in questi anni?

In maniera negativa, non hanno capito che il piccolo imprenditore è un lavoratore autonomo, un ex operaio che ha vedute di sviluppo diverse, o chi per causa di perdita di lavoro decide di mettersi in proprio.

Nessuna tutela e agevolazione nei confronti del "piccolo", tutto è a carico del soggetto che intraprende l'attività. La collettività

dovrebbe agevolare chi decide di mettersi in proprio.

A parer mio il piccolo imprenditore dovrebbe essere detassato almeno per i primi tre anni, in questo modo un soggetto è più incentivato ad aprire una nuova attività, e alla fine non si ritroverebbe indebitato. Il DURC dovrebbe essere abolito totalmente, questa è la mia valutazione. Si sta distruggendo il "piccolo"; l'economia senza l'artigianato, il commercio e l'agricoltura non decolla. Se lo Stato ha interesse di ripristinare la situazione economica del piccolo imprenditore, deve partire dal piccolo, dall'artigianato.

#### Come invece sarebbe ideale per gli artigiani che quest'ambito venisse riformato?

L'unica cosa intelligente da fare è eliminare il DURC almeno per la PMI che non supera i cinque dipendenti e lasciarlo solo per le grandi imprese. Solo in questo modo si può finalizzare la repressione del lavoro in nero (lavoro scadente a costi bassi) e delle irregolarità contributive e assicurative. Così si segna un punto sul dibattito intorno al DURC, che non dà tregua al piccolo imprenditore e crea ulteriori disagi alla collettività. Sembra emergere che la PMI ha bisogno oggi più che mai di essere tutelata da parte dello stato, affinché quelle situazioni spiacevoli non si verifichino più.



Articolo di  
**Aurora Montioni**

Nasce in Umbria il 12/12/1994, cresce a Campello sul Clitunno. Sin da giovanissima coltiva e nutre una forte passione per la scrittura, orientando i suoi studi in ambito umanistico. Consegue la laurea presso la facoltà di Lettere e Filosofia di Roma Tor Vergata nel 2019. Attualmente è iscritta al corso di laurea magistrale in Editoria presso La Sapienza.





# CRESCERE SENZA RISORSE

Quando sopravvivere è già un obiettivo



Articolo di  
**Aurora Montioni**

**I**l rilancio della produttività è un obiettivo chiave per la ripresa economica del nostro Paese: la migliore possibilità per l'Italia per tornare a crescere e per recuperare competitività, intraprendendo un sentiero di sviluppo che dalla sfera economica potrà riflettersi positivamente in quella sociale. Produttività significa "fare di più, con meno, meglio e minor tempo, accrescendo il valore aggiunto percepito". Nell'attuale contesto di mercato globale, caratterizzato da elevata volatilità dei mercati finanziari, da squilibri geo-politici nelle politiche monetarie realizzate dai vecchi blocchi valutari e dalla debole crescita o totale recessività (specie in Europa), la ricerca della produttività si scontra inevitabilmente con innumerevoli vincoli. Data la situazione della finanza pubblica, la limitata capacità di capitali istituzionali privati e la percezione ancora fortemente critica del contesto politico-economico italiano, la ricerca della produttività deve puntare su una strategia di crescita con risorse scarse o, se preferiamo, con una sub-ottimizzazione. Alcune aziende italiane hanno saputo risolvere brillantemente l'enigma della produttività, in un contesto di risorse scarse e di fortissime criticità, proprio puntando su un cambiamento radicale del loro modo di lavorare, spesso introducendo vere e proprie piccole rivoluzioni. Quali le rivoluzioni attuate e con quali strategie? Vediamole nel concreto.

**Struttura dei prodotti offerti e dei canali di vendita utilizzati:** - riduzione significativa del numero prodotti e canali, aumentando la qualità e la resa economica; - ricorso a canali distributivi di terzi per vendere di più e di meglio o in minor tempo, indirizzandosi verso nuovi mercati, altrimenti non raggiungibili; - utilizzo di fabbriche di eccellenza o centri servizi di partner per valorizzare la propria base clienti e i propri canali distributivi; - modifica della propria clientela, alterandone la composizione, per fasce di età, di reddito, di stile di vita, di attitudine alla fidelizzazione.

**Struttura dei costi:** - riduzione consistente dei propri costi, ridisegnandola e variandone la composizione, anche tramite l'outsourcing; - creazione di mercati esterni per alcune funzioni non terziarizzabili, cercando di produrre di più facendo leva sulle stesse strutture di costi fissi; - cessioni di alcune componenti aziendali, focalizzandosi su ciò che crea valore; - ricorso al pooling di asset produttivi non core con altri partner e concorrenti.

**Struttura del ciclo attivo-passivo e dello stato patrimoniale:** - ottimizzazione della gestione finanziaria, assegnandole quale obiettivo prioritario la sopravvivenza della propria filiera produttiva/distributiva, con approcci di cash management con approccio interdisciplinare e globale; - ricorso a vendite di asset operativi de-sueti, apparentemente non monetizzabili, generando risorse finanziarie.

Chi però non ha subito la crisi o l'ha subita in misura ridotta è l'azienda che ha saputo mettere in atto un **processo**

**di internazionalizzazione**, che le ha permesso di sopperire efficacemente alla forte, se non addirittura drastica, riduzione dei consumi interni. L'internazionalizzazione rappresenta, infatti, nell'attuale contesto economico una dimensione fondamentale nella strategia e nella gestione delle imprese e sempre più una necessità per supportare la sopravvivenza e lo sviluppo aziendale. Inoltre, a causa della sempre maggiore integrazione tra i sistemi economici, politici e tecnologici dei diversi paesi, si è creato un nuovo ambiente competitivo in cui imprese straniere possono arrivare a minacciare la posizione di altre aziende persino all'interno del loro mercato domestico. Se nel passato il processo di internazionalizzazione commerciale era appannaggio esclusivo delle grandi imprese dei paesi sviluppati, oggi, invece, il consolidamento del fenomeno della globalizzazione ha permesso alle micro-imprese, assieme alle altre imprese di piccola e media dimensione, di giocare un ruolo più significativo ed estensivo in tale processo. Nessuna impresa nell'area competitiva, dunque, indipendentemente dalle sue dimensioni o settore di appartenenza, può considerarsi esente da un processo di questo tipo. Per questi motivi, nel corso dell'ultimo decennio, il numero delle PMI internazionalizzate è cresciuto a ritmo sostenuto, soprattutto laddove queste giocano un ruolo di primo piano nella crescita economica nazionale. Ad esempio in Italia, le micro-imprese costituiscono il 95% delle imprese italiane. Per tutte queste aziende, che costituiscono le fondamenta del tessuto economico italiano, diventa una strada obbligata quella dell'internazionalizzazione.



# CILA

Confederazione Italiana Lavoratori Artigiani

[www.cilanazionale.org](http://www.cilanazionale.org)

## SERVIZI PER LE IMPRESE

**Consulenza**

**Notarile - Legale - Fiscale - del Lavoro e Finanziaria  
Contabilità**

**Elaborazione buste paga**

**Dichiarazione dei Redditi**

**ISA  IRAP**

**Pratiche INPS - INAIL - CCIAA - SUAP**

## SERVIZI PER IL CITTADINO

- Modello 730
- Redditi persone fisiche
- IMU  ISEE
- Reddito di Cittadinanza
- Assegno unico  Carta acquisti
- Bonus  RED-ICLAV-ICRIC
- Gestione contratti Colf-Badante
- Buste paga  Invalidità
- Registrazione Contratti in Locazione
- Pensione  Legge 104
- Disoccupazione "NASPI"
- Maternità - Congedo parentale
- Successioni - Donazioni
- Pratiche Rilascio-Rinnovo permesso di soggiorno e ex Carta di soggiorno
- Pratiche di cittadinanza
- Ricongiungimento familiare
- Sanatoria  Flussi
- Domanda Casa popolare
- Borse di Studio
- Iscrizione Scuola
- Domanda agevolazione mensa

---

Via Sant'Agata de' Goti, 4 - 00184 Roma  
Tel. 0669923330 - 066797812 - Fax 066797661

## FARE IMPRESA

# IL SEGRETO DEL SUCCESSO



## Passione, lungimiranza, umiltà. E i principi fondamentali del marketing che fanno la differenza

**A**prire una nuova attività. Un'idea, un sogno... comunque una scommessa. Orizzonti, tanto ampi quanto incerti. Responsabilità. Mettersi in proprio. Una impresa, una azienda. **Ma azienda e impresa significano la stessa cosa?**

### IMPRENDITORI

Il Codice Civile non contempla la definizione di impresa bensì in

primis quella di **imprenditore**. Secondo l'articolo 2082, è colui che *“esercita professionalmente un'attività economica organizzata al fine della produzione o dello scambio di beni o di servizi”*. All'art. 2555 il Codice introduce poi il concetto di **azienda** che spesso viene confuso con quello di impresa ma che in realtà individua solo *“il complesso dei beni organizzati dall'imprenditore per l'esercizio dell'impresa”*.

**A monte di tutto c'è una persona, l'imprenditore.** Lui ha un'idea ed è questa che diventa **impresa**: *la gestione dell'attività economica esercitata, tramite un complesso di beni e risorse umane organizzati in modo tale da creare*

profitto, che messi insieme costituiscono l'azienda. Non può esistere una azienda senza una impresa e questa, senza qualcuno che investa nelle proprie idee e nella propria esperienza. Sia in piccolo che in grande, la figura dell'imprenditore si distingue per caratteristiche precise:

- **professionalità**: l'attività è svolta in modo stabile e non occasionale;
- **esercizio di attività economica**: l'attività deve creare profitto, o quanto meno essere economicamente autosufficiente;
- **organizzazione**: l'attività richiede il coordinamento tra fat-

tori produttivi capitale e lavoro, proprio o di terzi;

- **scopo:** l'attività ha come fine la produzione e lo scambio di beni e servizi per il raggiungimento di un profitto.

Ogni impresa o attività risponde a questi presupposti e agisce in concorrenza con altre che si comportano analogamente. Da ciò deriva l'importanza di farsi riconoscere dal pubblico con segni che sul mercato consentano di distinguere la propria attività ed i propri prodotti da quelli degli altri. Da qui l'imprenditore inizia a sviluppare l'unicità della propria offerta. I **segni distintivi di una impresa** sono:

- **la ditta:** il nome commerciale che individua la persona dell'imprenditore nell'esercizio della sua attività;
- **il marchio:** contrassegna i beni ed i servizi proposti;
- **l'insegna:** è apposta sui locali nei quali l'attività è svolta.

**Sono proprio questi tre segni distintivi - intestazione, marchio**

**e insegna - che veicolano e comunicano in maniera diretta l'idea dell'imprenditore al pubblico**, ed è da questi che si riconoscono il valore della imprenditorialità e la passione, lungimiranza e innovatività alla base dell'esercizio.

## MARKETING

**Il mercato di oggi insegna che dietro a un nome, un marchio e un'insegna spesso ci sono mesi di lavoro, di ricerca e di organizzazione.** Dalla scelta del locale (o della ristrutturazione) alla disposizione degli arredi, dai colori alla gestione degli orari di lavoro, tutto è messo a disposizione della creatività e delle finalità dell'imprenditore. Qui entra in gioco il marketing, una nuova branca delle scienze economiche che trova il suo fondamento nella analisi dell'ambiente immediatamente circostante un imprenditore nel momento in cui questo desidera acquisire visibilità ed attirare clienti. Scopo: il profitto.

**Al giorno d'oggi chiunque lavori in proprio può considerarsi un piccolo imprenditore e inizia-**

**re quindi a fare marketing più o meno consapevolmente.** Questo è il nostro mondo.

Dal prossimo numero inizieremo a illustrare i principali fondamenti del marketing.

**Un pubblico eterogeneo di persone significa desideri diversi, esigenze diverse.** Attraverso casi concreti di avviamento di varie attività vogliamo introdurre un percorso dedicato all'aggiornamento sul mercato. La tutela dei diritti va di pari passo con la crescita della conoscenza e con una corretta informazione sui modi per migliorare la propria attività. A presto!



**Flavia Murabito**

Laureata in Sociologia, lavora come freelance per ricerche storiche, documentari, progetti di scambio interculturale. I suoi interessi si concentrano prevalentemente su campo antropologico e socio-culturale. Ha esperienza in campo editoriale e televisivo per la curatela di palinsesti, lavori di scrittura e ricerca, fino agli ultimi incarichi come coordinatore della produzione. Tra le ultime collaborazioni, lo sviluppo di alcuni documentari trasmessi su Rai3 nel biennio 2015-2016. Lavora anche nel settore turistico per la ricettività e la promozione della pesca artigianale.



## Focus Mestieri sul mare

# ITTITURISMO E PESCATURISMO



Articolo di  
Flavia Murabito

## Le differenze da conoscere per non fare un buco nell'acqua

Come illustrato nel numero precedente, il Decreto Milleproroghe n. 14 del 24 febbraio 2023 ormai divenuto Legge contemplava fra gli innumerevoli interventi anche importanti novità per mondo della pesca artigianale e delle attività turistico-ricettive correlate. Partito

con una proroga dei termini per l'utilizzo del credito d'imposta per l'acquisto di carburante delle imprese agricole e della pesca in generale, con l'articolo 10-ter ha autorizzato l'utilizzo di manufatti amovibili nelle concessioni demaniali marittime e nei punti di approdo a uso turistico-ricreativo fino al 31 dicembre 2023. Avevamo commentato positivamente questa misura che, sostanzialmente, permette di allungare la stagione e quindi di investire sul territorio con più profitto. Chi opera in questo settore si appoggia a manufatti leggeri, prefabbricati, roulotte, campers, case mobili, imbarcazioni che siano utilizzati come abitazioni o ambienti di lavoro, oppure come depositi,

magazzini e simili. **La proroga dei termini è un passo importantissimo verso le esigenze di questa categoria di lavoratori. Dopo la conversione in Legge del Decreto in molti si sono detti che forse vale la pena provare ad investire in questo settore, magari solo per vedere come va.**

Passo primo: apro una partita iva. Sì, ma con quale codice Ateco?

**La percezione dei mestieri che ruotano intorno al mondo della pesca unitamente al turismo è ancora una nebulosa. Si fa presto a unire le due parole: pescaturismo. Dietro c'è tutto un mondo che a seconda dei requisiti e**

I PRINCIPALI MESTIERI CORRELATI ALLA PESCA

Codice Ateco	A-03.11.00	50.10	I-56.10.12	A-03.21.00 acque marine, salmastre, lagunari A-03.22.00 acqua dolci
Attività	PESCA	PESCA-TURISMO	ITTITURISMO	ACQUACOLTURA
Impresa	Pesca costiera tramite imbarcazioni proprie/in comodato d'uso	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri con somministrazione di bevande e alimenti	Attività di alloggio e ristorazione connesse alle aziende agricole	Acquacoltura in acque marine, salmastre o dolci e servizi annessi
Requisiti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partita Iva</li> <li>- Titoli/abilitazioni alla guida</li> <li>- Licenza di pesca</li> <li>- Iscrizione nel registro Gente di Mare</li> <li>- Imbarcazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partita Iva</li> <li>- Titoli/abilitazioni alla guida</li> <li>- Abilitazione SAB (ex REC)</li> <li>- Abilitazione HACCP</li> <li>- Imbarcazione</li> <li>- Eventuale licenza di pesca</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partita Iva</li> <li>- Titoli/abilitazioni alla guida</li> <li>- Abilitazione SAB (ex REC)</li> <li>- Abilitazione HACCP</li> <li>- Imbarcazione</li> <li>- Eventuale licenza di pesca</li> <li>- Alloggi e/o rustici di interesse storico regolamente accatastati</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partita Iva</li> <li>- Titoli/abilitazioni per la produzione ittica</li> <li>- Abilitazione HACCP</li> <li>- Concessioni in regola per le aree di impianto</li> </ul>

Fonte: [www.codiceateco.it](http://www.codiceateco.it)

[www.istat.it](http://www.istat.it)

delle possibilità di investimento distingue fra diversi codici Ateco, creando spesso confusione. Partiamo da un presupposto: il sistema opera una prima, fondamentale collocazione della pesca nel grande contenitore delle attività che sin dai tempi antichi collegano la fatica fisica dell'uomo al mondo naturale. La pesca e le politiche a sostegno fanno principalmente capo al Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali:

## A AGRICOLTURA, SILVICOLTURA E PESCA

### 03 PESCA E ACQUACOLTURA

#### 03.1 PESCA MARINA

##### 03.11.00 Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi

Già da questa prima classificazione saremmo tentati di ricavare da A03 la linea giusta per operare nel turismo collegato alla pesca. Ma sarebbe errato. Bisogna prima di tutto inquadrare il raggio d'azione all'interno del quale si vuole operare. È bene sapere infatti che

dalla classe 03.11 sono escluse:

- cattura di mammiferi marini (escluse le balene), ad esempio trichechi, foche (codice Ateco 01.70);
- lavorazione di pesci, crostacei e molluschi su navi-industria o in strutture a terra (10.20);
- affitto di imbarcazioni da dipor- to con o senza equipaggio per il trasporto marino o in acque costiere, come minicrociere (50.10);
- pesca praticata per sport o per divertimento e relativi servizi (93.19);
- gestione di allevamenti destinati alla pesca sportiva (93.19).

Esaminiamo nella sostanza la principale differenza fra pesca-turismo e ittiturismo.

Le attività di **ittiturismo** possono essere considerate l'equivalente, sulle coste, degli agriturismi in campagna. Anziché avvalersi di

un casale fra i prati, di allevamenti e animali da cortile l'imprenditore che opera nel settore del turismo ittico apre le porte della sua casa sul mare ed offre servizi come b&b, mezza pensione o pensione completa puntando tutto sulla cucina tradizionale basata sul pescato del giorno. Può essere lui stesso a procurare il pescato oppure può mettersi d'accordo con i pescatori del luogo. La prerogativa delle attività di ittiturismo è quella di basarsi indifferentemente sull'offerta di un alloggio, di un giro in barca con degustazioni, di attività di promozione della pesca artigianale, oppure tutte e tre le cose insieme.

La **pesca-turismo**, invece, è strettamente collegata alla professione dei pescatori. Il pescatore pratica il trasporto passeggeri per permettere ai suoi ospiti di degustare il pescato direttamente a bordo. Un piccolo imprenditore senza licenza di pesca opera al trasporto passeggeri tramite noleggio occasionale, in accordo con un pescatore locale che gli fornisce il pescato da proporre ai turisti.

Come si vede, occorre registrare con precisione la propria partita iva per non incorrere in sanzioni o, peggio, carichi penali. Confondendo i codici Ateco, infatti, vengono limitate le proprie possibilità di azione oppure si violano le leggi senza neanche accorgersene. Nello schema a fianco riportiamo una sintetica suddivisione che speriamo possa essere d'aiuto per orientarsi. CILA è sempre a disposizione con i suoi consulenti esperti per guidarvi e informarvi correttamente.



## La pandemia e le scelte scellerate del comparto auto

# L'AUTOMOTIVE VERSO IL GREEN, MA COSA STA SUCCEDENDO NELL'AUTOMOTIVE?

### L'istantanea post pandemia e il perché della crisi di settore

**I**l comparto automobilistico sta vivendo da anni un profondo rinnovamento. Difficile dire se quanto sopra sia stata una condotta necessaria o necessitata.

È palese che il settore sia stato investito da un grande cambiamento in seguito alla pandemia, tale da averne sconvolto linee guida e strategie.

È bene fornire una trattazione che individui gli attori in gioco e permetta di comprendere la situazione in essere e in divenire, senza dimenticare responsabilità causali.

Prima della pandemia, nel 2019, il numero di auto nuove immatricolate ammontava a 74,9 milioni di euro. Nel triennio successivo il dato si attesta sui 66,2 milioni, comunque in calo di 0,1 punti percentuale rispetto al 2021.

Se questi dati possono far riflettere sulla situazione globale, giova loca-

lizzare una situazione più vicina a noi, quella europea, dove a fine triennio 2022 sono quasi 11 (-10,4%) i punti percentuali persi rispetto al 2019, con un valore di 12,8 milioni di unità.

Fanalino di coda di un blocco europeo comunque in ripresa rispetto al 2020, dove l'aumento percentuale medio è del 7,1%, l'Italia. Il Bel Paese si fregia solamente di 6,5 punti percentuale, relativi a 476mila unità.

Leggendo così, si avrebbe la fotografia di uno *Stivale* in ritardo a livello di crescita.

Un'analisi più approfondita restituisce una visione meno cupa, specialmente non sottovalutando il piazzamento molto vicino alla media europea, nel mezzo tra le nazioni più virtuose come Germania (3,3 milioni di unità e crescita del 13,2%), Repubblica Ceca (1,19 milioni di unità e crescita di 8,7 punti percentuali), Francia (950mila unità per un +10,3%) e quelle meno come Svezia e Belgio.

Le attenuanti italiane non mancano e appare difficile non considerarle. La *longa manus* del covid sulla manodopera è un elemento sostanziale nell'alveo di un'analisi

obiettiva, così come una discutibile gestione del governo precedente in relazione a forniture, tavoli tecnici, inchieste e quant'altro. In ultimo, responsabilità fattoriali in tal senso sono da ascrivere a tutto il momento elettorale, con fermento e instabilità propria di un Paese sull'orlo di un robusto cambio di leadership.

Scattata un'istantanea, seppur parziale, del trend automotive, si rende necessario uno studio a quo dell'andamento del settore.

I dati di cui sopra sono utili a fissare un momento di evoluzione dell'intero mercato, influenzato, come già anticipato in calce, dalla pandemia.

È opportuno rilevare in che modo il covid abbia inficiato il settore e il che è presto detto: condizionando le scelte di diverse governance aziendali.

Più di un marchio, dal più grande al più piccolo, ha causato e partecipato alla cosiddetta *crisi delle forniture*, alimentando quella stasi commerciale che ha poi contribuito al triste fallimento di diverse aziende. Con conseguente livellamento verso l'alto di altre, ma ci arriveremo in seguito.





La consapevolezza, suffragata anche dai vari divieti a livello globale, di non potersi muovere a tempo indefinito, ha spinto molte aziende produttrici di automobili a interrompere completamente o parzialmente la domanda di forniture, non onorando contratti già siglati e lasciando diversi fornitori nell'impossibilità di alimentare quel flusso di cassa fondamentale per la sistematica di tutto il settore.

Una simile miopia non ha fatto i conti con qualcosa di spiccatamente semplice: prima o poi la pandemia sarebbe finita, o quantomeno sarebbe stata contenuta. La crisi della domanda avrebbe avuto termine. Con la ripresa alla normalità, la domanda di autovetture sarebbe ripresa. Così è stato.

Tutto questo mare di apparenti banalità e previsioni spicciole è stato ampiamente sottovalutato dalle alte dirigenze che avevano creato un vuoto di sistema. Gran parte dei fornitori di materie prime, semilavorati, logistica, infrastrutture e molto altro non ha retto l'impatto dei contratti non rispettati.

Il restante novero di settore, dovendo affrontare una crisi di liquidità senza

precedenti, ha cercato mercati alternativi per evitare il fallimento. Così, in molti, hanno riconvertito la propria attività, evolvendosi in altri tipi di forniture. Al via, tra gli altri, contratti con aziende di TV, schermi e domotica che hanno giovato della riorganizzazione e tolto una considerevole fetta di mercato alla domanda dell'automotive.

I mercati di cui sopra hanno permesso ai suppliers di avere sia un maggiore margine, sia un maggior valore aggiunto. Senza dimenticare il minor rischio e il miglior andamento dei contratti di fornitura. Contingenza che, unita alla riduzione della produzione nel mercato dei semiconduttori, ha portato a una grave crisi per l'automotive.

Il quadro descritto si inserisce nel fatto che, di contro, i pochi fornitori rimasti, hanno decuplicato i prezzi, generando quel fenomeno di attesa esponenziale che si è aggiunta ai tanto decantati temi di criticità di chip, energia e situazione geopolitica globale.

Negli approfondimenti successivi illustreremo le criticità appena citate focalizzandoci ampiamente sul peso del contrasto geopolitico attuale e successivamente come considerare l'investimento di un'auto elettrica di qualunque tipologia.



*Articolo di*  
**Lorenzo Cuzzani**

Dopo gli studi in Giurisprudenza frequenta un corso in mercati finanziari fortemente orientato all'apprendimento del trading sul Forex. Il "Dealing on Foreign Exchange Market -FOREX-" gli fornisce gli strumenti per iniziare il percorso di trader, ambito in cui è attivo con particolare attenzione all'analisi fondamentale. Già redattore finanziario presso FX Empire e yahoo!finanza, sviluppa contenuti aziendali e paper finanziari e lavora come traduttore in ambito economico, finanziario e legale. Ha operato diversi anni anche nel settore no-profit, ricoprendo l'incarico di segretario di un'associazione senza scopo di lucro e direttore creativo di un'arena cinematografica.

La Cina sempre più al centro di forniture e indirizzi

# AUTOMOTIVE: IN CHE MODO LA CRISI GEOPOLITICA MONDIALE INFLUENZA IL MERCATO?



Articolo di  
Lorenzo Cuzzani

**Obiettivi e interessi di politica comunitaria in contrasto con la situazione europea**

*Obiettivi e interessi di politica comunitaria in contrasto con la situazione europea*

**P**rendendo le mosse da quanto affrontato nell'approfondimento precedente, rileva chiarire cosa si celi dietro il grande interesse verso l'elettrico per sviluppare la riflessione circa la reale condizione di Europa e Italia sul tema. Per fornire un quadro dettagliato, è opportuno ricollegarsi alla sistematica volano della situazione contingente, con un focus esponenzialmente accentuato sulle macchine elettriche e l'abuso di una certa retorica unilaterale in riferimento al *green*, alle emissioni 0 e all'ibrido.

L'attenzione non indifferente di media e opinione pubblica, figlia anche di orientamenti comunitari e globalisti, relativa alla giusta e legittima riduzione di emissioni, ri-

schia di distogliere la valutazione, offuscandone l'obiettività.

La necessità imperante risiede nella diminuzione del novero emissivo di monossido di carbonio e anidride carbonica (CO e CO<sub>2</sub>), per favorire un basso contenuto di carbonio in favore di un più alto contenuto di idrogeno e ottenere molecole d'acqua a contatto con l'ossigeno (H<sub>2</sub>O).

L'esigenza cogente mirante a tagliare qualunque tipo di esalazione nociva per l'ambiente è ben intercettata da diversi programmi intergovernativi, primo fra tutti l'Horizon 2030. Tra le cinque missioni oggetto di agenda, spicca proprio l'adattamento al cambiamento climatico, con target specifico di sostentamento di almeno 150 regioni europee affinché raggiungano un elevato grado di resistenza al clima.

Lo stanziamento non è risibile, sono cento i milioni che l'UE intende devolvere alla causa.

Il secondo proponimento afferente il clima si traduce nella promozione di 100 città intelligenti e a impatto zero sul clima, entro il decennio. Le città selezionate provvederanno alla stesura di *Climate City Contracts* con il coinvolgimento dei cittadini.

Sono ben 9 le città italiane selezionate: Bergamo, Bologna, Firenze, Milano, Padova, Parma, Prato, Roma e Torino. Il che implicherà un grande cambiamento nella gestione di trasporti, infrastrutture, logistica, circolazione e scelte.

Il tutto si inserisce nel più ampio quadro di neutralità carbonica da raggiungere entro il 2050, secondo il Green Deal UE, diventato giuridicamente vincolante dopo l'approvazione della legge UE sul clima nel 2021.

L'Europa intende diventare il primo continente al mondo a eliminare dall'atmosfera almeno tanta CO<sub>2</sub> quanta ne produce entro il 2050, recependo le linee guida dell'accordo di Parigi raggiunto nel 2015 e firma-



to nel 2018, con 196 paesi aderenti. Solo l'Europa ha ratificato il trattato.

Delineato il quadro di riferimento e individuato il comparto trasporti come maggiore agente inquinante a livello sistemico, la traduzione all'atto pratico si manifesta nel tagliare progressivamente le esalazioni.

La ratifica dell'Europa acquisisce quasi un carattere di autocastrazione economico-logistica, attraverso l'imposizione di scadenze e obblighi stringenti che non sono coerenti né rispondenti alla difficile situazione geopolitica mondiale.

Individuando nell'automobile a combustione il bene da sacrificare a vantaggio di una moderna vettura elettrica, si risponde a un problema creandone un altro. L'implementazione tecnologica ha un costo rilevante, soprattutto in ottica componentistica. All'aumentare della tecnologia, specie in ambito di alimentazione, ma anche di automazione, aumenta esponenzialmente la domanda di una certa quota di materiali e semilavorati necessari a soddisfare la domanda tecnologica.

La funzionalità delle vetture che ci si propone di produrre come progressivamente esclusive a livello di circolazione, difetta oggi di una tecnologia proporzionalmente non abbastanza sviluppata per sostenere il costo opportunità che richiede.

Da un lato vi è la difficoltà di reperimento dell'ingente quantità di litio, terre rare e tungsteno come materiali che compongano i semilavorati alla base di detta tecnologia. Dall'altro la complessità nell'organizzare infrastrutture di laboratorio all'avanguardia capaci di assemblare e indirizzare un prodotto finito o semifinito che possa raggiungere la fabbrica finale e complementare la scocca.

Senza sottovalutare l'annosa problematica dello smaltimento delle batterie, criticità mai risolta che viene molto sottovalutata dal fronte green, ma che nel presente momento storico costituisce un effetto collaterale grave quanto le emissioni a base di carbonio. Problema recupero e riutilizzo della batteria che è in corso di studio e implementazione, ma che nel 2023 non può essere trattato come qualcosa di già risolto. Il

risolvibile e l'ottimizabile non può sostituirsi all'*hic et nunc*.

In concreto, questa prospettiva critica che investa materie prime e semilavorati interessa maggiormente l'Europa, dal momento che la maggior parte delle risorse appartengono o sono accessibili alla Cina.

Il paese di mezzo detiene molte riserve in tal senso. Inoltre, vanta molteplici accordi con diversi paesi africani, per cui, a fronte di una massiva fornitura di manodopera atta a realizzare una produzione massiva di infrastrutture (porti, aeroporti, strade, ospedali, ecc.), si veda riconosciuto il diritto di sfruttamento delle proprie terre rare per decenni, anche 90 anni.

Quanto sopra illustra come sia arduo per l'Europa pensare di poter avviare un piano che preveda l'azzeramento di nuove immatricolazioni di auto di nuova produzione con motore a combustione, senza prima aver organizzato un piano coerente di diplomazia e accordi commerciali.

In più, come spesso capitato nella storia comunitaria, non c'è unità d'intenti nel *vecchio continente*.

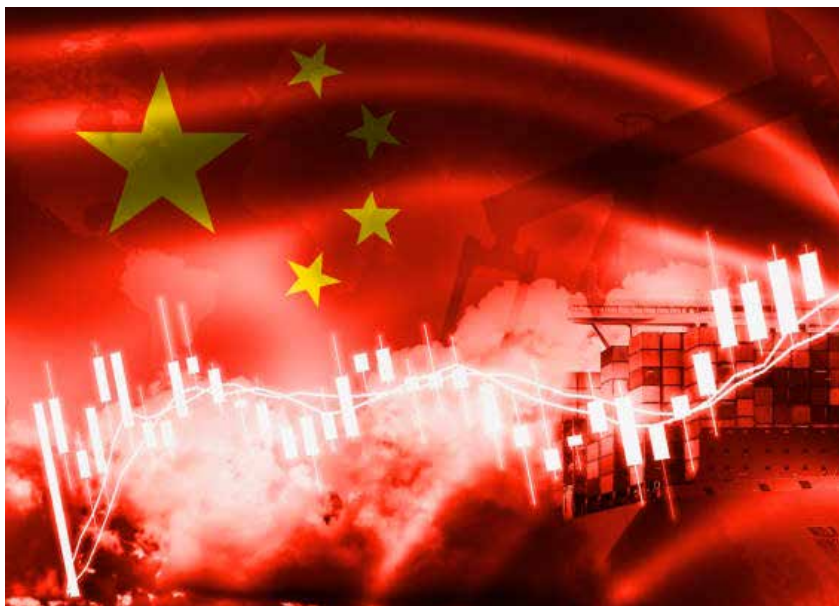
Manca un orizzonte unitario di lobbying che affronti in maniera coesa la transizione e possa interfacciarsi con partner stranieri e mercati differenti, sostenendo un'espressione univoca.

Il tutto si traduce in una vera e propria difficoltà istituzionale nella programmazione di un fronte conforme agli obiettivi dichiarati, ratificati ma difficilmente raggiungibili.

Per converso, un'attività di intermediazione che permetta all'UE di intrattenere utili rapporti commerciali con la Cina e con i paesi emergenti riguardo forniture e implementazione, è portata avanti maggiormente da enti privati, diretta espressione di soggetti privati, come l'ACEA (Associazione Europea dei Costruttori di Automobili).

Risulta di facile comprensione che un interesse pubblico, la riduzione delle emissioni prima, la sua eliminazione poi, difficilmente potrà essere rappresentato come collettivo se trattato da soggetti privati, legittimamente titolari di interessi privati.

Da non sottovalutare poi che l'obbligatorietà dell'elettrico potrebbe avvantaggiare ancor di più la Cina che, oltre a vendere materie prime



e semilavorati, potrebbe anche immettere sul mercato europeo i propri prodotti (difficile che non soddisfino standard comunitari altrimenti non raggiungibili senza il suo intervento), oltre a cominciare a investire partecipando in aziende europee che sconterebbero una concorrenza molto importante prima, un'acquisizione parziale poi.

Con possibile livellamento del mercato e spostamento di una sfera d'influenza verso Pechino.

In quest'ottica si aggiunge anche l'ulteriore problematica della crisi

energetica, strettamente connessa con il conflitto russo-ucraino, così come la crisi dei semilavorati.

La problematica dell'approvvigionamento energetico dovuta al cambio di forniture è la medesima per il litio, di cui l'Ucraina è un fornitore molto importante.

Volendo sgombrare il campo da un'analisi politica, è possibile osservare come l'attuale quadro di rapporti di forza internazionali non consenta, specialmente all'Europa e quindi di conseguenza all'Italia, di approcciarsi verso una serena programmazione di efficientamento energetico che permetta alle auto elettriche e ibride di autoalimentarsi con un'energia pulita. Se mancano le materie prime, manca la strumentazione per assemblarle e i costi di produzione salgono alle stelle. Risulta quantomeno curioso che non manchi la volontà verso una transizione ecologica per cui il *vecchio mondo* non sia ancora pronto, ma che invece stia accelerando per ragioni che sembrano più di natura squisitamente ideologica, che prettamente di opportunità pratica.



Non è oro tutto quello che luccica

# VETTURE ELETTRICHE: COSA SONO, COME FUNZIONANO E QUALI COMPRARE?

**L'ibrido non sarà  
mai elettrico**

Auto elettriche.  
Ibride.  
Ma ibride come?  
Full, plug-in o mild?

Nel novero dell'elettrico rientrano diverse tipologie categoriali, tutte sotto l'egida dell'evo moderno e dell'ombrello di incentivi e privilegi, non tutte conformi davvero a un modello a zero emissioni e conseguente vantaggio per l'ambiente.

Nei due approfondimenti precedenti si è affrontata la storia evolutiva di una situazione in divenire e l'istantanea di un presente concreto dell'automotive.

Qui giova rilevare un corretto approccio al mondo dell'automotive lato green, che non possa prescindere da un'analisi obiettiva che spazzi via dubbi di natura conservatrice ma anche voli pindarici di matrice squisitamente mercatoria.

L'elettrico è indubbiamente il futuro.

Il mondo della combustione non può assicurare un orizzonte di efficienza garantendo anche una congrua riduzione emissiva.



In più, il comparto a combustione racchiude un'endemica criticità insita nella propria tecnologia, vale a dire il deficit di dispersione energetica proprio di una capacità di produzione dell'energia che disperda il 60% e lavori con il restante 40%. È palese che un'efficienza energetica del 40% per autovettura costituisca un'elevata dissipazione di risorse configurando un risibile sfruttamento dello strumento di riferimento.

L'analisi tecnica appena conclusa permette di valutare l'offerta del mercato automobilistico elettrico con maggiore equità.

Le vetture elettriche presenti sul mercato sono di diversa tipologia,

anche se sostanzialmente appartengono a due grandi famiglie: le vetture completamente elettriche e le ibride.

Per le prime si tratta di BEV, Battery Electric Vehicle, automobili la cui unica fonte di alimentazione sia di natura elettrica. Quindi, zero emissioni e una rispondenza piena all'esigenza di tutti i piani di decarbonizzazione affrontati negli approfondimenti precedenti.

Questa categoria basterebbe sola a risolvere il problema emissivo, ma porta con sé diverse criticità.

In primo luogo, attualmente, il costo ingente. Nel presente, l'e-



# Consorzio Artigiano Sviluppo Edilizia

## Ufficio tecnico

Consulenza, studi di fattibilità, progettazione,  
D.I.A., richieste di permessi di costruzione, assistenza e  
consulenza per la partecipazione ad appalti  
della Pubblica Amministrazione sul tutto il territorio nazionale.

## Installazione e manutenzione impianti

Antincendio - Antennistici - Ascensoristici  
Climatizzazione - Elettrici - Gas - Idraulica  
Radiotelevisivi - Riscaldamento - Telefonici

## Pronto intervento

Arredamento d'interni - Decorazioni e stucchi - Falegnameria  
Fognature - Giardinaggio - Serramenti - Lavori edili  
Lavori in ferro - Lavori stradali - Pannelli solari  
Pulizia - Tappezzeria - Vetreria

## Contatti:

Via Baccina 59b - 00184 Roma - Tel. 06.6797812 Fax. 06.6797661  
E-mail: [info@consorziocase.com](mailto:info@consorziocase.com) - [www.consorziocase.com](http://www.consorziocase.com)

voluzione tecnologica ancora non permette di massimizzare i processi produttivi al punto di fornire un prodotto finito facilmente accessibile. Il che rende il comparto BEV ancora elitario e dalla forza di attrazione bassa.

Causa e conseguenza di ciò è anche il maggior dilemma tecnico: la batteria.

Nell'attuale momento tecnologico questa consta di dimensioni molto importanti, proprio per giustificare un'autonomia elevata. Una batteria elettrica (sic!) può arrivare anche a pesare 600 kg, garantendo così altrettanti km di autonomia. Un simile peso costituisce una indubbia criticità sia da un punto di vista di componenti sia di lavorazione degli stessi, intercettando proprio quelle problematiche globali accennate nelle trattazioni precedenti.

In conclusione, la domanda è ancora troppo risibile per far decollare un mercato alternativo a quello dal motore endotermico, in modo tale da abbassare prezzi di produzione aumentando i volumi.

D'altra parte, l'offerta BEV è ancora abbastanza legata a dinamiche di cartello per rendersi appetibile e aprirsi a mercati globali e quindi coadiuvare un aumento dei volumi.

In tal senso sembra ben orientarsi il diretto proponimento di Elon Musk, amministratore delegato di Tesla, per cui l'obiettivo sia creare macchine elettriche sempre più abbordabili.

Nel suo ironico *secret plan*, Musk stigmatizza con crudo realismo la situazione, delineando uno schema molto semplice per raggiungere l'obiettivo: produrre prima macchine elettriche sportive per pochi, ottenere un considerevole rendimento che consenta di in-

vestire in una produzione di massa, utilizzare la prima tranches di rendimenti da vetture elettriche per raggiungere un'implementazione di volumi che permetta di investire ancora e arrivare a produrre una seconda generazione di macchine elettriche ancor più abbordabili. Il tutto implementando la tecnologia delle stesse per garantire zero emissioni e differenziando le opzioni di alimentazione.

Se questo è il fine ultimo della maggior azienda di auto elettriche al mondo, è facile rilevare come l'orizzonte temporale per il raggiungimento dell'efficienza energetica delle auto elettriche sia molto lontana in termini di tempo, seppur futuribile secondo una crescita massiva e decennale che abbia solidissime basi concrete.

Il discorso sulle auto ibride si traduce in una classificazione di vetture a sistema misto che, proprio alla luce degli alti costi dell'elettrico puro, offrano sistemi differenziali di alimentazione con costi molto più bassi.

La prima tipologia di ibrido è quello propriamente detto, il Full Hybrid o HEV, Hybrid Electric Vehicle. Il novero in questione si compone di una tecnologia per cui il motore elettrico sia ricaricato dal motore a combustione interna e dalla frenata rigenerativa, così che sia possibile una marcia breve interamente in modalità elettrica a bassa velocità.

Seguono le PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle, vetture simili in tutto e per tutto alle precedenti ma con la possibilità di una ricarica tramite presa esterna, le comuni colonnine di ricarica presenti su strada o installate privatamente presso abitazioni e garage. Qui la marcia elettrica si estende anche per 50-80 km, sempre con velocità modera-

te, a meno di non far riferimento a macchine dalle grandi prestazioni.

In ultima analisi, sono presenti le MHEV, Mild Hybrid Electric Vehicle. Queste vetture dall'ibrido leggero sono dotate di un motore di avviamento elettrico dalle maggiori dimensioni che aiuti a spingere le ruote. Una sorta di lieve iniezione di energia in fase di trazione. Questa categoria non è titolare di alcun elemento proprio dell'elettrico. Non garantisce meno emissioni, non fornisce un'efficienza energetica migliore di una vettura con un buon motore a combustione. È un fenomeno di mercato, si inserisce in tutto quell'insieme di agevolazioni non aderendo nella sostanza ma solo nella forma. È il classico caso di mancanza di requisiti di identità che passi inosservata ai più perché inserita in una campagna pubblicitaria aggressiva e pressante sull'ambiente.

La famiglia dell'ibrido, sebbene presenti un'offerta variegata, sembra convincere solamente nella tipologia plug-in, fornendo una vettura utile e comoda per la città o per spostamenti di lieve entità. Utile il doppio sistema che permetta di non pagare le strisce blu e che dia luogo ad agevolazioni su bollo, assicurazione e circolazione.

L'agenda premiale per elettriche e ibride varia da regione a regione.

Particolarmente interessante la situazione nel Lazio, dove gli intestatari di auto elettriche usufruiscono di un'esenzione dal pagamento del bollo di 5 anni a partire dalla data d'immatricolazione. Scaduto tale periodo l'importo dovuto è pari a un quarto dei corrispondenti veicoli a benzina.

Per le ibride invece l'esenzione è triennale per poi allinearsi per intero alla disciplina delle corrispondenti a benzina.

Con quali procedure i nuovi cibi vengono introdotti in Europa?

# LA REGOLAMENTAZIONE DEI NOVEL FOOD, TRA GLOBALIZZAZIONE, SICUREZZA ED ETICA

*Il via libera dell'UE alla produzione e commercio della farina di grillo, seppur nello scetticismo generale, ha riaperto l'attenzione in merito alle modalità di valutazione e controllo delle autorità verso i nuovi cibi e alla legislazione in materia, attorno alla quale ruotano diversi fattori.*

**N**ovel Food. È questa l'etichetta utilizzata per indicare tutti quei prodotti alimentari derivanti da fonti nuove o sviluppati e prodotti da nuove tecnologie, nonché tutti quegli alimenti considerati tradizionali in Paesi terzi e, in entrambi i casi, non consumati dai cittadini dell'UE in misura significativa prima del 1997.

A quell'anno risale, infatti, la prima regolamentazione europea in materia di nuovi cibi, con l'entrata in vigore del Regolamento CE 258/97, che ha dato una prima definizione dei criteri in base ai quali questi vengono immessi sul mercato. In particolare, la regolamentazione ha fissato tre punti essenziali, legati alla tutela della salute dei consumatori, per cui questi cibi:

→ non devono recare rischi per chi li consuma;

- non devono trarre in inganno il consumatore;
- se proposti come sostituti di altri alimenti, non devono avere svantaggi nutritivi;
- in etichetta devono riportare la presenza eventuale di ingredienti o sostanze che possono avere ripercussioni etiche o per la salute, ed inoltre la presenza eventuale di OGM (Organismi Geneticamente Modificati).

Perché proprio in quell'anno si è deciso di regolamentare la commercializzazione e la produzione di questi novel food? La storia dell'umanità, d'altronde, è stata da sempre contrassegnata da cambiamenti, dal punto di vista alimentare, che hanno provocato, nel lungo termine, quelle che lo storico Felipe Fernandez-Armesto nel suo Storia del Cibo ha definito "rivoluzioni". Dai pomodori alle banane; dal mais ai kiwi fino alla più recente farina di grillo, sono molti i cibi nuovi che hanno finito col modificare le abitudini alimentari dei popoli europei. In A&I n.9 - Settembre 2022 si era affrontata la questione del diffondersi in Italia di coltivazioni di piante esotiche che stanno ridisegnando la geografia agricola italiana in risposta non solo ai cambiamenti climatici in atto, ma anche ai mutati interessi culinari degli italiani, affascinati sempre più da prodotti e sapori nuovi.

Rispondere alla domanda, quindi, significa chiamare in causa tutta una



serie di fattori ascrivibili a mutamenti socio-culturali, ambientali e storici, inquadrabili tutti nell'idea di globalizzazione che proprio in quegli anni stava si stava formando. Un'idea che nella realtà si intreccia alla diffusione su larga scala delle catene alimentari e dell'industria del cibo; nella dicotomia tra qualità/quantità e nella commercializzazione di prodotti a basso costo. Le conseguenze di tutto questo si sono risolte nella libera circolazione di prodotti spesso di scarsa qualità e prodotti in pessime condizioni igienico-sanitarie. Il proliferare di allevamenti in batteria ha prodotto conseguenze ambientali e sanitarie gravi, come la diffusione di malattie quali l'aviazione o la febbre suina. Si aggiunga poi l'emergere di nuove tecnologie che hanno permesso di creare in laboratorio prodotti e sostanze che di fatto comportano una "contaminazione" degli alimenti con agenti chimici.

Una somma di fattori, quindi, che ha indotto l'Unione Europea a rivedere i





procedimenti di regolamentazione dei novel food, intervenendo sul regolamento del 1997 e che ha portato ad un nuovo testo normativo, il Regolamento UE 2015/2283, entrato in vigore solo nel 2018.

Questo prevede che tutti i novel food, per poter essere immessi sul mercato europeo, devono prima essere autorizzati, a seguito di una procedura di valutazione, nel quale cruciale diventa il controllo della sicurezza alimentare.

Come evidenzia anche Fernandez-Armesto, specie nelle grandi produzioni, basta una sola disattenzione per inficiare tutta la produzione e provocare danni alla salute dei consumatori. Per questo, nella nuova procedura di regolamentazione un ruolo centrale assume la valutazione e il parere dell'EFSA, l'Autorità Europea sulla Sicurezza Alimentare, sulla base di linee guida alle quali deve attenersi chi intende presentare la documentazione necessaria a richiedere che i suoi prodotti siano commercializzati sul mercato europeo.

Alla richiesta vanno inclusi, infatti, dati sulla composizione e sulle caratteristiche nutrizionali e tutte le indicazioni relative al tasso allergico e di tossicità del nuovo alimento, mentre per quelli tradizionali è necessario indicarne la sicurezza d'uso per un periodo di almeno 25 anni.

Sebbene quello della sicurezza alimentare sia uno dei pilastri della legislazione in materia di novel food, esso non è di certo l'unico.

Quando si parla di nuovi cibi, infatti, entrano in gioco fattori diversi che fotografano i cambiamenti in atto e l'idea di una società, di una cultura e di una politica nuova, che va modificandosi.

Parlare di cibo significa, infatti, parlare di etica e di cultura, ma anche di politica e di economia.

Ne è un esempio la più recente introduzione nella dieta europea della tanto discussa farina di grillo. La sua commercializzazione ha suscitato reazioni a livello popolare dettate da una sorta di minaccia alla tradizione culinaria europea, ma allo stesso tempo essa si riflette in un principio di fondo della regolamentazione del novel food, quello della valorizzazione dell'inclusività attraverso il riconoscimento dell'identità multietnica dell'Unione Europea.

Al contempo, la sua introduzione si è resa necessaria in risposta alla grave crisi alimentare generata dai cambiamenti climatici prima e dalla guerra in Ucraina poi, che ha reso evidente la necessità di trovare fonti alternative e prodotte in territorio comunitario per fronteggiare le oscillazioni di un mercato di scambio in corso di ridefinizione degli equilibri politici mondiali, a fronte anche dell'emergere di nuovi mercati e di nuove potenze.

Soprattutto, la farina di grillo è l'esempio lampante della necessità di ripensare i modelli di produzione. Essa, come in generale tutti i novel food, diventano, e ancor di più lo saranno in futuro, la risposta alla crisi ambientale, energetica e demografica, inseriti

in una visione politica ed economica green. Come tutte le rivoluzioni, l'accettazione dei cambiamenti richiede tempo, comprensione, elaborazione di strategie funzionali alla loro ramificazione all'interno della società. Così è stato per molti prodotti, dove l'iniziale diffidenza si è nel tempo tramutata in vera e propria moda, come nel caso del sushi.

La storia del cibo è storia dell'umanità e come rilevava già nel XVIII secolo, il politico e gastronomo francese Anthelme Brillat-Savarin, "La scoperta di un piatto nuovo è più preziosa per il genere umano che la scoperta d'una nuova stella".



Articolo di  
**Alessio Celletti**

Classe 1989. Laureato in Beni Culturali, consegue poi la qualifica professionale in Redazione editoriale. Dopo aver lavorato come Addetto ufficio stampa presso una casa editrice romana, ha curato e gestito la comunicazione di diverse aziende. Attualmente collabora come copywriter con un'agenzia di comunicazione.

*È nostro auspicio, pertanto, che la politica e le Istituzioni vigenti acquisiscano una nuova consapevolezza e sensibilità nei confronti dei loro “figli”. Apprezzandone il lavoro e il coraggio che ogni giorno, con altruismo e dedizione, mettono in atto al fine di produrre reddito e occupazione per il bene loro e delle generazioni future.*

*Antonino Gasparo*

Presidente Cila



**Artigianato  
& Impresa**

**Sede centrale:**

Via Sant'Agata dei Goti, 4 • 00184 Roma  
Tel. 06.69923330 • 06. 6797812 • Fax: 06.6797661

redazionevila@gmail.com • consulenza@cilanazionale.org  
comunicazione@cilanazionale.org

www.cilanazionale.org • www.alaroma.it  
www.uils.it • www.ispanazionale.org  
www.consorziocase.com

 CILA Nazionale  Artigianato&Impresa  
 @CILA\_Nazionale  Cila Nazionale  
 Cila Nazionale