



Assoindipendenti

Newsletter N. 12 / 2019

RISERVATA

2 Maggio 2019

Sorprende un po' la riscoperta della dimensione della evasione Iva del Paese Italia al 24,6 % del totale dei 28 Paesi UE ma dobbiamo apprezzare l'attenzione che le Istituzioni dichiarano di voler dare al suo recupero. Sorprende meno che FAIB-Confesercenti lanci una nuova associazione di retisti.

Argomenti

Mercato

1. Lettera di diffida ad Esso e agli acquirenti dei pacchetti
2. Consumi petroliferi, in Marzo tornano sui minimi del 2014
3. Carburanti, da Confesercenti una nuova associazione di retisti

Illegalità

4. Pompe bianche e società fittizie nel giro milionario
5. Frodi Iva, task force a caccia di 36 miliardi

Transizione Energetica & Mobilità

6. Formula E, 800mila spettatori e due vice premier per la gara dell'Eur
7. Le diversificazioni delle major e del downstream petrolifero
8. Auto, la Cina punta anche sull' idrogeno. E-car, battaglia di numeri sulle emissioni.

Bio-Metano

9. Le nuove filiere dei carburanti

%%%%%%%%%

Mercato

1. **Mercoledì 17 Aprile - SQ : Lettera-diffida di Faib, Fegica e Fgisc/Anisa alla Esso e agli acquirenti dei pacchetti. Tra le ipotesi la dichiarazione dello stato di agitazione dei gestori a marchio Esso, la chiusura degli impianti e la risoluzione dei contratti**
“ Diffida a far rispettare i contratti di cessione, proclamazione dello stato di agitazione e iniziative di sciopero su tutta la rete a “marchio Esso” nel mese di maggio, con la richiesta altresì della convocazione del tavolo sulle vertenze collettive, già aperto presso il Mise. Questo l'oggetto di una diffida inviata oggi dalle tre organizzazioni dei gestori, Faib, Fegica e Fgisc/Anisa, a ExxonMobil Petroleum and Chemical, al presidente della Esso Italiana e alla direzione generale Energia del Mise e per conoscenza alle società che negli anni scorsi hanno acquistato pacchetti di impianti Esso nell'ambito del “Modello grossista”, EG Italia, Petrolifera Adriatica, Amegas, Basile Petroli, Retitalia , SOM e Enerpetroli. Diffida che fa seguito a note e diffide inviate in data 4 e 9 aprile.

In pratica Faib, Fegica e Figisc/Anisa diffidano la Esso a garantire e pretendere dai propri partner il rispetto pieno ed incondizionato dei relativi contratti ceduti ai subentranti insieme alla proprietà, essendo essa manifestamente parte in causa, ben sapendo che dalla corretta gestione del contratto stesso dipende il buon esito del nuovo modello così convintamente perseguito. (...) Un quadro di contestazioni dettagliato a cui si aggiunge il fatto che la quasi totalità dei subentranti nella proprietà degli impianti a marchio Esso continua a violare l'accordo del 16 luglio 2014 imponendo una contrattazione one-to-one, peraltro già dichiarati nulli da un provvedimento inappellato del Tribunale di Roma.

A fronte di tutto il complesso delle contestazioni avanzate, prosegue la lettera, le scriventi saranno costrette a dichiarare lo stato di agitazione dei gestori a marchio -indipendentemente dalla "proprietà"- e a programmare la chiusura degli impianti e in caso di mancato accoglimento delle istanze presentate si vedrebbero costrette addirittura a suggerire ai singoli gestori di dichiarare, previa singola diffida, l'avvenuta risoluzione del contratto di fornitura carburante Esso per grave inadempimento sia di Esso Italiana che di EG Italia sia degli altri subentranti, fermo restando la validità ed efficacia del contratto di comodato dell'impianto. In conseguenza e in esecuzione di tale risoluzione del contratto di fornitura i singoli gestori provvederanno, quindi, a dismettere tutte le insegne, le divise, le vetrofanie riferite alla fornitura di carburante Esso e ad acquistare il predetto carburante presso fornitori terzi più convenienti riconoscendo se del caso un "canone" per l'utilizzo delle attrezzature. Contemporaneamente le scriventi chiedono al Mise di riconvocare, con urgenza, il tavolo per la composizione delle vertenze collettive alla presenza della Esso- così come previsto dal D.Lgs. 32/98. Quanto ai fatti contestati la lettera parte dalla premessa che "l'Italia rimane l'unico Paese - fra quelli interessati alle "dismissioni" della compagnia - nel quale sono stati "scelti" più operatori commerciali, ciascuno dei quali con una propria struttura e con un'originale strategia di price: strategia che finisce per disorientare il consumatore che si trova di fronte all'offerta degli stessi prodotti a prezzi radicalmente diversi". Unico denominatore comune è che i soggetti economici subentranti hanno inteso ridurre sostanzialmente i margini contrattualmente convenuti ed i diritti garantiti dalla Legge ai Gestori, nel silenzio assordante della Esso Italiana che ha sempre sostenuto di aver cessato ogni sua azione con l'alienazione degli impianti. Eppure il prodotto è fornito dalla Esso (o da un soggetto da essa designato), le campagne di marketing e di comunicazione vengono effettuate dall'Azienda e la negoziazione di carte petrolifere e buoni rimane saldamente nelle mani di codesta Compagnia e finanche i "contratti di affidamento in uso gratuito" sono quelli preesistenti. Sottoscritti e garantiti dalla Esso. Dichiarare che, a queste condizioni, la Esso sia estranea a ciò che sta accadendo sulla rete, rileva la lettera, sembra veramente voler negare la più solare delle evidenze. (...) In altre parole la Esso, secondo le scriventi, "è pienamente parte in causa" e non può limitarsi ad esercitare un controllo sulla rete solo sulla parte di suo maggiore interesse, trascurando quella parte della contrattualistica ceduta - e largamente disattesa dai "selezionati partner"- che interferisce pienamente e compiutamente con la gestione dei punti vendita e del trattamento economico normativo dei gestori da essa ceduti. La qualità dell'offerta, le politiche di marketing, il presidio dei piazzali, la capacità di fare fidelizzazione, sono infatti parte integrante delle riserve avocate a sé stessa dalla Esso italiana, come affermato nei recenti comunicati e non solo.

Considerazioni : *Mi dispiace per i gestori, perchè mi rendo conto delle loro difficoltà, ma francamente non capisco le diffide. Andiamo con ordine: diffida alla Esso. Da tempo ho smesso di scommettere sui risultati di iniziative legali ma temo che la diffida che chiama in causa la sua responsabilità per la quale chi ha acquistato i pacchetti non rispetta dei contratti ceduti per quanto attiene il rapporto tra gestori e nuovi titolari delle autorizzazioni non abbia senso.*

2. Martedì 23 Aprile – SQ : Consumi petroliferi, in marzo tornano sui minimi del 2014 “

Dopo il calo dell'1,5% di febbraio, nel mese di marzo i consumi petroliferi sono peggiorati. Secondo le stime preliminari divulgate dal Ministero dello Sviluppo Economico, il mese scorso sono state consumate 4 milioni 749 mila tonnellate, in calo del 6,3%, ovvero 321 mila tonnellate, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il bilancio del primo trimestre del 2019 è diventato negativo: sono state consumate 14 milioni 244 mila tonnellate nei primi tre mesi del 2019, in calo dell'1,7% rispetto alle 14 milioni 483 mila tonnellate del primo trimestre 2018. (...)

Carburanti ; Le vendite di diesel nel marzo 2019 non sono andate bene. Per la prima volta dopo due anni, le vendite di marzo del diesel sono tornate sotto la soglia psicologica dei 2 milioni di tonnellate, con un calo del 3,9% (-80.000 tonnellate). Stesso calo in termini percentuali anche per le vendite di benzina (-24.000 tonnellate a 585.000), che per la prima volta in dieci anni nel mese di marzo hanno violato al ribasso la soglia delle 600.000 tonnellate.

Rete : Le vendite sulla rete di benzina, diesel e gpl sono andate male nel marzo 2019. Quelle di diesel per la prima volta dopo due anni sono scese sotto il livello di un milione 300.000 tonnellate. Con un calo del 4,3% (-58.000 tonnellate = - 68.000 mc) sono scese a un milione 281 mila tonnellate, tornando sui livelli di marzo 2016. Le vendite di benzina sulla rete sono scese al livello minimo del decennio,

cioè 573 mila tonnellate, in calo del 4,3% (-26.000 tonnellate = -34.000 mc). Le vendite di gpl auto, inanellando il secondo marzo consecutivo in calo, sono scese a 124 mila tonnellate, tornando sotto i livelli del 2013.

Considerazione : *Quale l'effetto della illegalità ? Proviamo a fare qualche calcolo sia pure di grande approssimazione.... Circolano stime di una illegalità corrente attorno al 15-20% del mercato verso un 10 % dell' anno precedente. Per cautela assumiamo che l'illegalità è passata dal 10 al 15 % e quindi con un incremento del 5% rispetto agli anni precedenti: il 5% delle vendite del 2018 valgono 39 milioni di litri di benzina e 68 milioni di litri di benzina numeri che, guarda caso sono dello stesso ordine di grandezza dei minori volumi del 2019 vs il 2018. Altro calcolo Nel caso del gasolio 68 milioni di litri "valgono" 1.700 Atb/mese pari a ca. 85 Atb/giorno che trasportano prodotto "anomalo" non necessariamente da oltre confine: anche questo mi sembra un numero di qualche significato*

Extrarete

Anche l'extrarete è andata male, per la prima volta dopo diversi mesi in crescita. Le vendite di benzina in extrarete sono diminuite del 2,3% a 169.000 tonnellate (un calo di 4.000 tonnellate dal livello massimo degli ultimi dieci anni registrato lo scorso anno). Si tratta di un volume tre volte superiore alle 60.000 tonnellate di marzo 2009. Anche le vendite di diesel in extrarete hanno segnato il primo segno meno dopo cinque anni di ininterrotti rialzi nel mese di marzo scorso. Con un calo dello 0,6%, le vendite extrarete di diesel sono scese a 942.000 tonnellate (-6.000 tonnellate), livello comunque di gran lunga superiore alle 779.000 tonnellate del marzo 2009. (....)

3. Martedì 30 Aprile – SQ : Carburanti, da Confesercenti una nuova associazione di retisti Si chiama "Associazione Italia Reti energie per la mobilità". Lo scorso settembre Faib ha istituito un Coordinamento dei proprietari degli impianti e dei professionisti rete, che ha eletto coordinatore Lucio Laureti, dirigente Faib dell'Abruzzo. Dopo sette mesi di incontri e confronti, nasce la nuova realtà

"Una nuova associazione di retisti, rivolta a tutti coloro che possiedono uno o più impianti di proprietà, convenzionati in varie forme con società petrolifere o reti bianche con o senza gestore. La proposta la lancia l'associazione dei gestori Faib, sotto l'egida di Confesercenti, che in settembre ha dato vita a un coordinamento dei proprietari degli impianti e dei professionisti rete. (....) La mossa, si legge nella lettera, nasce da un'analisi dei cambiamenti che hanno interessato la distribuzione carburanti negli ultimi anni: le società petrolifere diminuiscono sempre di più la loro quota di mercato, il numero delle compagnie si è ridotto fortemente, la filiera si è accorciata "a scapito del gestore che riduce sempre di più la propria influenza sul prezzo e sulle attività", la proliferazione di marchi "bianchi" e il fenomeno dell'illegalità "che, a volte purtroppo, vanno a braccetto, destabilizza le attività degli operatori onesti che faticano a restare sul mercato". Di fronte a tutto questo, si chiede il Coordinamento nella lettera, "cosa fanno il governo, le associazioni, i rappresentanti dei retisti? Ci sembra nulla!". (....) Queste le priorità dell'associazione: istituzione con il sistema bancario di una "carta fedeltà" con affidamenti ai clienti dello stesso genere di quelle petrolifere a beneficio di tutti i PV bianchi; creazione di un gruppo di acquisto per scaricare navi a prezzi competitivi; creazione di una propria filiera di approvvigionamento e logistica basata su approvvigionamenti competitivi e rapporti paritetici con gli altri operatori della distribuzione, compagnie incluse; promozione di accordi con altre categorie della distribuzione petrolifera come gestori carburanti, autolavaggi, ristorazione, servizi; formazione per gli associati sulla legislazione nazionale e regionale relativa alla rete carburanti; rassegna stampa giornaliera; istituzione di un servizio assistenza e consulenza tecnica ed amministrativa agli operatori associati.

"Quando parliamo di operatori associati – specifica la lettera – ci riferiamo a tutti coloro che possiedono uno o più impianti di proprietà, convenzionati in varie forme con società petrolifere o reti bianche con o senza gestore". La rappresentatività, si legge ancora, può essere rivolta alle imprese di piccole, medie e grandi dimensioni operanti nel settore dei prodotti petroliferi e dell'energia in senso più ampio che si impegnano al rispetto di un codice etico condiviso con Confesercenti.

L'iscrizione all'associazione costa 1.000 euro.

Considerazioni : *Che il sistema abbia la necessità di rinnovarsi con soggetti nuovi lo sostengo dal 2007 e quindi il mio benvenuto alla "Associazione Italia Reti energie per la mobilità" nella speranza che davvero sappiano e possano portare avanti idee e proposte che contribuiscano a fermare la tendenza alla dissoluzione che sembra caratterizzare il mercato della distribuzione carburanti ormai da qualche anno. Glielo auguro e me lo auguro, ma ho i miei dubbi che diventano più forti nel leggere frasi di questo genere: "Di fronte a tutto questo, si chiede il Coordinamento nella lettera, "cosa fanno il governo, le associazioni, i rappresentanti dei retisti? Ci sembra nulla!" Certamente in certe situazioni un po' di politichese ci sta sempre bene ma la frase suona poco generosa nei confronti di coloro che qualcosa hanno pur fatto, magari non proprio i governi, e tradisce la convinzione che le cause del presunto "nulla", ovviamente solo altrui, siano state identificate e ritenute eliminabili. Se così, temo che l'analisi delle cause sia stata alquanto superficiale e di conseguenza diventa improbabile l'efficacia*

delle soluzioni ipotizzate. Secondo l'esperienza maturata in questi anni il problema vero si chiama "come andare nel futuro", un futuro che è incerto per le tante contingenze che conosciamo, una questione di ricerca e sviluppo di una nuova cultura di business, un cambiamento vero che è nel frutto di idee e attitudini nuove e non piuttosto nel solo riordinare esperienze e pregiudizi del passato. Si tratta di gettare un ponte per attraversare il fiume del cambiamento e non di andare lungo il fiume, sulle sue sponde, percorrendo la stessa strada solo con piccole deviazioni marginali. Le priorità che "Associazione Italia Reti energie per la mobilità" si è data, per quanto assolutamente logiche, non rappresentano una novità, anzi individuano il fallimento di molti tentativi fatti in varie riprese ma soprattutto sembrano non andare oltre il presente, non sembrano avere un respiro più ampio, il senso della visione della evoluzione di questo mercato nel medio e lungo termine. Carte fedeltà (perché poi solo per le pompe bianche?), massa critica per comprare navi a prezzi vantaggiosi, filiera di approvvigionamento autonoma, promozione di accordi, servizi di assistenza rappresentano un elenco di intenzioni logiche che però il sistema non è stato in grado di sviluppare: mi chiedo allora se prima di rilanciarle abbiamo davvero compreso i motivi del loro mancato sviluppo. Per esempio ho "scoperto" che il concetto di "massa critica" ha senso solo se si va oltre la mera aggregazione di soggetti, perché il numero molto spesso fa solo numero... e quasi sempre difficoltà in più per raggiungere gli obiettivi che ci siamo dati. Il problema è mettere insieme soggetti "giusti", aggettivo alquanto difficile da interpretare, ma che in realtà rappresenta la criticità e la vulnerabilità del sistema attuale. E' il motivo per il quale continuo a pensare, in opposizione alla tendenza alla diaspora ed alla dispersione delle risorse, che a questo sistema serve la costituzione di una Holding Strategica super partes, inter-associativa, inter-funzionale, inter-culturale-allargata anche al di fuori delle tradizionali competenze del settore energia, che gli consenta di recuperare il filo guida per uscire dal labirinto nel quale è andato a finire. Avrei altro da aggiungere ma mi fermo qui. Piuttosto per dimostrare la sincerità del mio benvenuto e degli auguri alla nuova associazione mi rendo disponibile sin d'ora a dare il contributo della esperienza maturata in questi anni proprio nei riguardi di certe problematiche, magari un confronto di idee utile anche per me e quindi per Assoindipendenti.

Illegalità

4. Giovedì 11 Aprile - La Città, Quotidiano di Salerno e Provincia : "Pompe Bianche e società fittizie nel giro milionario". I traffici illegali di gasolio per alimentare il mercato nero. Gli elevatissimi guadagni per gli organizzatori dell' affaire

"SALERNO. Un sistema semplice ma efficace quello che sarebbe stato messo in campo dai cinque arrestati dell'operazione "Carpas Diem" (*.... forse voleva dire Carpe Diem...!*), ricostruito nell'ottobre 2017 in un'inchiesta de *la Città*. Ma il carburante acquistato non era venduto tutto senza Iva. I finanziari di Scafati, infatti, attraverso l'analisi dei documenti di accompagnamento semplificati - i famosi Das - presso le compagnie petrolifere e vari (?) depositi commerciali hanno accertato che il 60,33% del carburante acquistato senza imposta è stato regolarmente venduto con Iva. (*l'imposta è stata pagata ?*) ad imprese identificate come distributori stradali di carburante, depositi (???) , aziende di trasporto. Il 18,02% del carburante, invece, non è mai pervenuto ai clienti finali indicati dai rispettivi Das, e sono stati quindi dirottati e venduto in nero ai clienti non identificati. Per il restante 21,65% del carico acquistato, non è stato possibile conoscere la destinazione finale. (*E' come dire che per il 39,67 % non si sa che fine ha fatto ...*) Per il gip ci sono gravi indizi per ritenere che tutte le società interposte hanno acquistato a partire dal 2012 prodotti in esenzione Iva devono essere considerate enti fittizi, create ad hoc dagli arrestati al solo scopo di presentare ai fornitori le false dichiarazioni di intento per accedere al regime agevolato di esportatori abituali e così acquistare per rivendere carburante a prezzi bassi con elevatissimi profitti alterando notevolmente il regolare funzionamento del mercato. Per il giudice «alcune imprese hanno acquistato carburante dalle società interposte (?????)... non solo per i propri distributori stradali, ma anche per rivenderlo a terzi, realizzando elevatissimi (guadagni)», aumentando la violazione della libera concorrenza. L'indagine ha stabilito che sono stati dirottati ad aziende diverse da quelle sui Das 21 milioni di litri di gasolio e 10 milioni di litri di benzina verde. In due casi, il carico sarebbe stato dirottato anche alla Califano Service con sede a Castel San Giorgio e in una stazione di servizio della Petrolchimica Sud, società di due imprenditori di Nocera Inferiore. Le due aziende dell'Agro sono state coinvolte in un'operazione con più persone, diverse da loro, e che complessivamente avrebbe prodotto nel caso della ditta sangiorgese un'evasione Iva per poco più di 1 milione di euro. A due milioni di euro ammonterebbe quella dove sarebbe interessata anche la Petrolchimica Sud. È probabile che la tesi difensiva di molte aziende che hanno acquistato carburanti da queste società interposte e che comunque credevano di farlo da primarie compagnie nazionali

(incredibile l'ignoranza della gente !) . Ed infatti, l'avvocato **Carlo Spirito** -che assieme al collega **Fenucci** sono i legali di **Romolo Califano** - sottolinea come «la società Califano Service srl è del tutto estranea alla presunta frode avendo acquistato il carburante, al prezzo di mercato e corrispondendo regolarmente l'Iva, da società ritenute affidabili (?) anche da primarie compagnie petrolifere (Esso Italia). La società ha correttamente pagato l'Iva sul carburante acquistato e, pertanto, aveva diritto a detrarla nella propria dichiarazione fiscale. Del resto la Califano Service è una società attiva da oltre un decennio ed è continuamente impegnata a rafforzare la propria immagine; obiettivi e comportamenti ben diversi da coloro che organizzano frodi, che nel giro di qualche mese cessano la propria attività. Per tali ragioni, il provvedimento è stato già impugnato dinanzi al Tribunale della Libertà». (s.d.n.)

Considerazioni : *Un articolo scritto con i piedi ... ma è positivo che l'esistenza di un traffico illegale sia stata portata a conoscenza dei lettori. Quello che non si capisce e chi sono i presunti colpevoli del giro di affari milionario.... Le aziende citate sembrano avere solo la colpa di avere acquistato carburanti da società "interposte" (non si sa che cosa vuol dire) ancorchè ritenute affidabili anche da primarie società petrolifere (non si sa se come fornitori o acquirenti)..... Insomma quali sono le aziende coinvolte nel giro milionario ? Chi ha acquistato carburanti in esenzione di imposta? Questa imposta è stata poi pagata, si o no ?*

5. Lunedì 8 Aprile – IL Sole 24 Ore : Frodi Iva, task force a caccia di 36 miliardi. Entrate e GdF mettono sotto osservazione le 15 evasioni più diffuse. (I.Cimarrusti / G.Parente)

“Sono 15 i profili di rischio per individuare le frodi Iva. Un fenomeno che contribuisce in grandissima parte ai 147 miliardi di euro di imposta sul valore aggiunto evasi in tutt L' Unione Europea, 36 dei quali solo in Italia. Numeri che obbligano la nostra amministrazione finanziaria ad alzare al massimo il livello di attenzione, tanto da ritenere le frodi Iva un pericolo “permanente”. Dopo le analisi sul contrasto alle indebite compensazioni , GdF ed Entrate si concentrano su tutte quelle partite Iva che potenzialmente possono essere coinvolte in questo tipo di frodisia nazionali sia europee, finendo così in una sorta di lista nera.

Considerazioni: *I dati della tabella si riferiscono al 2016 e sono esattamente gli stessi che avevo commentato nella Newsletter N. 33/2018 del 24/9/2018 a valle dell'articolo della Staffetta Quotidiana dal titolo; “Frodi Iva In Italia, perso un quarto del gettito”. La tabella seguente denuncia senza pietà una situazione gravissima laddove non ci può consolare il constatare che l'Italia sia in buona compagnia, sia pure a distanza, della Germania, del Regno Unito e della Francia. Non sono certo che*

Stima evasione Iva nei 28 Paesi EU		
(Milioni di Euro)		
Italia	36,0	24,5%
Germania	22,7	15,4%
Regno Unito	22,0	15,0%
Francia	20,9	14,2%
Polonia	8,0	5,4%
Romania	6,1	4,2%
Grecia	5,9	4,0%
Belgio	3,1	2,1%
Danimarca	2,5	1,7%
Rep. Ceca	2,2	1,5%
Altri 18	17,8	12,1%
Totale	147,1	100,0%

Riferire l'evasione Iva al PIL sia corretto da un punto di vista metodologico ma forse il dato un qualche significato ce l'ha: il Italia l'evasione Iva rapportata al PIL è circa 3 volte quella della Germania e ca 2,5 volte dell' UK e della Francia. Le cose che fanno pensare sono anche altre. I dati della tabella si riferiscono al 2016 e consolidano l'ordine di grandezza delle stime degli anni precedenti (nel 2013 eravamo al 30%): non abbiamo impiegato troppo tempo per deciderci a prendere qualche iniziativa ? L'attenzione dell' Agenzia delle Entrate e della GdF sembra essere focalizzata sulle “partite Iva”:: avranno le loro ragioni ma perché non sulla illegalità nel mercato carburanti ?

Transizione Energetica & Mobilità

6. Lunedì 15 Aprile – SQ : Formula E, 800mila spettatori e due vice premier per la gara dell'Eur . Venerdì scorso la visita di Di Maio ai box, sabato Salvini al Gran premio: “qua c'è il futuro”. Hanno premiato il vincitore Mitch Evans (Panasonic Jaguar) la sindaca

Raggi e Venturini, ad Enel X. Presente anche quest'anno l'ad di Enel Starace. Soddisfatto Agag "torneremo all'Eur nel 2020". Tra il pubblico polemiche sulle colonnine di ricarica alimentate a gasolio.

“ Secondo i biglietti venduti, 35 mila spettatori hanno assistito alla gara di Formula E che si è svolta a Roma sabato pomeriggio, a cui bisogna aggiungere i 766 mila spettatori che hanno seguito la diretta su Italia 1 sfiorando il 6% di share, un buon risultato anche se in calo rispetto all'anno scorso di 3 punti percentuali, quando l'evento, complice la prima messa in onda, aveva superato il milione di spettatori e totalizzato il 9,09 % di share. Per vedere se il pubblico apprezza o meno lo sfrecciare delle monoposto elettriche bisognerà forse aspettare l'anno prossimo, l'anno di assestamento, nel frattempo entrambi i vice premier hanno voluto in modi diversi dare il loro sostegno. **Luigi Di Maio** (M5S) il giorno prima ha fatto un giro sulle monoposto dopo le visite ai box, rilasciando un video subito dopo la diretta streaming. **Matteo Salvini** (Lega) ha assistito sabato alla prima parte della gara assieme alla figlia dopo aver salutato i piloti alle griglie di partenza, offrendo così l'esempio più evidente dello spostamento del target della gara, che ha visto il cambio d'abito dell'e-prix, dal glamour dell'anno scorso alla massiccia partecipazione delle famiglie.

All'evento non sono mancati i vertici Enel, official smart charging partner: dall'ad **Francesco Starace** al country manager **Carlo Tamburi**, entrambi poco sotto i riflettori, all'ad di Enel X **Francesco Venturini**, quest'anno invece presente anche sul podio nella veste di presentatore dello champagne per il primo classificato, **Mitch Evans**, del team **Panasonic Jaguar**. Il trofeo lo ha consegnato la sindaca pentastellata **Virginia Raggi**. Il presidente e fondatore della Formula E, **Alejandro Agag**, ha apprezzato l'affluenza di pubblico e ha annunciato che “anche il prossimo anno la Formula E tornerà sullo stesso circuito dell'Eur, perché a Roma ci troviamo sempre bene”. “**Qua c'è il futuro**”, ha commentato il leader della Lega rispondendo alla *Staffetta* pochi istanti prima dell'avvio della gara, quindi ha sottolineato ancora: “c'è il business”. Il gp delle monoposto elettriche, ha proseguito, “è una vetrina” e ha colto l'occasione per criticare l'operato della sindaca: “un giorno ogni tanto Roma è al centro dell'interesse del mondo, spero che continui ad esserlo anche il lunedì, il martedì e il mercoledì e non solo per le metropolitane ferme”. Per quanto riguarda l'e-prix, ha concluso, “vengo a sostenere quello che è il futuro, questo business”. Anche Raggi ha preso parte all'evento accompagnata dalla famiglia. La sindaca ha aperto la giornata con un giro di pista insieme ad Agag, e ha chiuso l'e-prix con la cerimonia del podio: “Questi - ha detto Raggi rispondendo ai giornalisti nel corso della giornata - sono eventi internazionali di grande rilievo, che riescono a coniugare sport, un buon risultato con ricadute sul territorio e mobilità elettrica. Noi stiamo lavorando per questo tipo di mobilità spingendo molto sulle infrastrutture elettriche per la città e ripristinando, ad esempio, i 60 autobus elettrici. Dobbiamo **ripulire l'aria** delle nostre città e rendere il trasporto più sostenibile”. Anche se, proprio su questo fronte, non sono mancate le polemiche: “Sorpresa, al Gp di Roma le auto elettriche si ricaricano con il gasolio” ha titolato *Repubblica*. Su Twitter sono state pubblicate le foto delle colonnine di ricarica attaccate ai generatori alimentati a gasolio: “La Formula E a Roma ci fa capire a che punto è la tecnologia della mobilità elettrica. Quello è un gruppo elettrogeno a diesel, forse è ecodiesel”, il tweet corredato da foto di Daniele Spada, uno degli spettatori. Altro punto dolente la **viabilità**. Il circuito ha infatti mandato in tilt il quadrante Sud della città causando disagi e traffico congestionato già da diversi giorni prima dell'evento, ma tra i pentastellati locali, non è venuto meno l'entusiasmo. Paolo Ferrara, ex capogruppo del M5S in Campidoglio, riporta Roma Today, ha lanciato l'hashtag per chiedere che il gran premio venga spostato a Ostia “**#famoloaOstia**”.



Considerazioni: *La cosa mi ha fatto tornare indietro, per la seconda volta dopo lo scorso anno, al tempo di quando eravamo ragazzini che giocavano con le piste della Polistil. Adesso un gioco da grandi, una pista di Formula E in scala 1:1. D'altra parte sapevamo già che con le automobili elettriche potevamo inventarci i Gran Prix perchè, incredibile a dirsi, funzionavano, anzi non avevamo il problema di un pitstop forzato per esaurimento della carica della batteria con tanto di cambio di automobilina e tanto meno quello di ricaricare la batteria stessa a mezzo di colonnine con generatori alimentati a gasolio, una piccola metafora a testimonianza di quanta strada ci sia da percorrere prima si arrivare ad una mobilità davvero elettrica. La Raggi ha ragione quando dice che “dobbiamo ripulire l'aria delle nostre città” ma perchè non cominciare anche con le cose semplici ?*



Quali sono gli economics di questo Gran Premio di Formula E ? Con I soldi spesi a giocare con Polistil quante tonnellate di lerciume avremmo eliminato ? Ed ha ragione anche Salvini quando sostiene che “Qua c'è il futuro”, aggiungendo poi “c'è il business”. Su questo mi trova perfettamente d'accordo: “c'è il futuro” anche se è incerto il quando questo futuro diventerà “presente” e di certo “c'è business” a beneficio di chi ancora non è chiaro ma qualche idea possiamo anche cominciare a farcela. La mobilità sostenibile, elettrica o meno, arriverà perchè è giusto, naturale, che arrivi, ma la strada da percorrere è ancora lunga e non è detto che accelerare a tutti I costi il processo sia un bene.

7. Venerdì 19 Aprile - SQ : Le diversificazioni delle major e del downstream petrolifero. I casi di Shell e Total, ma anche Erg e Assopetroli (di G.B. Zorzoli)

“ Chi è tendenzialmente ostile, le definisce “invasioni di campo”. I favorevoli di solito preferiscono chiamarle “diversificazione produttiva”. Indipendentemente dall'opzione semantica, il fenomeno di solito si verifica quando le imprese attive in un determinato settore intravedono la possibilità di una grave crisi nel loro tradizionale mercato. Il cambio di casacca ha tempi diversi. Lo anticipa chi ritiene più imminente il cambiamento. Qualche volta l'eccesso di tempestività è nocivo; più spesso risulta perdente il ritardo. (...) Di queste *(anni '50)* diversificazioni produttive si è persa memoria più facilmente che altrove, perché, per cause differenti, sono entrambe risultate effimere. È un oblio che rende più ostica la comprensione delle risposte che si stanno dando alle rimarchevoli trasformazioni in atto nel settore energetico, questa volta provocate da un *driver* esterno, ma non esogeno: il cambiamento climatico. Emblematici sono i casi di Shell e di Total che (...) sono entrate a tutto campo nel settore elettrico, puntando su obiettivi congruenti con la mitigazione del cambiamento climatico: rinnovabili, biocarburanti, mobilità elettrica. Solo pochi anni fa sarebbe stato impensabile uno scenario come Sky, presentato nei giorni scorsi da Shell, con conclusioni che possono sembrare sconcertanti, ma, come amava ricordare l'astrofisico Carl Sagan, di per sé “l'assenza dell'evidenza non è l'evidenza dell'assenza” e, nel caso del cambiamento climatico, non è certo l'evidenza a mancare. Infatti, alla base delle diversificazioni produttive, ma anche dello scenario di Shell, sta il convincimento, espresso anche in concomitanza con la presentazione di Sky, che occorre contrastare il cambiamento climatico con scelte coraggiose, nel contempo in grado di consentire l'ingresso in nuovi e promettenti mercati, pur continuando a investire negli idrocarburi perché i consumi di petrolio continueranno a crescere nel prossimo decennio, ma – attenzione! – dopo aver raggiunto il picco, la domanda inizierà a diminuire. Nella stessa direzione vanno le recenti scelte avvenute nel downstream petrolifero italiano. Ha fatto da apripista Erg, uscita completamente dal settore, trasformandosi in impresa elettrica focalizzata sulle rinnovabili (...) Sulla medesima falsariga si sta muovendo Assopetroli-Assoenergia, cui aderiscono imprese operanti nel commercio all'ingrosso dei prodotti petroliferi e - attraverso la rete dei distributori stradali - nel commercio al dettaglio di carburanti. Già attiva nei servizi per il risparmio e l'efficienza energetica degli impianti di climatizzazione, lo scorso novembre l'associazione ha aderito a Motus-e, volendo «testimoniare il proprio impegno nel trasformare la rete in un ponte per la mobilità sostenibile del domani, offrendo sempre più carburanti alternativi e fornendo punti di ricarica per l'elettromobilità».

Considerazioni: *Il fatto che obiettivi e strategie delle major società petrolifere vadano evolvendo nel tempo al mutare della domanda dei mercati, e di quello dell' energia in particolare, mi sembra perfettamente normale: la diversificazione delle attività è parte naturale di quel divenire delle vicende delle società: si tratta molto spesso di sviluppi in aree di attività contigue ma talora anche molto diverse a costo di affrontare importanti ristrutturazioni in termini di produzione, distribuzione ed organizzazione con tutti gli investimenti che ne conseguono. A mio avviso le diversificazioni più rischiose sono quelle in attività contigue che tradiscono una sostanziale resistenza al cambiamento. E' quello che, sempre a mio parere contraddistingue la pseudo-diversificazione che si vorrebbe proporre nel commercio dei carburanti al dettaglio. Ancora, a mio parere, se riteniamo che il futuro di una certa imprenditoria sia nella costruzione di un ponte verso la la mobilità sostenibile del domani offrendo carburanti alternativi ed installando colonnine di ricarica, manifestiamo una interpretazione molto approssimativa del concetto di diversificazione. Forse sarebbe opportuno cominciare da quella particolare diversificazione interna al sistema che si chiama ristrutturazione della rete, fino ad oggi una mission impossibile, tra non molto una scelta obbligata, a prescindere da carburanti alternativi e da installazioni di ricarica.*

8. Venerdì 19 – SQ : Le nuove filiere dei carburanti

“ La transizione energetica, quella nella mobilità, quella tecnologica passano anche per una riconfigurazione delle filiere produttive. Nelle ultime settimane diversi sono stati i momenti in cui nuovi assetti hanno cercato di prendere una forma più consolidata, di manifestare la propria presenza e di cercare piattaforme comuni per portare avanti richieste politiche conseguenti. Ieri è stata la giornata del biometano. Due eventi hanno portato insieme mondi lontani che raramente hanno trovato posto attorno agli stessi tavoli: aziende agricole e zootecniche, utility locali che gestiscono i rifiuti, compagnie petrolifere, retisti, aziende di trasporto e mobilità, produttori di veicoli. A Roma è andata in scena la firma di un accordo della filiera “agricola”: produttori agricoli, produttori e gestori di impianti, titolari delle reti gas, produttori di mezzi stradali e agricoli, venditori. Lo stesso giorno a Bologna la municipalizzata Hera ha messo insieme un'altra “filiere”, quella che parte dai rifiuti e arriva al trasporto pubblico locale attraverso le reti e i punti vendita stradali di metano auto. I numeri sono della massima importanza: in Italia ogni anno si consuma circa un miliardo di metri cubi di metano auto. L'impianto Hera ne produce a regime 7,5 milioni. Secondo le stime più realistiche il potenziale italiano è di 4 miliardi di metri cubi l'anno, con potenziali altri 2 mld mc in caso di aumento della raccolta differenziata. Parliamo quindi del 10-15% del consumo annuo di carburanti in Italia. Uno dei punti centrali è proprio la continuità degli approvvigionamenti, sia per il biometano da rifiuti (con l'ulteriore problema della disciplina end of waste) che, soprattutto, per quello agricolo, dove la “materia prima” si paga. Sono infine 4,7 i miliardi di euro di incentivazione totale previsti fino 2022. A parità di efficienza, il numero di mezzi a metano potrebbe (dovrebbe) dunque quadruplicare o quintuplicare per sfruttare tutto il potenziale di questo carburante rinnovabile. Proprio a proposito di mezzi, un altro tentativo di “ricomporre” e trovare una nuova visione a un sistema industriale, se non proprio a una filiera, è il tavolo di Torino sull'auto, che, dopo l'esordio di febbraio tornerà a riunirsi il 17 maggio, con i presidenti delle associazioni e delle aziende che il presidente di Confindustria Boccia ha chiamato a raccolta. Lo scopo è trasformare la transizione nella mobilità da battaglia senza esclusione di colpi a occasione per delineare un nuovo modello di sviluppo industriale, facendo sistema. Un tentativo che ricorda quello di Confindustria Energia per fare fronte comune e affrontare come sistema le sfide della transizione (e le incertezze della politica). Sfida tutt'altro che facile se si tratta di far dialogare e trovare una piattaforma comune tra il mondo della mobilità elettrica (che la scorsa settimana ha messo in campo la seconda edizione delle “100 italian e-mobility stories”, e quello del gas (oltre al biometano, il mese prossimo sarà il Gnl small scale a occupare la scena con la ConferenzaGnl di Napoli). (....) Ma tornando ai carburanti, proprio l'ingresso di Eni nel settore del biometano rappresenta una discontinuità importante per il settore. Un impegno che va ad aggiungersi a quello (non pienamente dispiegato) sul Gnl small scale e sui biocarburanti liquidi (a fine mese è previsto l'avvio dell'impianto di produzione di green diesel a Gela, dove troverà posto anche un impianto di produzione di bunker da rifiuti). Gli accordi con i consorzi di rifiuti come Conoe e Renoils e con la stessa Hera per il ritiro degli oli vegetali esausti si aggiungono a un impegno che, per quanto ancora marginale rispetto al business complessivo del Cane a sei zampe, inizia a formare un quadro coerente.

9. Martedì 30 Aprile – SQ : Cronologia di eventi di una settimana. Auto, la Cina punta anche sull' idrogeno. E-car, battaglia di numeri sulle emissioni.

“ In settimana sono arrivati i primi risultati finanziari per alcune importanti case automobilistiche dopo un primo trimestre di difficoltà per il settore: giú Ford e Daimler ma anche Tesla che ancora paga le difficoltà di diffusione della Model 3. Le due case automobilistiche statunitensi si sono rese protagoniste anche con altre vicende: il Gruppo di Detroit è sotto la lente del Dipartimento di giustizia Usa per la certificazione delle emissioni mentre ha reso noto un investimento da 500 milioni di dollari nella startup “alla spina” Rivian che ambisce a diventare la diretta concorrente di Tesla. Quest'ultima, attraverso Elon Musk, ha promesso un milione di auto senza guidatore per il prossimo anno. In Germania è vivo il dibattito sulla mobilità elettrica con la pubblicazione di due studi – uno di Volkswagen e uno dell'istituto CES-Ifo – che sostanzialmente dicono la stessa cosa: la differenza di emissioni di CO2 tra diesel e auto a batteria dipendono dal mix energetico dei singoli paesi per la produzione di elettricità. E in Germania non è poi così ampia. In Cina intanto si inizia a puntare sull'idrogeno, anche con il sostegno di case straniere.”

Lunedì 22 aprile

- Le soluzioni della mobilità sostenibile. Secondo l'Istituto di ricerca di Monaco di Baviera CES-Ifo, i motori a combustione di gas naturale sono la tecnologia ideale per la transizione a veicoli alimentati a idrogeno o metano “verde” a lungo termine. “Considerando l'attuale mix energetico della Germania – si specifica nell'introduzione al rapporto – e la quantità di energia utilizzata nella produzione di batterie, le emissioni di CO2 dei veicoli a batteria sono, nel migliore dei casi, leggermente superiori a quelle di un motore diesel e sono altrimenti molto più elevate. Lo studio critica anche la decisione dell'Unione europea di definire i veicoli elettrici “a zero emissioni”.

- **Tesla.** Una Model S ha preso fuoco in un parcheggio sotterraneo di Shanghai e la casa californiana ha subito inviato i suoi esperti per individuarne la causa. Intanto a New York Elon Musk ha incontrato gli investitori illustrando gli obiettivi nel breve e medio periodo dell'azienda. Un ruolo centrale lo avranno le auto a guida autonoma: il Ceo di Tesla ha promesso “un milione di auto interamente autonome” da qui a un anno grazie a un nuovo microchip. Musk ha dichiarato anche che la casa automobilistica sta lavorando su una batteria in grado di durare un milione di miglia.
- **Toyota e idrogeno.** La casa automobilistica giapponese, in collaborazione l'università Tsinghua di Pechino, ha avviato un centro ricerche per lo studio delle tecnologie che usano idrogeno e altre tecnologie verdi. Il nome del centro studi sarà Tsinghua-Toyota Joint Research Institute e sarà operativo per la durata di cinque anni.

Martedì 23 aprile

- **Bmw.** La casa automobilistica tedesca Bmw acquisterà il cobalto – un componente chiave per la produzione di batterie per veicoli elettrici – direttamente dalle miniere in Australia e Marocco per garantire che non vengano prodotte con lavoro minorile. Ad assicurarlo un dirigente del gruppo con un annuncio arrivato successivamente all'iniziativa del London Metal Exchange in base alla quale la borsa potrebbe “bandire” i marchi che non sono gestiti responsabilmente entro il 2022.
- **Mazda punta sul diesel negli Usa.** La casa automobilistica giapponese ha deciso di implementare negli Stati Uniti una nuova strategia fondata sul gasolio mentre altre sue rivali si ritirano da quel mercato. La prossima estate verrà lanciato infatti negli Usa il nuovo SUV CX-5 diesel: a sostenere l'operazione le caratteristiche di eco-compatibilità del suo motore e un'accurata indagine di mercato che ha stimato in 20mila gli americani pronti ad acquistare il nuovo modello.
- **Cina e idrogeno.** Un funzionario del governo di Pechino ha dichiarato che il paese promuoverà lo sviluppo dell'industria dell'idrogeno e dei veicoli a celle a combustibile. Il piano di investimenti avverrà nel quadro di un più ampio sforzo per promuovere l'energia “green” nel più grande mercato automobilistico del mondo.

Mercoledì 24 aprile

- **Car sharing Bologna.** Dal 27 maggio l'area di copertura delle auto 100% elettriche del servizio di mobilità condivisa di Corrente si allargherà anche a Borgo Panigale, Castelbolognese, Pescarola-via Lama, via San Mamolo e Mazzini-San Ruffillo: sono altri 13 chilometri quadrati della mappa coperta dal servizio di Omnibus, la società consortile di Tper, Saca e Cosepuri. E entro fine giugno è previsto il raddoppio della flotta delle auto, Renault Zoe, che diventeranno 280.
- **Gnl Lombardia.** La Regione ha aperto il bando per sviluppare la rete distributiva lombarda di impianti a uso pubblico di erogazione di metano liquido (Gnl). Sono 2 i milioni di euro destinati a micro e Pmi operanti nel settore della distribuzione carburanti per realizzare o potenziare impianti di distribuzione carburanti a uso pubblico che prevedono Gnl per l'alimentazione di automezzi pesanti.
- **CO2 e trasporti.** Un'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro sulla base dei dati diffusi dal ministero dello Sviluppo Economico sui consumi di carburante ha mostrato che da gennaio a marzo 2019 le emissioni di CO2 derivate dall'uso di benzina e gasolio per autotrazione sono state inferiori di 72.831 tonnellate rispetto a quelle registrate nello stesso periodo del 2018. Tale diminuzione corrisponde a un calo percentuale pari allo 0,3%.
- **Carburanti e tasse.** Gli introiti fiscali generati dai veicoli a motore nell'Ue-15 sono 428 miliardi di euro all'anno. È il dato presentato Acea, l'associazione europea dei produttori di automobili, nel suo report su Tax guide per il 2019. Tale valore, aggiunge l'associazione – in crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente – rappresenta più di due volte e mezzo il bilancio totale dell'Europa.
- **Auto elettriche e incentivi.** Nel report di Acea anche il quadro di misure presenti in Europa per la promozione e la diffusione di veicoli “alla spina”: incentivi per le auto elettriche sono ora disponibili in 24 dei 28 Stati membri dell'Ue, anche se con modalità e valori monetari diversi. Nella maggior parte dei paesi sono previsti sgravi o esenzioni fiscali per le auto elettriche, solo 12 Stati membri dell'Ue offrono bonus o premi agli acquirenti di questi veicoli.
- **I test di Volkswagen.** Uno studio pubblicato dal gruppo tedesco ha rivelato che una Golf con motore diesel produce circa 140 grammi di anidride carbonica per chilometro nel corso della sua vita, compresa la produzione e l'uso di oltre 200.000 chilometri. Una Golf elettrica produce 119 grammi di CO2, sulla base dell'attuale mix energetico dell'Unione Europea, ma 142 grammi sulla base del mix energetico tedesco.

Giovedì 25 aprile

- **Ford.** La casa automobilistica statunitense ha reso noto un investimento da 500 milioni di euro nella start up della mobilità elettrica Rivian, considerata da molti la prossima rivale di Tesla. Nel frattempo però, l'utile del primo trimestre di Ford è sceso del 34 per cento a 1,15 miliardi di dollari.
- **Tesla.** L'azienda nel primo trimestre del 2019 ha riportato perdite per 700 milioni di dollari, superiori a quanto previsto dagli analisti: a pesare sui risultati le difficoltà di consegna della Model 3, un

- diminuito credito d'imposta federale e il rallentamento della domanda per la berlina sportiva (...)
- **Volkswagen e Cina.** Secondo quanto rivelato da alcune autorità locali, la joint venture della casa automobilistica tedesca con la cinese Anhui Jianghuai Automobile Co (JAC) prevede di investire 750 milioni di dollari in una nuova fabbrica di automobili elettriche nella città cinese orientale di Hefei. Si stima che il nuovo impianto sarà in grado di produrre 100.000 auto a batteria completamente elettriche all'anno.

Venerdì 26 aprile

- **Daimler.** Il gruppo tedesco ha registrato un calo dell'utile netto nel primo trimestre a 2,10 miliardi di euro rispetto ai 2,27 miliardi di euro dell'anno scorso. In calo anche le vendite: nel primo trimestre del 2019 le vendite di autovetture e veicoli commerciali del colosso tedesco dell'automotive sono diminuite del 4%.
- **L'India e il diesel.** La Maruti Suzuki, la casa automobilistica leader del mercato indiano, ha annunciato che dal primo aprile del prossimo anno non venderà più "diesel sporco". Ad annunciarlo in una conferenza stampa il presidente dell'azienda, R.C. Bhargava, che ha spiegato che la decisione deriva dal bando dalle strade indiane dei diesel più vecchi di dieci anni e dalle pressioni degli ambientalisti, che additano i diesel come i veicoli maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti. (...)

Domenica 28 aprile

- **BYD.** Il produttore cinese di veicoli elettrici, sostenuto dall'investitore statunitense Warren Buffett, ha annunciato domenica un aumento del 632% dell'utile netto del primo trimestre (pari a 110 milioni di dollari). A incidere sul risultato la forte domanda di nuovi veicoli "green".

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)