



Assoindipendenti

Newsletter N. 17 / 2019

RISERVATA

10 Giugno 2019

La “notizia” è certamente la Ferrari ibrida, ma dovendone per il momento rinviare l’acquisto (soprattutto perché non mi è dato ancora conoscere gli optional disponibili) mi sono dedicato ad altro ! Per esempio, nella relazione della “Antitrust” al Senato sulla attività svolta nel 2018 mi è sembrato singolare che non sia stato affrontato il tema delle “asimmetrie” e distorsioni del mercato della distribuzione carburanti dovute al fenomeno della illegalità.

Argomenti

Mercato

1. Rete distribuzione carburanti, settanta anni in cifre (A.Ciò)
2. Lo stato della rete secondo i gestori (Faib – Modena)

Illegalità

3. Relazione Antitrust attività anno 2018
4. Como, Gasolio a 1 euro
5. Carburanti, Mise, più tecnologia per tracciare i prodotti

Transizione Energetica & Mobilità

6. Le nuove previsioni UP 2019-2040 di domanda energetica e petrolifera
7. La Ferrari ed il futuro delle ibride plug-in

%%%%%%%%%

Mercato

1. **MARTEDÌ, 14 MAGGIO – RIENERGIA : Distribuzione carburanti, settanta anni in cifre. (Alberto Clò - Direttore Rivista Energia)**

(....) Nell’Italia contadina del 1949, col 40% di addetti in agricoltura (6% a fine secolo), possedere un’automobile era un lusso per pochi. La Fiat 500, subito ribattezzata Topolino, venne commercializzata dal 1936 al prezzo di 8.900 vecchie lire: dieci volte lo stipendio di un bancario (circa 10.000 euro d’oggi). Nel 1949 solo l’1% della popolazione di 46,5 milioni di unità disponeva di un mezzo di locomozione: autovettura (267.000 unità) o motoveicolo (171.000 unità). La benzina costava 116 lire al litro, pari a 2,22 euro d’oggi. Da lì, si avvia una crescita straordinaria del parco autovetture che salirà a circa 2,0 milioni di unità nel 1960; 11,2 nel 1970; 16,9 nel 1980; 25,6 nel 1990; 29,3 nel 2000; 37,9 nel 2016. Un aumento in mezzo secolo di 109 volte!

Parallelamente, si moltiplicava la rete di distribuzione carburanti che nel 1960 contava già 27.000 punti vendita (p.v.) dislocati su strade statali, provinciali, comunali e nelle città giacché la rete autostradale contava appena 1.169 chilometri, di cui 320 dei tratti aperti dell’Autostrada del Sole – realizzata

nell'arco di soli 8 anni – che sarà ultimata e inaugurata nel 1964. Nell'arco degli anni 1960, l'offerta di carburanti conosce una crescita tumultuosa con un aumento dei p.v. di circa il 50% a un massimo storico nel 1971 di 40.000 unità. Con l'esplosione della prima crisi petrolifera del 1973-1974 inizia un loro progressivo declino sino ai 21.000 attuali, a fronte di un calo ancor superiore negli altri paesi europei. (...) Quel che aveva portato il governo ad elaborare il primo "*Piano di razionalizzazione della rete carburanti*" – che resterà sostanzialmente inattuato come quelli che seguiranno – e nel 1974 il "*Piano per la riorganizzazione del settore petrolifero*" che non avrà miglior fortuna così come per la sequenza di "*Piani Energetici Nazionali*" che vedranno la luce negli anni 1970-1980. Tre le principali ragioni di debolezza, che non è esagerato affermare si sarebbero trascinate sino ai giorni nostri. Un eccesso, in primo luogo, dei p.v. proliferati al di fuori di un qualsiasi disegno programmatico con un p.v. ogni 1300 vetture in Italia, contro 2000 in Francia e 2800 in Germania e Gran Bretagna, con una densità geografica di un p.v. ogni 21 km di rete stradale contro i 70 della Francia. Ne discendeva, in secondo luogo, una loro bassa produttività con erogati medi sino a cinque volte inferiori a quelli delle stazioni di servizio dei maggiori paesi europei e più elevati costi di distribuzione che causavano un differenziale di prezzo a danno dei nostri consumatori. (...) In terzo luogo, un eccesso di regolazione con controlli amministrativi dei prezzi dei carburanti fissati sin dal 1944 dal *Comitato Interministeriale Prezzi* (CIP) – la loro liberalizzazione si avvierà solo negli anni 1990 – senza alcuna attenzione alle ripercussioni che ne sarebbero derivate sui conti degli operatori. Una regolazione che, nonostante il gran proliferare dei p.v., manteneva elevate discrezionali barriere all'entrata (autorizzative), ne limitava gli orari di servizio (a 52 ore settimanali) obbligando a rotazione la chiusura nei week end (così da tenere in vita i p.v. marginali); ostacolava la diversificazione dei servizi loro (verso il non-oil) a discapito dei ricavi: con l'impossibilità a generare pressioni al ribasso dei prezzi e tale da precludere la concorrenza sia inter-brand che intra-brand. Concorrenza già di per sé limitata da un eccesso di fiscalità sui prezzi dei prodotti finali che vi pesava per percentuali per lo più superiori al 60%. Essere efficienti migliorava la competitività in misura impercettibile nei prezzi finali. La parola *mercato* era in sostanza bandita più che dalle imprese, dalla regolazione, dalle concertazioni governative e sindacali, dalle direttive politiche emanate dal Ministero dell'Industria. Un caso esemplare di "fallimento della regolazione". Una scarsa concorrenza la cui causa fu addebitata per molti anni dall'Antitrust alle imprese petrolifere con pratiche di cartello tramite le "troppe intese" (orizzontali e verticali) tra loro e i distributori. Arrivando a comminare nel 2000 una multa di 640 miliardi lire, poi annullata, nonostante quelle intese fossero esplicitamente volute dal Governo! Ho sempre pensato che la vera causa della scarsa concorrenza fosse il "troppo Stato" e non le "troppe intese". E' significativo il ravvedimento della stessa Antitrust che in una Segnalazione del 2004 ammise che gli ostacoli alla concorrenza derivavano dalla regolazione e non da comportamenti strategici delle imprese. Dagli anni 1970 la distribuzione carburanti è stata attraversata da una trasformazione epocale che ha visto intrecciarsi alla 'razionalizzazione' della rete del tutto casuale, con un dimezzamento dei p.v., una serie di eventi che ne hanno radicalmente modificato la morfologia industriale e proprietaria. Primo: l'uscita o il disimpegno dei grandi gruppi e marchi esteri, che sino ai primi anni Settanta controllavano il 60% del nostro mercato petrolifero. Se ne andavano perché stanchi di perdere denaro, mentre li si accusava di odiosi cartelli per accrescere i profitti, e indisponibili a sottostare alle schizofreniche politiche pubbliche. Secondo: la polverizzazione delle struttura proprietaria dei p.v., oggi disseminata in oltre 130 marchi, con una riduzione della dimensione e dell'erogato medio degli impianti, rimasto sostanzialmente invariato e ancora nettamente inferiore a quello degli altri paesi europei, a scapito delle economie di scala e dell'efficienza. Terzo, il diffondersi dell'illegalità nella movimentazione e distribuzione di carburanti con evasioni fiscali stimate in miliardi euro e 5.000 p.v. che registrano un erogato sotto i 350 mila litri, impossibili a reggersi economicamente se non in modo illegale. A soffrirne è la parte sana dell'industria di distribuzione, sono le casse dello Stato, sono i consumatori. Con un simile assetto, ogni prospettiva, pur delineata nei documenti programmatici governativi, da ultimo nella recente proposta di "*Piano Integrato Energia e Clima*", di rivoluzionare i sistemi di mobilità con la penetrazione delle auto elettriche e ibride per 6 milioni di unità o con la distribuzione di nuovi carburanti (gnl, biocarburanti, idrogeno) appare estremamente difficoltosa se non impossibile. Per più ragioni: (a) per l'assenza di un qualsiasi coordinamento centrale delle decisioni che dovrebbero essere congiuntamente prese da una pluralità di soggetti; (b) per l'enorme difficoltà della maggior parte delle imprese a sostenere la gran mole di investimenti sia nella realizzazione di nuove infrastrutture che nella modernizzazione dei p.v. esistenti per il quaranta per cento realizzati negli anni 1970. Difficoltà accresciute dall'assoluta nebulosità delle politiche pubbliche che al centro o in periferia si intendono adottare. Un'incertezza che frena ogni strategia e decisioni di investimento, anche quando vi sarebbero forze imprenditoriali sane, capaci, disponibili a farlo.

Considerazioni : *Ciò ha detto: "Ho sempre pensato che la vera causa della scarsa concorrenza fosse il "troppo Stato" e non le "troppe intese". Sono assolutamente d'accordo con lui anche perché in genere quando le Istituzioni intervengono in certi problemi non sono molto fortunate. Situazioni che, se non ci*

fosse da piangere piuttosto che ridere, ci ricordano Alberto Sordi ne "Il vigile" nella scena del caos del traffico da lui stesso causato. Da quando ho letto Energia e Clima sono diventato un fan di Alberto Clò soprattutto perché, almeno così ritengo, parla e scrive da uomo libero, indipendente, non condizionato da interessi di parte o passioni, solo sano pragmatismo nell' esporre le sue tesi. Qualcosa che è anche nella frase che conclude la nota pubblicata sulla rivista di cui è il direttore: "Un'incertezza che frena ogni strategia e decisioni di investimento, anche quando vi sarebbero forze imprenditoriali sane, capaci, disponibili a farlo". Che altro dire ?!

2. Martedì 14 Maggio - RiEnergia : Lo stato della rete secondo i gestori (Franco Giberti - Presidente FAIB Confesercenti Modena)

Nonostante una contrazione del 9% tra il 2010 e il 2017, l'Italia si conferma il paese con il maggior numero di punti vendita di carburante nell'Unione Europea, nonché quello con un erogato medio per punto vendita inferiore alla media comunitaria del 40%. E' inoltre indubbio che in questi ultimi sette anni la rete di distribuzione italiana abbia subito un processo di razionalizzazione (???) e di ammodernamento, che tuttavia è lontano dall'essere completato. Si stima infatti che ammonti a circa 7/8 mila il numero di impianti che andrebbero chiusi per incompatibilità e inefficienze (siamo alle solite... che cosa si intende per impianto inefficiente ? Spero che non si continui a ragionare solo in termini di erogato !), ma che non vengono avviati allo smantellamento per gli alti costi di bilancio, di chiusura e di bonifica. Allo stesso tempo, anche la presenza di attività non oil (....) è ancora troppo bassa, (ancora il non-oil come toccasana ?!) intorno al 30% della rete rispetto al 70% della media europea. Da ultimo, si registra la costante flessione dei consumi di carburanti tradizionali sulla rete nel periodo 2010-17: del 27% per la benzina e del 9% per il gasolio. (...)

Nonostante questi dati allarmanti, il sistema della distribuzione carburanti italiana contribuisce ad assicurare la mobilità del Paese, sia pubblica che privata e industriale, con particolare riguardo al trasporto delle merci su gomma, (l'80% della mobilità è su gomma) al presidio del territorio, alla sicurezza in tante aree del Paese. Un servizio che assicura lavoro ancora a migliaia di piccoli imprenditori per oltre 65 mila occupati, e che continuerà a rappresentare l'unica soluzione credibile per la mobilità di medio lunga percorrenza almeno per i prossimi due decenni. (*....scommettiamo che per una rete razionalizzata ed efficiente i decenni saranno almeno quattro-cinque ?*) Negli ultimi dieci anni, tuttavia, il mercato della distribuzione carburanti è stato interessato da numerosi cambiamenti con il rafforzamento (*ne siamo certi ? Il rafforzamento non è soltanto una questione di maggiore volume che talora rappresenta piuttosto una vulnerabilità*) di storiche compagnie del settore, l'abbandono di altre e l'ingresso di nuovi attori. A tal fine si registra l'acquisizione della TotalErg da parte di Api, che a suo tempo aveva assorbito il marchio IP, diventando il primo operatore italiano per numero di punti vendita e il secondo per volumi erogati. (...)

La crescita delle pompe bianche e della GDO ha coinciso con la riduzione dei punti vendita "colorati" che dal 2010 e 2017 si sono ridotti del 21%; allo stesso modo sono diminuiti in modo più drastico gli operatori indipendenti che espongono marchi delle compagnie petrolifere (-31% in dieci anni) ma anche gli impianti delle compagnie petrolifere stesse (-17% sempre in dieci anni). Nell'arco degli ultimi 7 anni l'erogato medio per gasolio e benzina è diminuito del 9% passando da 1.486 mc/anno a 1.353 mc/anno, addirittura in presenza di una contrazione di punti vendita. L'erogato medio delle pompe bianche, pari a circa 1.160 mc/anno, si mantiene inferiore alla rete tradizionale. Infine, l'erogato medio sulla rete autostrade si riduce del 52% tra il 2010 e 2017, passando da 5.670 mc/anno a struttura a 2.692 mc/anno. (*Per caso non è anche colpa di una mancata razionalizzazione della rete autostradale a fronte di una minore domanda...? Oggi con un pieno da Roma si arriva al Brennero*) (...) Ai dati critici sull'erogato si aggiunge l'illegalità, un fenomeno in crescita. Siamo di fronte ad una rete in cui l'illegalità si è diffusa sia in termini di quantitativi dei prodotti introdotti in evasione di iva ed accise, sia in termini qualitativi (gasolio tagliato con oli combustibili esenti da imposte di fabbricazione). Con effetti negativi sui prezzi e sulla redditività delle imprese. Questo si manifesta in termini di concorrenza sleale e dumping contrattuale, producendo una contrazione della redditività per il sistema che si riflette sui mancati investimenti, anche in termini di innovazione dei prodotti meno inquinanti. Abbiamo già denunciato, in numerose occasioni gli episodi di violenza che si verificano sui distributori carburanti. Episodi multipli e continui. Dalla microcriminalità agli atti vandalici, dalle minacce a fini di estorsione ai furti, sino alle rapine e ad altri gravi episodi. Da stime effettuate dall'Associazione, sulla scorta delle denunce rilevate dalla categoria, si calcolano- annualmente- oltre mille episodi malavitosi sugli impianti stradali di distribuzione carburanti, con un danno economico stimato in diversi milioni euro. Per intervenire bisogna centrare 5 punti: monetica, video sorveglianza, assicurazioni, caveaux blindati, costituzione di un osservatorio di pubblica sicurezza. Soffermandosi in questa sede sul primo dei cinque punti, va ribadito che i costi della moneta elettronica non possono gravare sui gestori carburanti in quanto percentualmente pesano molto più che in altri settori. Infatti, mentre in comparti come la

moda o la somministrazione di alimenti e bevande il costo della moneta elettronica è impercettibile, nella distribuzione carburanti arriva ad incidere per un terzo del reddito del gestore. Un maggiore ricorso alla moneta elettronica sarà comunque fondamentale, dal momento che favorirà uno sviluppo qualitativo e consentirà di intensificare l'azione di contrasto dell'illegalità, ma è necessario che i costi delle transazioni effettuate con la moneta elettronica non siano scaricati sulle gestioni.

***Considerazioni :** A parte la questione illegalità-episodi malavitosi-monetica-costi associato, sulla quale non si può che essere d'accordo e che a mio parere più di altre situazioni meriterebbe una volta per tutte una forte iniziativa da parte di tutti gli "addetti ai lavori", società petrolifere, imprenditori privati, gestori (magari qualcosa di più della richiesta del solito tavolo di concertazione e di un solo giorno di sciopero) per il resto si tratta di una fotografia di mercato che conosciamo bene, ma continuo a non leggere proposte. OK. Non è soltanto un problema di Faib.*

Illegalità

3. Mercoledì 8 Maggio – Senato della Repubblica – Relazione Antitrust Attività 2018

Il Senato della Repubblica ha stampato la Relazione sulla attività svolta dalla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell' anno 2018 presentata dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri (Giorgetti). Dalle 293 pagine di questa relazione (mi piacerebbe sapere quanti Deputati e Senatori l'hanno anche semplicemente sfogliata) ve ne riporto solo 2-3, e con molti "omissis", che hanno, meglio avrebbero, a che fare con l'illegalità. Prima leggiamole e poi facciamo qualche considerazione

"I vantaggi di un' economia sociale di mercato fortemente competitiva

Proprio grazie a una politica basata sulla cooperazione e su accordi siglati fra i diversi Paesi che la compongono, l' Unione europea ha costruito la sua rinascita, economica e sociale, dopo gli anni catastrofici della Seconda Guerra mondiale; fin dalla sua costituzione, infatti ha promosso la sottoscrizione di numerosi accordi di libero scambio con l'obiettivo di ridurre o eliminare le barriere commerciali e di armonizzare le regole a tutela dei consumatori. In un contesto globale in cui aumentano le disuguaglianze e in cui sembrano prevalere gli elementi di sfiducia e di divisione, incoraggiare un processo di progressiva integrazione sociale ed economica rappresenta l'unica strada per proseguire il percorso di sviluppo prima descritto. In particolare, l'affermarsi, come riferimento internazionale, del modello europeo dell' economia sociale di mercato (...) permetterebbe di perseguire uno sviluppo economico inclusivo, in cui gli aspetti di efficienza e di equità sono parimenti importanti. Tale modello economico, come noto, si basa sul principio di concorrenza e sul libero confronto delle imprese, bilanciati dalle necessarie compensazioni sociali, affinché tutti abbiano la reale opportunità di partecipare al confronto competitivo e nessuno sia escluso dalla possibilità di essere partecipe dei suoi benefici effetti. I vantaggi legati allo sviluppo e alla diffusione della concorrenza sono noti. La concorrenza porta a un miglioramento qualitativo dei prodotti e al contestuale abbassamento dei loro prezzi, migliorando le possibilità di scelta dei consumatori. Elevare la qualità dei prodotti significa anche differenziarli da quelli dei concorrenti per renderli maggiormente riconoscibili sul mercato: questo, dal lato dell'offerta, comporta la necessità, per le imprese, di investire in ricerca allo scopo di innovare i propri prodotti, mentre, dal lato della domanda, permette ai consumatori di estendere la propria possibilità di scelta fra un numero sempre maggiore di prodotti. Inoltre, la necessità di restare competitivi fa sì che le imprese siano costantemente alla ricerca di una maggiore produttività, che si traduce nella possibilità di aumentare la produzione a parità di risorse. In questo modo, si riducono i costi medi per ogni unità prodotta e, se il mercato è efficiente, la riduzione dei costi si traduce in una riduzione dei prezzi e in un aumento delle vendite che, a sua volta, permette alle imprese di sfruttare le economie di scala connesse alle produzioni su larga scala. La concorrenza innesca dunque un processo virtuoso che, passando dal miglioramento qualitativo dei beni e dei servizi, permette alle imprese di ridurre il loro prezzo finale) con ricadute benefiche sui consumatori e sull'intero sistema produttivo. Tali benefici economici, inoltre, si sono storicamente accompagnati (...) all'innalzamento del tasso di istruzione e al miglioramento delle condizioni culturali. In un'area sempre più vasta del pianeta, Se questi sono i benefici connessi allo sviluppo dei mercati concorrenziali, è noto, allo stesso tempo, che una politica economica basata sul *laissez-faire* può condurre a equilibri non soddisfacenti, dal punto di vista dell'equità sociale. Le dinamiche concorrenziali producono effetti inclusivi quando garantiscono a tutti la possibilità di partecipare alla contesa dei mercati e offrono a tutti la possibilità di condividere una parte della ricchezza prodotta. In questa prospettiva, il modello di concorrenza che si è diffuso nell'Unione europea fin dalla sua

nascita non persegue l'uguaglianza degli esiti finali, che dipenderanno dall'efficienza dei soggetti che si misurano nell'arena competitiva, quanto l'uguaglianza delle opportunità. La legge del libero scambio, infatti, contiene principi di giustizia e permette di ottenere vantaggi reciproci solo laddove i contraenti si trovino in condizioni di partenza non troppo asimmetriche e disequilibrate. È in questa ottica che deve essere interpretato il principio della "speciale responsabilità", attribuita alle imprese in posizione dominante (...). In questo modo, i tipici principi dell'economia capitalistica vengono temperati e ricondotti a una sorta di capitalismo democratico, che persegue l'equità nei confronti di tutti gli attori del mercato e presta una particolare attenzione alle istanze dei contraenti deboli, quali consumatori e piccole e medie imprese. In questa prospettiva, l'attenzione posta dalle Autorità antitrust al perseguimento di obiettivi di *consumer welfare standard*, in modo da tener conto degli effetti multidimensionali (in termini di prezzi, qualità, differenziazione e livello di innovazione dei beni e dei servizi) prodotti dal dispiegarsi delle dinamiche concorrenziali nei vari mercati, risulta di fondamentale importanza. È possibile, in sintesi, affermare che nell'economia sociale di mercato perseguita all'interno dell'Unione l'equità e la correttezza dei comportamenti sono così importanti da essere le basi su cui si fonda il concetto stesso di concorrenza. (...)

Il ruolo di vigilanza sui mercati delle Autorità per la concorrenza

In tale contesto, un ruolo importante viene svolto dalle Autorità per la concorrenza nella costruzione di mercati sempre più efficienti. Una delle principali minacce al corretto funzionamento dei mercati proviene dal comportamento delle imprese che vi operano: la costituzione di cartelli o la creazione di monopoli, infatti, può ridurre la concorrenza, aumentare le rendite di posizione delle imprese e trasferire a loro una parte dei benefici di cui dovrebbero godere i consumatori. L'obiettivo delle Autorità per la concorrenza è quello di ripristinare il più rapidamente possibile il corretto funzionamento concorrenziale dei mercati, nell'interesse dei consumatori. Da questo punto di vista, i risultati conseguiti negli ultimi anni appaiono molto positivi. (...)

***Considerazioni :** Con quanto scritto nella relazione della Antitrust mi viene da chiedere se, con riferimento al mercato della distribuzione carburanti, l'Autorità si sia resa conto che da quattro anni a questa parte tale mercato è pieno di asimmetrie e disequilibri per certi versi riconducibili al più generale "abuso di potere dominante". Mi chiedo se in Antitrust si sono resi conto che l' "abuso di posizione dominante " è oggi esercitato dalla illegalità, posizione dominante raggiunta non grazie a quella concorrenza che "innesca un processo virtuoso che passando dal miglioramento qualitativo dei beni e dei servizi permette alle imprese di ridurre i prezzi" ma ad una concorrenza generata dalle frodi di pochi ma che danneggiano molti. L' Antitrust, istituzionalmente a caccia di "cartelli", evidentemente non si è ancora resa conto che il "cartello" che oggi domina il mercato è quello di coloro che hanno fatto della illegalità un mestiere: è il "cartello dei prezzi irragionevolmente bassi" finanziato da pratiche illegali. L' Antitrust non dovrebbe difendere il principio di concorrenza e del libero confronto delle imprese " affinché tutti abbiano la reale opportunità di partecipare al confronto competitivo e nessuno sia escluso dalla possibilità di essere partecipe dei suoi benefici effetti " ???!!! Come le imprese possono competere con una concorrenza finanziata da una evasione a danno dello Stato di 6 miliardi di euro l'anno ? E' scritto che " L' obiettivo delle Autorità per la concorrenza è quello di ripristinare il più rapidamente possibile il corretto funzionamento concorrenziale dei mercati, nell'interesse dei consumatori.".... non manca un punto interrogativo grande come una casa ?! Il danno allo Stato, alla comunità, al cittadino (al netto di una manciata di spiccioli di risparmio sugli acquisti di carburante) è enorme, è il danno conseguente alla progressiva distruzione del mercato sano e quindi proprio del concetto di quella concorrenza che l' Antitrust dichiara di voler proteggere. Il fatto che i beneficiari sono tanto la malavita organizzata internazionale quanto volgari cialtroni nostrani, non avrebbe giustificato l'apertura di una indagine già da quattro anni? Da subito, quattro anni fa, Assoindipendenti ha fatto presente che tra le Istituzioni che si sono attivate per affrontare il fenomeno della illegalità ne mancava una, a nostro modo di vedere fondamentale, appunto, l' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Perché ? Se questa è la denominazione attribuita a questa Istituzione, non trovo una risposta e quindi suggerirei di cambiarla. La domanda è nella mia personale lista delle cinque delle quali vi ho detto un paio di Newsletter fa (Seminario sulla illegalità organizzato da Assocostieri): cinque domande senza risposta che lasciano il dubbio di una illegalità dai giorni contati come molti sembrano potersi aspettare.*

- 4. Giovedì 30 Maggio – Automoto.it : Diesel a 1 €. A Como tutti in coda per il rifornimento. Due cisterne da 2.500 litri di carburante, venduto a un prezzo che oscillava tra un euro e un euro e 20 centesimi. Lo ha scoperto la guardia di finanza nel comune di Guanzate**

Il tutto avveniva a Guanzate, nel Comasco, vicino a un cantiere dove si rifornivano taxi, pullman e altre categorie di professionisti. La possibilità di rifornirsi avveniva grazie a una chiavetta ricaricabile, simile a quelle usate per i distributori di snack e bevande, consegnata a un individuo addetto a dispensare il carburante. La verità, però, è che nel cassone era nascosto un distributore abusivo di gasolio. Tramite due cisterne da 2.500 litri, il diesel era venduto a un prezzo che oscillava tra un euro e un euro e 20 centesimi. A seguito delle indagini, la guardia di finanza ha denunciato 3 persone. Il numero che fa più impressione è quello relativo ai litri erogati negli ultimi 2 anni. Circa 250mila litri di gasolio, con almeno 100mila euro (*l'aritmetica dice il doppio ?*) di imposte evase. Il gasolio contenuto nelle cisterne era di contrabbando e veniva trasportato illegalmente con un'autocisterna riconducibile a una società dell'Altolago. Oltre ad evadere le tasse, i gestori violavano anche le norme di sicurezza. Sono stati denunciati per ricettazione, mancato pagamento dell'accisa e irregolare circolazione dei prodotti sottoposti ad accisa. Come al solito, dopo la condivisione della notizia sui social, sono partiti i commenti e tra i più interessanti c'è l'innocente provocazione della pagina Facebook dell'app 'Prezzi Benzina'. Gli admin chiedono l'esatta posizione del distributore per poterla inserire nell'applicazione. Divertente. Altri, invece che sdrammatizzare, rincarano la dose, dicendo che quello è il prezzo che dovrebbe avere il carburante secondo le promesse di svariati politici.

Considerazioni : *250.000 litri in due anni, diciamo 10 Atb, 5 l'anno, non mi pare una gran cosa rispetto alle virtuali 200/250 Atb in circolazione ogni giorno in Italia. Piuttosto mi sembra interessante il fatto che l'illegalità sia arrivata al corrispondente mercato delle "bancarelle" dei nostri più o meno abusivi mercatini di strada. Anche la vendita a mezzo "chiavetta vending machine" è una bella innovazione, altro che accettatori di banconote e tutto il resto !*

5. Giovedì 6 Giugno – SQ : Carburanti, Mise, più tecnologia per tracciare i prodotti. La risposta del sottosegretario Crippa ad una interrogazione M5S

Approfondire le tematiche sottoposte dalle associazioni dei gestori al tavolo del 28 maggio e quella di un maggiore utilizzo delle tecnologie per la tracciabilità del prodotto al fine di contrastare le frodi. Ieri il sottosegretario allo Sviluppo economico Davide Crippa ha risposto in commissione Attività produttive a un'interrogazione "sulle iniziative per rilanciare il settore della distribuzione dei carburanti" presentata dai colleghi di partito Lucia Scanu, Rachele Silvestri, Luca Sut e Andrea Vallasca. Nella interrogazione i deputati hanno chiesto quali iniziative il Mise intendesse prendere "per restituire al settore la piena operatività con particolare riguardo al contrasto della contraffazione (?), della concorrenza sleale (?) e della illegalità, secondo quanto segnalato in premessa". Crippa ha sottolineato che "è elevato l'interesse del ministero dello Sviluppo economico, consapevole che le criticità denunciate sono reali e necessitano a breve termine di adeguati interventi". Ha poi citato il tavolo con Faib, Fegica e Figisc del 28 maggio ed elencato i temi proposti dai gestori che "necessitano di opportuni approfondimenti, a cui verrà dato seguito nelle prossime settimane da parte dei competenti uffici del ministero, al fine di assumere le decisioni più opportune al riguardo". In particolare, Crippa ha indicato come temi da approfondire l'estensione anche al settore dei carburanti della normativa del "sotto costo", il prosieguo del processo di razionalizzazione della rete distributiva (.... prosiegua ?!), con un nuovo piano (per favoreb non per legge/decreti...) che porti alla riduzione effettiva e controllata (?) di punti vendita non più efficienti, il potenziamento dell'attività di sorveglianza dei prezzi praticati utilizzando l'Osservaprezzi come base per l'individuazione di politiche di sconto potenzialmente anomale e per l'avvio di specifici controlli, l'introduzione di penalità e/o sanzioni per inadempienze relative ad accordi collettivi o per l'utilizzo di tipologie contrattuali non previste dalla normativa. (*Siamo proprio certi che sia il caso di chiedere "penalità e sanzioni" ? Ci siamo già dimenticati l'esperienza di "Libera la Benzina" ?!*) Il sottosegretario ha poi (*solo poi ?*) ricordato che dal confronto con i gestori "è apparso centrale il tema dell'illegalità", invitando i gestori a partecipare al tavolo Mise riunitosi lo scorso 12 marzo. Su questo fronte Crippa ha elencato le "criticità che si registrano in materia ad oggi": l'utilizzo fraudolento delle lettere d'intento per realizzare il salto d'imposta e la frequente neutralizzazione dell'obbligo di versamento anticipato dell'Iva a carico dei depositanti, perché spesso sono direttamente i gestori dei depositi fiscali a procedere all'immissione in consumo del prodotto. Dalla riunione con i gestori è emerso l'elemento "dell'incremento dell'uso delle nuove tecnologie nel controllo e tracciamento del carburante in tutte le fasi della filiera di commercializzazione", con "l'introduzione di automatismi nel monitoraggio dei quantitativi di prodotto introdotti ed erogati dai diversi punti vendita e nelle comunicazioni della variazione di prezzo, in continuo durante le 24 ore". Un tracciamento e controllo informatico che, ha aggiunto Crippa, "dovrebbe interessare tutta la filiera dalla produzione, stoccaggio, trasporto e commercializzazione del carburante, e, quindi, non solo la fase di distribuzione finale". Secondo il sottosegretario, il

monitoraggio tecnologico in tempo reale “sarebbe utile al fine di recuperare la forte evasione ed illegalità che si è registrata in questo settore, in particolare a seguito della sua completa liberalizzazione (*ancora ! Tutta colpa della liberalizzazione?*)”. D'altronde, ha concluso, “questi investimenti tecnologici potrebbero essere anche uno strumento di razionalizzazione della rete e di contrasto alla concorrenza sleale che coinvolge un comparto chiave per i consumatori e per la sicurezza energetica del Paese” (....)

Considerazioni : Un'altra interrogazione che si perderà nel nulla: della illegalità Crippa non ha detto molto e comunque niente di nuovo, come d'altronde per gli altri argomenti appena sfiorati. Solito bla, bla della politica.

Transizione Energetica & Mobilità

6. Venerdì 7 Giugno – SQ : Le previsioni UP 2019-2040 di domanda energetica e petrolifera

L'Unione Petrolifera ha pubblicato, (*è disponibile sul web e ne consiglio la lettura*) la nuova edizione del volume “Previsioni di domanda energetica e petrolifera italiana 2019-2040”, curato dall'Ufficio Rilevazioni e Analisi UP.

L'edizione di quest'anno allunga l'orizzonte previsivo al 2040 per tenere conto non solo degli orientamenti al 2030 delineati nel Piano nazionale integrato energia e clima (Pniec), che dovrà essere reso definitivo entro il 2019, ma anche degli obiettivi di decarbonizzazione europei di più lungo termine. (....) Le indicazioni che emergono scontano però il verificarsi di tutta una serie di ipotesi che al momento non è possibile valutare più compiutamente. Tra queste, la diffusione su ampia scala, nel breve termine, di un numero consistente di vetture elettriche (BEV e PHEV) che presuppone avere costi e prestazioni equivalenti alle auto con motori a combustione interna, onde evitare la necessità di consistenti sostegni economici. (....) Non sono invece stati presi in considerazione i possibili effetti di modifiche della tassazione fra i diversi carburanti, né le potenzialità offerte dallo sviluppo dei cosiddetti “e-fuel”, che implicano una diversa contabilizzazione delle emissioni non solo allo scarico ma anche in fase di produzione e che porteranno i motori a combustione interna ad essere totalmente decarbonizzati nel lungo termine. Il perseguimento di tali obiettivi richiederà tuttavia un rilevante impegno in termini di investimenti e pertanto sarà essenziale un quadro normativo chiaro e certo per programmarli, in modo da valorizzare al meglio le infrastrutture e le filiere nazionali promuovendo la loro evoluzione.

(Ho riepilogato in una tavola i dati di maggior rilievo)

Domanda di Energia primaria (pari anno 1970)	149,5 Mtep	Anno 2010	
# Rinnovabili	31%	10,5%	
# GNL	34%	37,4%	
# Petrolio	30%	39,6%	
CO2			
Diff vs 1990	-59%		
Diff vs 2005	-49%		
Domanda Petrolifera (Mtons)	47,6		
Domanda anno 2018 (Mtons)	60,9		
2040 vs 2018 (Mtons)	-13,3		
2040 vs 2018 (%)	-21,8%		
Domanda petrolifera per trasporto	84%		
Anno 2018	92%		
Biocarburanti (Biometano e biocar. 2a generaz.)	1,80%		
Gasolio autotrazione	stabile fino a 2022 poi in diminuzione		
Autovetture %	2040	2017	
# Benzina	13,7%	31,9%	
# Benzina ibrida	13,5%	3,2%	
# Benzina plug-in	25,0%	0,1%	
# Gasolio	20,00%	56,5%	
# Gasolio ibrida	3,1%	0,01%	
# Gpl	5,00%	6,5%	
# Metano	9,00%	1,7%	
# Elettriche	10,00%	0,1%	
# Idrogeno	0,70%	0,0%	

In aggiunta alla sintesi di cui sopra formulata da SQ, di seguito riporto alcune parti della relazione UP che mi sembra opportuno sottolineare. I

“Il settore petrolifero intende contribuire attivamente al perseguimento degli obiettivi del Piano e quindi ritiene di dover fornire specifiche indicazioni sulle possibili politiche e misure da adottare, in particolare negli ambiti che lo vedono maggiormente coinvolto.

Il nostro settore ha infatti sempre avuto piena coscienza della centralità del proprio ruolo per il raggiungimento degli obiettivi ambientali, sia di lungo termine, ovvero relativi al contenimento delle emissioni climalteranti oggetto degli Accordi di Parigi, sia di breve termine, ovvero riferiti al rapido miglioramento della qualità dell'aria in ambito urbano.

Nello svolgere tale ruolo riteniamo però assolutamente necessario individuare misure che coniughino la sostenibilità ambientale con quella economica e sociale, richiamate nello stesso PNIEC. Ciò presuppone un approccio basato su una puntuale analisi delle singole misure per valutarne la fattibilità, la coerenza, la sostenibilità complessiva ovvero la capacità di garantire il raggiungimento dei cinque macro-obiettivi indicati nel PNIEC nel modo più efficiente possibile, sulla base di adeguate analisi costi benefici e in modo da salvaguardare il principio di neutralità tecnologica.

Tali analisi dovrebbero essere svolte in fase preventiva in quanto i target del PNIEC, una volta approvati a livello comunitario, diventeranno vincolanti e saranno difficilmente modificabili.

Il Piano stesso evidenzia come il conseguimento degli obiettivi complessivi richiederà un rilevante impegno in termini di investimenti, stimati, con riferimento all'intero sistema energetico nazionale, in oltre 180 mld€ cumulati nel periodo 2017-2030, aggiuntivi rispetto allo scenario a politiche correnti. A tale proposito, è necessario assicurare un quadro normativo chiaro e certo per programmare i necessari investimenti.

Occorre quindi una totale consapevolezza degli impegni che intendiamo adottare in Italia e delle loro eventuali ricadute negative sulla competitività e, di conseguenza, sullo sviluppo del nostro Paese. Tali obiettivi andrebbero raggiunti valorizzando le infrastrutture e le filiere nazionali e promuovendo la loro evoluzione.

In altre parole è fondamentale trarre gli obiettivi ambientali:

- minimizzando il loro impatto sulla competitività del nostro Paese, sia sul piano comunitario che internazionale. Lo stesso PNIEC correttamente enuncia espressamente che gli obiettivi ambientali ed energetici vanno conseguiti contestualmente ad una riduzione del costo dell'energia, che nel nostro Paese è tra i più alti, anche a livello europeo;

- garantendo la loro sostenibilità sociale, valutando quindi la ripartizione dei costi associati a tali obiettivi, ripartizione che per essere considerata socialmente accettabile non deve aggravare la povertà energetica delle classi meno abbienti.

Infine, occorre sempre tenere presente che il 2030 rappresenta una tappa intermedia verso gli obiettivi di de-carbonizzazione al 2050. Anticipare gli obiettivi, in assenza di tecnologie mature per conseguirli,

determinerebbe costi aggiuntivi per il Paese che, oltre ad essere difficilmente sostenibili economicamente e socialmente, potrebbero pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi di lungo termine. “ (....)

7. Venerdì 7 Giugno – SQ : La Ferrari ed il futuro delle ibride plug-in



“ Da mercoledì scorso la tecnologia ibrida plug-in ha avuto un boost di notorietà grazie alla presentazione della Ferrari SF90 Stradale annunciata come la prima Ferrari ibrida della storia. La vettura ha facilmente guadagnato foto su quotidiani e servizi sui telegiornali e, naturalmente, scatenato accese discussioni tra gli appassionati. (....) La diffusione delle vetture con la spina, ibride o tutte elettriche che siano, è direttamente sospinta dall'introduzione di limiti alle emissioni di CO2 sempre più stringenti. Tanto che deve tenerne conto perfino la Ferrari. In Europa il nuovo Regolamento UE 2019/631 (....) fissa degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica del 37,5% per le automobili e del 31% per i veicoli commerciali leggeri rispetto ai valori obiettivo che dovranno essere raggiunti nel 2021, mentre al 1° gennaio 2025 la riduzione tanto per le auto quanto per i furgoni dovrà essere del 15% rispetto al 2021. È, dunque, del tutto lecito aspettarsi un significativo aumento dell'offerta di questa tipologia di veicoli (plug-in possono essere e già sono anche i furgoni), tanto a benzina quanto diesel (come dimostra il caso Mercedes) e, benché più complesso (per l'aumento della massa), non può escludersi anche l'applicazione abbinata a metano e GPL, mentre tutt'altro che raro sarà il caso di mezzi alimentati a idrogeno che avranno anche una spina e un (piccolo) accumulo elettrochimico oltre alla fuel cell. (....) Il fatto che le automobili plug-in saranno nei listini non implica, ovviamente, che queste saranno poi effettivamente acquistate in grande quantità. La scelta, almeno fin quando resteremo un'economia di mercato (si spera anche oltre il 2030), resterà in capo ai consumatori. Che, ricordiamolo, sovente sono meno fessacchiotti di quando narrano le vulgate paternalistiche: le loro scelte d'acquisto certamente terranno conto di policies e divieti locali, ma alla fine si orienteranno sulla soluzione più conveniente. Se, infatti, ad esempio, Milano al 2030 davvero chiuderà non solo il semplice centro ma l'intera cittadina (la cosiddetta Area B) alle auto diesel Euro 6 D, per chi viene da fuori, sempre che debba farlo in auto, la scelta più conveniente non sarà necessariamente comprare una macchina nuova, ma più semplicemente parcheggiare la vecchia in un parcheggio scambiatore. Le grandi quantità c'entrano poco con la Ferrari, tuttavia sono la SF90 Stradale anticipa se non il futuro sicuramente una nuova nicchia di mercato in quello delle supercar – a breve arriverà anche una plug-in Lamborghini. (....)

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)

