



Newsletter N. 14 / 2020

RISERVATA

20 Aprile 2020

In primo piano la relazione del presidente UP, l'emergenza in cui versa il settore della distribuzione carburanti dei punti di vendita e ... la caduta dell'impero romano.

Prima Pagina

- 1. Petrolio Italia, la garanzia degli approvvigionamenti*
- 2. Le condizioni per riaprire*
- 3. Bonomi, serve un calendario per la ripresa*
- 4. Enagas, Saras, Tamoil: nuove iniziative di solidarietà.*

Mercato

- 5. Chiusure settimanali dei mercati*
- 6. L'Aie mette in guardia le raffinerie dalla sfida Covid-19*

Politica, Istituzioni & Associazioni

- 7. Benzina, l'addizionale regionale del Piemonte è illegittima*
- 8. Faib, preoccupazione della Giunta sulla tenuta della rete*
- 9. Autostrade, replica "senza peli sulla lingua"*
- 10. Petrolifera Adriatica deve applicare l'accordo Esso con i gestori*
- 11. Petrolifera Adriatica: dura diffida di Fai, Fegica, Figisc.*

Transizione Energetica & Mobilità

- 12. Auto, si contano i danni da coronavirus*

Varie & Eventuali

- 13. Smog, Covid e la caduta dell'impero romano*

%%%%%%%%%

PRIMA PAGINA

- 1. Venerdì 10 Aprile – SQ : Petrolio Italia, la garanzia degli approvvigionamenti e le idee per ripartire. L'intervento del presidente UP Claudio Spinaci in apertura del nuovo numero di Muoversi**

(...) La serrata imposta un mese fa su tutto il territorio nazionale ha avuto effetti particolarmente gravi sull'operatività del settore petrolifero: l'assenza di una adeguata domanda finale dei prodotti finiti, sottolinea Spinaci, "disottimizza fortemente le lavorazioni e determina significativi problemi operativi legati allo stoccaggio delle quantità invendute, al punto che alcuni impianti hanno dovuto anticipare le fermate

di manutenzione straordinaria". Dal punto di vista economico l'effetto combinato del crollo dei consumi e del valore dei prodotti finiti, rispetto al costo della materia prima acquistata mediamente 30 giorni prima a prezzi superiori del 60% rispetto a quelli correnti "ha generato in pochi giorni per il settore un ammanco di cassa che supera i 4 miliardi di euro". I volumi dei principali prodotti petroliferi a marzo si sono praticamente dimezzati, con punte del 90% per quelli impiegati nel trasporto aereo. Le vendite di benzina e gasolio nelle prime tre settimane di marzo sono diminuite del 50-60%, mentre nell'ultima di oltre il 75%. "E ad aprile andrà probabilmente peggio", sottolinea Spinaci. Per valutare gli effetti di questa onda anomala basta guardare alle crisi del 2008 e 2012, quando "i quantitativi persi e mai recuperati dall'industria petrolifera furono complessivamente intorno ai 23 milioni di tonnellate, 5 raffinerie furono chiuse o trasformate in depositi, con la perdita di migliaia di posti di lavoro diretti e nell'indotto". "Oggi – si legge ancora – la situazione appare ancora più delicata per la velocità del declino e la prevedibile lentezza nel recupero che comunque non avverrà mai completamente". Da qui la necessità di misure nel breve, per contenere l'emorragia, e nel medio periodo, per ripartire. Sostegno alla liquidità immediata, soprattutto a favore dei soggetti passivi di accisa, forte rilancio degli investimenti utilizzando il più possibile le risorse che saranno rese disponibili dalla Bce e dall'Europa "per adeguare il nostro sistema ed affrontare le sfide future: la raffinazione dovrà investire per rispondere alla de-carbonizzazione, i depositi per accogliere i nuovi prodotti, la distribuzione per soddisfare la nuova domanda di mobilità", e per questo serviranno anche semplificazioni dei percorsi autorizzativi. Ma anche strumenti come industria 4.0, oltre che "ammortizzatori sociali straordinari per le inevitabili chiusure di impianti che risulteranno obsoleti o ridondanti". Da sottolineare infine il ringraziamento a "tutti i livelli organizzativi delle nostre aziende e di tutta la filiera petrolifera: dalle piccole e medie imprese impegnate nella commercializzazione dei prodotti petroliferi, ai gestori della rete carburanti e a tutti i loro dipendenti. Non molti, al di fuori del nostro ambiente, lo hanno sin qui rilevato, ma se non è mai mancato un solo litro di prodotto in tutta la Penisola per gestire l'emergenza sanitaria è grazie all'impegno costante di migliaia di persone che, pure con le loro preoccupazioni personali, hanno reso un servizio indispensabile al Paese".

Considerazioni: OK. Discorso da presidente di UP e lo dico in senso positivo. Volendo aggiungere qualcosa con la **prima considerazione** partirei dai ringraziamenti: assolutamente dovuti nei confronti di tutti coloro che hanno assicurato al paese un servizio indispensabile ! Nell' area della commercializzazione dei carburanti la maggior parte della gestioni hanno incontrato, e incontrano ancora, difficoltà enormi: i ricavi ridotti mediamente al 20 % (è una media che beneficia di acquisti nel segmento del trasporto commerciale che probabilmente si sono mantenuti al di sopra del 50 % e quindi fa ipotizzare vendite anche al di sotto del 10% per molti punti di vendita) difficilmente coprono i costi solo in parte ridotti (vedi beneficio da cassa integrazione per il personale impiegato mentre per il resto si tratta di sospensione dei pagamenti con rinvio al 30 maggio o quello che sarà mentre la dilazione di 4 giorni nella situazione di vendite conosciamo sembra più che un sostegno finanziario un modo mantenere il drop di consegna a livelli accettabili). Salvo interventi economici in casi particolari per i quali è stata data la disponibilità, dei quali non notizie numericamente rilevanti, non mi pare che il sostegno alle gestioni sia stato finora.... eccessivo! La **seconda** considerazione è solo una precisazione e riguarda la crisi del 2008-2012 che non è stata di per sé la causa della chiusura delle 5 raffinerie ma, al più, solo la ragione della accelerazione di un programma di razionalizzazione già consolidato. La **terza** considerazione vuol essere una nota di ottimismo: i volumi persi non potranno essere recuperati, questo è ovvio, ma il recupero, almeno in certi segmenti di mercato e tra questi quello automotive, sarà abbastanza rapido perché la mobilità per la maggior parte degli italiani non è mai stata un optional, ma quasi una necessità primaria. Piuttosto l'emergenza coronavirus ha riportato in primo piano la necessità di razionalizzare la rete che diventa un obbligo ineludibile e non più rinviabile, ma questo è un altro problema che temo continuerà ad essere difficile da risolvere. La razionalizzazione della rete mi porta alla **quarta** considerazione alla quale associo la frase di Spinaci in cui si sostiene, anche se in un contesto più generale, la necessità di "ammortizzatori sociali straordinari per le inevitabili chiusure di impianti che risulteranno obsoleti o ridondanti". Anticipo quella che, salvo varianti che dovremo concordare all'interno della associazione, continuerà ad essere il posizionamento di Assoindipendenti nei riguardi della razionalizzazione della rete: (a) contrari ad una razionalizzazione "per decreto" anche perché non ha funzionato finora e siamo certi che non funzionerà mai; (b) agevolazione, "ragionata" per quanto riguarda la bonifica dei siti dismessi; (c) no-incentivi alla chiusura, leggi la razionalizzazione non la deve pagare chi si è... "già razionalizzato"; (d) OK per la costituzione di un fondo ad uso ammortizzatore sociale per le gestioni terminate. Temo che l'argomento della razionalizzazione della rete tornerà ad essere terreno di duro scontro.... Tra l'altro, anche nella logica dell' esercizio che vi ho proposto con la Newsletter N. 12, questa sarebbe l'occasione per confrontarci sulla visione che ciascuno di noi associati ha nei confronti della razionalizzazione per definire il posizionamento che Assoindipendenti vorrà sostenere nei tavoli che certamente saranno chiamati a breve per affrontare la questione. E' un molto esplicito invito a far conoscere al sottoscritto ed al Consiglio Direttivo le vostre opinioni. Grazie.

2. Venerdì 17 Aprile – SQ : Le condizioni per riaprire. Il miraggio del 3 Maggio e la nuova normalità

“Un mondo difficile ci attende perché nulla assicura che l'auto tenuta nel garage potrà ripartire facilmente. (...) La domanda se l'è posta Enzo Di Giulio (Eni Corporate University) in un articolo pubblicato la scorsa settimana sul blog della rivista Energia, del quale riporto alcuni brani.

(...) Questo è l'argomento su cui tutti dobbiamo concentrarci in questo momento, ciascuno per il proprio campo di responsabilità, ciascuno secondo le proprie competenze: determinare nel dettaglio le condizioni per la riapertura. Nel dettaglio, senza voli pindarici, senza scenari più o meno fantasiosi. Basandosi sui numeri, facendo piani e non semplici proposte.

Piani che serviranno a pensare l'impensabile, come invita a fare oggi il presidente francese Emmanuel Macron in un'intervista al *Financial Times*. Piani che quindi dovranno forzatamente essere in una certa misura “acrobatici”, dovendo affrontare una situazione del tutto inedita – inedita anche rispetto all'ultimo dopoguerra – e che dovranno quindi basarsi sui principi della ragionevolezza delle soluzioni ma anche su un'inevitabile dose di accettazione del rischio. Perché è un fatto ormai acclarato che con il virus dovremo convivere per un certo tempo, che conviverci vorrà dire prendere precauzioni e che queste precauzioni non possono essere restare chiusi in casa a tempo indeterminato. Umiltà e determinazione, dice Macron, sono le due attitudini con cui affrontare questo scenario inedito, e con cui esercitare la leadership.

Confindustria è stata oggetto di critiche prima per le resistenze alla chiusura e poi per le pressioni verso la riapertura. Ci sentiamo però di condividere quanto detto da Carlo Bonomi (*vedi p.to 3*) nella sua prima dichiarazione da presidente designato: serve un calendario di ripresa in sicurezza metodologicamente chiaro, funzionale al raggiungimento di due obiettivi: riaprire la produzione perché solo essa dà reddito e lavoro, non certo lo Stato come molti vorrebbero dimenticando che non ha le risorse; e farlo evitando una seconda ondata di contagio, che ci porterebbe a nuove misure di chiusura a quel punto ancor più disastrose. (...) C'è poi l'aspetto del tipo di ripresa che vogliamo. Lo stesso Macron nell'intervista propone un parallelo tra crisi sanitaria e crisi climatica, suggerendo che la prima può gettare una luce sulla seconda. Da Bruxelles hanno cominciato questa settimana a risuonare gli appelli perché la ripresa sia verde, digitale, sostenibile. Detto che proprio la Commissione europea con il Fondo per la transizione giusta era partita con il piede sbagliato – cioè senza soldi – il punto anche qui è scendere nel dettaglio: cosa è possibile? In che misura? Con che tempi? Se l'approccio europeo è quello che si è intravisto al G20 Energia, dove i rappresentanti della Commissione, a quanto pare, hanno chiesto e ottenuto che dal documento finale sparisse la parola “petrolio”, beh, siamo ancora alla fase della negazione della realtà. (Vive la France !)

Per inciso: nell'intervista al *FT*, Macron mette in fila prima un richiamo alla sovranità economica dell'Europa, basata magari su settori industriali come le batterie per le auto elettriche, medicine e apparecchiature mediche, per non essere troppo dipendenti dalla Cina, e solo in seguito il discorso su clima e sviluppo sostenibile. A conferma che prima del discorso sul clima non può non esserci il discorso sull'egemonia. Quale mondo vogliamo, con quali equilibri, dopo la crisi? Questa crisi potrebbe essere la spinta finale allo spostamento a est degli equilibri mondiali, e a maggior ragione per le regioni e i Paesi come il nostro si pone la questione di una scelta: se restare sull'asse atlantico o spostarci sotto l'influenza dell'est. Russi, cinesi e americani, che hanno storicamente una visione globale lo hanno capito benissimo e stanno giocando un'intensa partita di propaganda sul territorio italiano ed europeo – con sponde più o meno consapevoli tra M5S e Lega. Il piano Marshall fu sì un piano di aiuto e solidarietà, ma divenne in seguito, soprattutto, un atto di egemonia politica degli Usa verso l'Europa. Analoga questione si porrà per la ripresa dalla crisi coronavirus.

Tornando in Italia, è stata anche la settimana della “task force” per la Fase 2 presieduta da Vittorio Colao. Senza entrare nel merito, anche qui ci limitiamo a citare Bonomi: la proliferazione di task force “senza chiare attribuzioni non può essere uno scudo dietro cui nascondersi per rinviare decisioni che devono essere assunte su basi chiare, e con tempi rapidissimi. Senza calendari diversi da regione a regione”. Né tantomeno, si potrebbe aggiungere, può essere un paravento per giochi di potere per i quali non abbiamo tempo (*la frase mi fa pensare alla “cultura dei tavoli” dominante quando si parla di razionalizzazione rete, lotta alla illegalità, ecc.*). (...)

3. Venerdì 17 Aprile – SQ : Bonomi Confindustria, serve un calendario per la ripresa.

(...) Ieri il presidente di Assolombarda è stato ufficialmente designato come successore di Vincenzo Boccia per la presidenza di Confindustria. Non potendo procedere alla tradizionale conferenza stampa, Bonomi ha rilasciato le sue prime dichiarazioni sul sito di Assolombarda attaccando il Governo per la risposta all'emergenza epidemiologica: “Vanno benissimo i comitati di esperti. Ma la loro proliferazione senza chiare attribuzioni non può essere uno scudo dietro cui nascondersi per rinviare decisioni che devono essere assunte su basi chiare, e con tempi rapidissimi. Senza calendari diversi da regione a regione”. (...) L'emergenza, ha premesso Bonomi, ha messo in secondo piano il programma presentato per la sua candidatura, portando avanti nuove priorità: “Confindustria deve essere al centro del tavolo in cui la politica decide il metodo delle prossime riaperture delle attività economiche” (...) Il presidente ha concluso: “insieme dovremo cambiare anche noi imprese, se vogliamo che cambi l'Italia”.

4. Mercoledì 15 Aprile – SQ : UE, la ripresa dovrà essere “verde e digitale”.

“Mentre sono revocate gradualmente le misure di confinamento, è necessario pianificare strategicamente la ripresa, dare nuovo impulso all'economia e riprendere la via della crescita sostenibile, anche attraverso la duplice transizione a una società digitale e parallelamente più verde. Sarà inoltre necessario trarre tutti gli insegnamenti dalla crisi attuale al fine di garantire la preparazione e la resilienza dell'UE. (...) Così la Commissione europea cerca di guardare oltre l'orizzonte dell'emergenza coronavirus, nell'annunciare un piano per coordinare l'allentamento delle disposizioni relative a confinamento e serrata delle attività nei 27 Paesi della UE.

5. Giovedì 16 Aprile – SQ : Energas, Saras, Tamoil: nuove iniziative di solidarietà. Menale : riduzione del volume di affari di oltre il 60% ma non ricorriamo al sostegno pubblico.

Continuano le iniziative di solidarietà delle aziende del settore energetico. Di oggi sono le notizie di tre operatori petroliferi.

Tamoil Italia ha donato 100.000 euro a favore dell'Ospedale Sacco di Milano e 100.000 euro a favore dell'Ospedale Maggiore di Cremona, due ospedali e due comunità, quella milanese e quella cremonese, a cui Tamoil Italia è da sempre profondamente legata. Tamoil Italia sostiene inoltre le attività della Croce Rossa di Cremona e Trecate, sedi dei propri depositi, garantendo rifornimenti gratuiti alle ambulanze nei prossimi mesi. Il personale Tamoil stesso unito alla società in questa iniziativa ha voluto contribuire donando alcune ore del proprio lavoro.

Saras ha donato buoni carburante ai Comuni di Sarroch, Capoterra, Pula e Villa San Pietro, per rifornire i mezzi delle forze dell'ordine, di protezione civile e di primo soccorso per tutto il periodo dell'emergenza sanitaria. (...) Abbiamo anche messo a disposizione delle strutture che stanno coordinando l'emergenza a Cagliari la fornitura gratuita di carburante necessaria a garantire la sicurezza e fronteggiare l'emergenza. Siamo grati al servizio sanitario nazionale per l'enorme sforzo che sta compiendo, e abbiamo cercato di facilitare il loro lavoro con un contributo all'Azienda ospedaliera Brotzu di Cagliari e agli ospedali Fatebenefratelli-Sacco e Niguarda di Milano. Inoltre sosteniamo concretamente la Regione Lombardia, che è tra le aree più colpite del Paese e in questi giorni sta affrontando in prima linea l'emergenza della diffusione del Covid-19”.

Da segnalare infine l'iniziativa dei dipendenti, dei collaboratori e dei manager di **Energas**, che hanno costituito un fondo del valore di 500mila euro per offrire 25mila buoni spesa da 20 euro ad altrettanti cittadini in difficoltà in 23 centri di 11 regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Lazio, Marche, Piemonte, Puglia, Toscana, Umbria). Energas, sottolinea una nota, continua ad assicurare la continuità delle forniture e dei servizi rinunciando ad aiuti economici pubblici o privati. Le persone destinatarie del fondo sono state identificate grazie alle parrocchie delle comunità locali di riferimento che nei giorni scorsi hanno ricevuto e distribuito i buoni utilizzabili presso due importanti gruppi della grande distribuzione molto presenti nelle aree di intervento: Conad e Multicedi (punti vendita Decò, Dodecà, Sebon, SuperRisparmioso). “Il mondo Energas è da sempre una grande famiglia che si ritrova, unita, tanto per celebrare i propri successi quanto per affrontare le difficoltà”, commenta il presidente Diamante Menale. “Pur in un momento di diminuzione del volume di affari di oltre il 60%, in particolare nel comparto autotrazione, la nostra attività non si arresta e, come azienda, abbiamo scelto di non ricorrere a strumenti di sostegno o aiuti pubblici”.

***Considerazioni :** Senza nulla togliere alle iniziative di Saras e Tamoil mi piace sottolineare quella di Energas con particolare riferimento alla frase del presidente Diamante Menale dove dichiara la scelta di non ricorrere a strumenti di sostegno e aiuti pubblici che interpreto, ad esempio, il non ricorso alla cassa integrazione. Energas è una importante realtà imprenditoriale privata del sistema della distribuzione, logistica e commercio, dei prodotti petroliferi che in questo caso a mio parere si distingue in un contesto dove, nella emergenza che stiamo sperimentando, la solidarietà mi appare un concetto alquanto sfumato. Al presidente Diamante Menale il mio personale apprezzamento e quello, credo di poterlo dire, di Assindipendenti.*

MERCATO

6. Venerdì 17 Aprile – SQ : Chiusure settimanali dei mercati

- **Mercato internazionale.** Sui circuiti elettronici internazionale, negli ultimi sette giorni monitorati, le quotazioni del petrolio hanno continuato a scendere, noncuranti dell'accordo OpecPlus e delle misure adottate dal G20. Sembra che il crollo della domanda stia schiacciando i prezzi del petrolio sempre più

in basso. Nella settimana monitorata complessivamente il **Brent** di giugno è scivolato a 27,82 \$/b (-3,66) e il **Wti** di maggio a 19,87 \$/b (-2,89), il **paniere Opec** a 17,73 (-4,04).

- **Mercato interno.** È passata un'altra settimana, resa corta dalla Pasquetta. La domanda di gasolio autotrazione è ai minimi termini, mentre si registra un aumento del risca, prodotto reso appetibile dai prezzi molto convenienti. Da segnalare che nazionale e risca in Mediterraneo sono scesi sotto il livello minimo del 2016. Rispetto a **venerdì scorso**, in base alle indicazioni giornaliere del Mediterraneo, la benzina ha recuperato 5 euro per mille litri, il gasolio autotrazione (agricolo e motopesca) invece è crollato di 35, il gasolio risca di 49 e il denso Btz di 20 euro per mille chili. (...)

7. Venerdì 17 Aprile – SQ : L' Aie mette in guardia le raffinerie dalla sfida Covid-19. Il crollo della domanda del 25% sta riguardando tutti i prodotti, dai carburanti alla plastica

L'Aie vede nero per il futuro della domanda petrolifera e nel suo ultimo Oil Market Report non ne fa certo mistero: il 2020 sarà infatti ricordato come l'anno del calo della domanda petrolifera maggiore della storia. Con quattro miliardi di persone che stanno a casa per evitare il contagio da Covid-19, infatti, per i consumi di petrolio e prodotti petroliferi si stima un crollo del 30% nel mese di aprile: da 100 a circa 75 milioni di barili al giorno. Ben 25 milioni di barili al giorno in meno. La situazione dovrebbe migliorare con l'avvicinarsi della stagione estiva nell'emisfero boreale, ma in media nel 2020 la domanda si attesterà a circa 90 milioni di barili al giorno, per un calo del 10% rispetto al 2019, cioè 10 milioni di barili giorno in meno. Un calo senza precedenti nella storia del petrolio. Per vedere qualcosa di vagamente analogo, bisogna risalire ai primi anni '80, quando tra il 1979 e il 1983 i consumi mondiali diminuirono di 6,3 milioni di barili giorno, un calo del 10% causato da vari shock: la recessione economica e la sostituzione per la generazione di energia elettrica dell'olio combustibile con il gas naturale o il nucleare. “La domanda petrolifera ci mise 10 anni per tornare sui livelli pre-shock”, ricorda l'Aie. Questa volta però potrebbe essere diverso. Infatti lo shock da Covid-19 è “più veloce e più profondo”, ma “essendo di diversa natura”

rispetto ai cambiamenti di inizio anni '80, dovrebbe avere effetti di minor durata. Ciò non toglie che per le raffinerie si apra una stagione molto difficile, perché gli impianti non possono essere accesi e spenti spingendo un pulsante e ci sono tante prescrizioni di sicurezza da rispettare. E anche se molti paesi hanno escluso le raffinerie dalla chiusura forzata, facendole rientrare nei servizi essenziali, è chiaro che più la situazione si protrarrà nel tempo, più il management si troverà a dover fare scelte difficili. (...)

Ora comunque il problema più pressante è quello delle scorte. L'accumulo implicito di scorte per 12 milioni di barili al giorno nella prima metà dell'anno minaccia ancora di travolgere la logistica dell'industria petrolifera - navi, oleodotti e serbatoi di stoccaggio - nelle prossime settimane”, calcola l'Aie. Lo stoccaggio galleggiante sta diventando più costoso in quanto c'è molta domanda per le navi e, quindi, i costi di noleggio per le superpetroliere sono più che raddoppiati da febbraio. “L'industria petrolifera non è mai stata così vicina a testare al limite la sua capacità logistica”, sottolinea l'Aie. Che però resta ottimista. “C'è ancora molta strada da fare prima che possiamo lasciarci alle spalle la crisi di Covid-19 – conclude l'editoriale di questo mese - Tuttavia, siamo incoraggiati dalla solidarietà dimostrata dai leader politici dei paesi produttori e consumatori che lavorano insieme per affrontare questa storica sfida di portare stabilità al mercato petrolifero”.

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

8. Giovedì 16 Aprile – SQ : Benzina, l'addizionale regionale del Piemonte è illegittima. La sentenza della Commissione regionale del Piemonte. C'è diritto di rimborso.

L'imposta regionale sulla benzina per autotrazione (Irba) del Piemonte è illegittima. A dirlo non è più soltanto la Commissione europea, che un paio di anni fa ha avviato in merito una procedura di infrazione contro l'Italia. A tale conclusione è giunta infatti anche la Commissione tributaria regionale del Piemonte.

La sentenza (n. 53 pubblicata il 14 gennaio, disponibile in allegato) risale allo scorso novembre e conferma una sentenza del 2018 con cui la Commissione tributaria provinciale di Torino aveva accolto il ricorso di una società che opera nel settore della grande distribuzione di generi alimentari. La società chiedeva il rimborso di quanto versato a titolo di Irba negli anni 2015 e 2016. La Regione Piemonte aveva prestato ricorso contro la sentenza di primo grado ma la Commissione regionale ha respinto l'appello.

Il ragionamento dei giudici, che ricalca quello della Commissione europea, si basa sul fatto che l'Irba è un'imposta indiretta non armonizzata gravante su un prodotto già colpito da accisa, per cui dovrebbe trovare applicazione l'articolo 1 paragrafo 2 della direttiva accise 2008/118/CE che stabilisce che gli Stati

membri “possono applicare ai prodotti sottoposti ad accisa altre imposte indirette aventi finalità specifiche”. Secondo i giudici piemontesi la tassa è illegittima perché caratterizzata da sole ragioni di bilancio e non da finalità specifiche, pertanto la società che ha presentato ricorso ha diritto al rimborso di quanto versato a titolo di Irba.

L'imposta regionale è in vigore attualmente in Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Molise e Piemonte per un importo di 3,1 cent/litro Iva inclusa. Dalla sentenza sembra di capire che qualora l'Irba sia collegata a uno scopo specifico, il giudizio di legittimità possa cambiare, visto che in alcune Regioni l'imposta è stata introdotta per far fronte a calamità naturali.

Considerazioni : *Per vs info nelle settimane scorse a valle della sentenza della Commissione Tributaria del Piemonte di cui si era avuta notizia, come Assoindipendenti abbiamo inviato una lettera alla regione Calabria chiedendo almeno la sospensione del versamento dell' imposta (peraltro da calcolarsi sulla base delle vendite del 2019 !) in relazione all' emergenza coronavirus. La richiesta dovrà essere aggiornata e decideremo come agire nei riguardi delle altre regioni. Vi terrò informati.*

9. Venerdì 17 Aprile – SQ : Faib, preoccupazione della Giunta sulla tenuta della rete. Perso oltre l'80% dell'erogato. Da accordi transitori risposte parziali alla crisi. Esigenza di prolungare le intese e di allargarle ai retisti

La Giunta nazionale della Faib, riunita in video conferenza il 10 aprile, prima di passare alla discussione dei punti all'ordine del giorno, ha analizzato, informa un comunicato, la drammatica situazione del Paese ed ha rivolto un pensiero grato a medici e personale sanitario impegnato in prima linea a combattere gli effetti della grave emergenza sanitaria. Un pensiero particolare di vicinanza è stato rivolto dalla Giunta anche ai gestori carburanti che su strade e autostrade hanno permesso al Paese di muoversi e portare soccorsi, esprimendo le proprie condoglianze alle famiglie dei colleghi lombardi che avendo contratto il Covid-19 hanno pagato con la vita la loro dedizione al lavoro ed infine ha espresso la propria vicinanza ai colleghi contagiati e in via di guarigione. A tutti il grazie sentito e partecipato di Faib nazionale.

Il presidente Martino Landi ha quindi aperto i lavori coordinati dal direttore nazionale Gaetano Pergamo, passando alla discussione dei punti all'ordine del giorno soffermandosi sulle criticità registrate sulla rete, sui provvedimenti governativi, sugli accordi transitori con le principali compagnie petrolifere, sulla grave crisi delle aree autostradali, sul prolungamento della quarantena al 3 maggio Evidenziando il grave crollo degli erogati e sottolineando che a fronte della caduta verticale delle vendite per oltre l'80%, le gestioni hanno garantito la piena operatività del servizio. A fronte di ciò, Landi ha però denunciato che, con rare eccezioni, i gestori sono stati lasciati soli sulle strade a presidiare le aree ed esposti al rischio di contagio. Crisi che si è man mano acuita con il passare dei giorni e l'accumularsi delle spese di gestione, rimaste invariate e, dunque, insostenibili alla luce dell'andamento delle vendite.

In questo quadro drammatico, ha rilevato Landi, Faib, con Fegica e Figisc, ha lavorato su due fronti, quello verso le compagnie, perché si facessero carico delle difficoltà, e quello verso il Governo che sin dall'inizio ha mostrato di navigare a vista, non avendo chiaro il contesto di emergenza che si andava delineando, stabilendo misure di contenimento di volta in volta più stringenti. Lottando per consentire l'estensione anche ai gestori delle prime misure di sostegno: slittamenti delle scadenze fiscali, trasmissione telematica dei corrispettivi, riconoscimento del bonus dei 600 euro, possibilità di accedere ai meccanismi di sostegno al reddito tramite le misure di welfare.

Allo stesso tempo, Faib, Fegica e Figisc si sono mosse verso le compagnie petrolifere, Unione Petrolifera e Assopetroli. Per fare accordi collettivi aziendali ai sensi dell'art. 19 della legge 57/2001 e condividere una serie di interventi straordinari. Le principali compagnie, a partire da Eni, ha ricordato Landi, hanno cominciato a condividere misure necessarie anche se non sufficienti. Varando misure straordinarie valide da subito e fino al 30 aprile, con l'impegno di prorogarle nel caso in cui l'emergenza continui. (...)

La Giunta ha quindi deliberato di proseguire, da una parte, con il confronto con le compagnie, monitorando le esigenze e fornendo risposte adeguate in tempi rapidi; dall'altra di allargare le intese al mondo dei retisti, pretendendo maggior coinvolgimento dei soggetti privati nella condivisione degli impegni assunti da Assopetroli, a partire dai suoi dirigenti che non possono sottrarsi al dovere di essere i primi a firmare gli Accordi transitori raccomandati a tutti gli iscritti; e infine verso il Governo perché contempli i gestori nelle misure varate a sostegno delle imprese, a partire dai fondi stanziati a fondo perduto, e si impegni per la ristrutturazione della rete, l'ammodernamento tecnologico e il contrasto deciso all'illegalità.

Considerazioni : *Rappresentare e trovare soluzione alle esigenze dei gestori nella emergenza che conosciamo è oggettivamente quasi una “mission impossible”. Di certo le persone e le aziende in difficoltà sono tante e se qualcosa non va nel verso giusto temo che anche questo debba rientrare nella emergenza nel senso che l'essere impreparati, come singoli individui e come comunità, a confrontarci con l'emergenza è a sua volta una emergenza. Voglio semplicemente dire che occorre essere tolleranti nei riguardi di coloro che nell' emergenza commettono errori reali o presunti tali. Troppo facile per chi fortunatamente da 75 anni a questa parte (fine della 2a guerra mondiale) ha esperienza solo di altrui*

emergenze criticare le scelte di chi si è trovato a doverle fare essendo lui stesso impreparato. E' il motivo perché prendo personalmente le distanze da chi nell' arena della politica, o peggio nelle università dei social media si è preso il ruolo di critico e giudice a tutto campo. L'emergenza chiama ad una solidarietà di atteggiamenti mentali, ma questo è un concetto che a livello planetario non gode di grande rispetto dove domina invece quello di libertà molto spesso interpretata solo nel senso di "essere liberi di fare quello ci pare" a inevitabile danno di interessi comuni. Non mi sto lanciando nel paludoso terreno di dispute filosofiche per le quali riconosco non avere nessuna competenza, ma piuttosto sto cercando di trovare a mio beneficio una spiegazione di certe realtà che sono nei fatti, con particolare riferimento a quella parte di mondo che conosciamo perché è in quel contesto che lavoriamo e viviamo. Oggi, nell' emergenza coronavirus, ci scopriamo sorpresi della necessità di andare a fare accordi tra società petrolifere, imprenditori privati, gestori accordi che ci impegnano in confronti anche assolutamente incomprensibili, vedi quello il poco edificante spettacolo nell' area delle "autostrade", quando il comune buon senso, non solo il senso della solidarietà, ci dovrebbe fare convinti che il rapporto tra le parti è assolutamente stretto, indissolubile e che il destino futuro è comune dove, se non interveniamo avremo solo da soddisfare la curiosità di scoprire chi ha le ossa rotte più dell' altro ... e non mi sto riferendo solo al problema coronavirus. In realtà non dovremmo stupirci perché il settore vive da cinque anni un'altra pandemia che si chiama illegalità e che almeno per i primi 4 anni ha vissuto nel disinteresse generale: anche questo un virus, ancora contagioso, che si è sviluppato ampiamente tra quelli che potremmo chiamare "malati asintomatici" mai sottoposti ai "tamponi" del caso. Reazione insoddisfacente del sistema alla sfida del coronavirus da una parte, cronicizzazione di "patologie pregresse" dall' altra ci individuano tutti come impreparati ad affrontare una emergenza più generale ed allora la denuncia delle rappresentanze sindacali dei gestori dovrebbe diventare un sos utile per tutto il sistema ad evitare che il cosiddetto Petrolio Italia finisca in terapia intensiva con relativi rischi di un epilogo infausto. Continuo a non rilevare segni di sensibilizzazione su questo argomento e soprattutto continuo a non vedere segni di disponibilità per uno sforzo comune. La pandemia ci ha fatto conoscere una realtà importante: la comunità scientifica si è organizzata per mettere in comune le informazioni e le esperienze utili a battere il coronavirus. E' un esempio da imitare per utilizzare al meglio le risorse di cui il nostro sistema certamente dispone.

10. Giovedì 16 Aprile – SQ : Autostrade, replica “senza peli sulla lingua” dei gestori all’ Anas in una lettera aperta del presidente Anisa

È stato affidato ad una lunga “lettera aperta” del presidente di **Anisa**, Massimo Terzi, pervenuta nel primo pomeriggio di oggi alla Staffetta, il compito di rispondere “senza tanti peli sulla lingua” alla lettera inviata ieri mattina dal numero uno di **Anas**, Massimo Simonini, al presidente della **Fegica**, Roberto Di Vincenzo. *(La lettera di Anas come segue : “In ossequio alle disposizioni dettate per la gestione dell'emergenza, resta espressamente convenuto che le Società concessionarie dei servizi "Oil" e "Ristoro" dovranno garantire l'apertura in esercizio di tutte le Aree di servizio presenti sulla rete autostradale in gestione diretta Anas ed alle stesse affidate in concessione, pena la violazione della suddetta normativa e, per quanto di competenza Anas, la decadenza da ogni beneficio previsto dalla presente comunicazione. Le suddette misure straordinarie sono da intendersi a valere fino a tutto il 31 luglio 2020 e fatta salva la necessità di fissare un ulteriore termine a causa del protrarsi dello stato di emergenza di cui sopra”.... dove se ho capito bene “ogni beneficio” sarebbe quello di prevedere nelle ore notturne (22-6) il self service e la dilazione del pagamento delle fatture emesse per le sole quote previste a titolo di anticipazione per royalties dovute per l'anno 2020, mantenendo il riconoscimento dei soli interessi legali, prescindendo dagli ulteriori effetti di ogni altro intervento normativo a sostegno del settore (...). Con l'Anas, riassume Terzi, che, come se nulla fosse accaduto, sostanzialmente dice che il servizio deve essere assolutamente garantito, che le aziende si arrangino a ritardarsi rispetto al crollo delle vendite e, se c'è un problema dei mancati introiti, al più si possono solo dilazionare per il momento alcune royalty che dovranno comunque essere corrisposte subito dopo la fine della tempesta. (...). “una tattica dilatoria e bizantina per non mettere risorse di alcun tipo a disposizione, da parte di soggetti che tuttavia percepiscono pesantissime royalty sulle attività di vendita di carburanti e di altri beni e servizi svolte sulla rete autostradale” (...)*

No comment ! D'altra parte non avrei molto da aggiungere a quanto già scritto sull' argomento “autostrade” nei precedenti numeri delle Newsletter.

11. Mercoledì 15 Aprile – SQ : Petrolifera Adriatica deve applicare l’ accordo Esso con i gestori. Nuova pronuncia del Tribunale di Roma

Nell'ordinanza del Tribunale di Roma, X sezione civile, del 12 marzo, il giudice (*ribadendo la sentenza del 17 giugno 2019*) ha quindi accertato e dichiarato l'obbligo della Petrolifera Adriatica di applicare nelle somministrazioni di carburante nei confronti del gestore ricorrente le condizioni economiche previste dall'accordo aziendale sulla viabilità ordinaria della rete di distribuzione della Esso Italiana del 16/7/2014 sino a che non intervenga nuovo accordo siglato in forza di legge con Faib, Fegica e Figisc. (....) “Si tratta di un'ennesima sconfitta giudiziaria – commenta Martino Landi, presidente Faib Confesercenti – per l'azienda petrolifera che persiste in un atteggiamento di negazione del quadro normativo e continua a sottrarsi, non solo all'adempimento degli obblighi previsti dagli accordi vigenti ma soprattutto, da mesi, al contrario di altri acquirenti di impianti Esso, ad una negoziazione seria e costruttiva degli accordi esistenti rifugiandosi in tecniche dilatorie e sottraendosi persino al dovere non solo civico e legale in forza dell'obbligo sancito dalla legge di dotare di Dpi i propri gestori lasciati in prima linea a fronteggiare una grave emergenza sanitaria come quella determinata dal Covid-19, che ha visto invece tutti gli altri operatori intervenire con misure ad hoc a favore dei propri gestori. È un atteggiamento grave che signaleremo alle autorità competenti, in quanto potrebbero ravvisarsi ben più ampie e diverse responsabilità anche nei confronti degli utenti finali, da accertarsi nelle sedi opportune”.

Domanda : Il confronto finisce qui ?! Altri ricorsi ? E ammesso che finisca qui con il “gestore ricorrente” cosa accadrà con tutti gli altri gestori e magari non solo quelli della Petrolifera Adriatica ? Non so dire, ma comunque si tratta di una brutta storia del genere riconducibile alle “patologie pregresse” che rendono complicata la vita del sempre cosiddetto Petrolio Italia. La logica dello scontro mi sembra sia stata quella dei “diritti” e delle “questioni di principio”. Hanno vinto, l'avevo sempre dato per molto probabile, il gestore che ha fatto ricorso e la Faib che lo ha assistito ? Va bene, ma aldilà dei diritti, nel lungo termine è una vittoria vera oppure una del tipo “di Pirro” ? Mi è chiara la posizione del gestore mentre non conosco le motivazioni per le quali Petrolifera Adriatica ha ritenuto, se non altro nel caso specifico, di deviare dall' accordo Esso. Mi rifiuto di pensare che il management di una azienda come PA non ne avesse, e confesso che mi piacerebbe conoscerle. Una cosa è certa: la lista degli interventi per i quali Faib (vedi p.to 5) auspica l'impegno del Governo, deve essere integrata da un impegno di tutti a rivisitare, forse ex-novo, le condizioni per un ragionevole ancoraggio dei diritti e doveri in modo che siano accettabili per tutti e con tutta la flessibilità che la evoluzione del mercato richiederà.

12. Venerdì 17 Aprile – SQ : Petrolifera Adriatica: dura diffida di Faib, Fegica, Figisc. Accusata di non rispettare gli accordi e di lasciare soli i suoi gestori.

Pesante e dura diffida di Faib, Fegica e Figisc nei confronti di Petrolifera Adriatica e del suo direttore rete **Lucio Scoponi**. Diffida contenuta in una nota in cui si registra *“l'incredibile quanto ingiustificato silenzio di fronte all'esigenza di addivenire quanto prima alla stipula di un Accordo che sollevi le gestioni dall'incertezza economica e normativa nella quale versano dal momento del subentro dell'azienda alla Esso italiana nella proprietà dei punti vendita”*. Facendo cadere nel vuoto la proposta di Accordo straordinario avanzata in data 7 aprile. Un silenzio intollerabile che appare “ancora più fragoroso e prossimo alla fuga dalle responsabilità” in concomitanza con l'emergenza coronavirus.

Responsabilità, prosegue la nota *“soprattutto in questo frangente in cui è un fatto incontrovertibile che, mentre tutti i principali soggetti petroliferi operanti sulla rete si sono attivati per non lasciare soli i gestori di fronte alla drammatica emergenza dotando, direttamente o indirettamente, gli operatori della rete vendita dei necessari DPI, Petrolifera Adriatica ha abbandonato, al di là di generiche affermazioni di disponibilità ad affrontare eventuali, ed eventualmente, criticità, i suoi gestori al destino del possibile contagio”*.

Denunciando inoltre *“la fredda determinazione nel sottrarsi all'obbligo contrattuale di fornitura delle attrezzature necessarie a mettere i suoi gestori nelle condizioni di operare sulla rete, violando il protocollo sulla normativa in materia di sicurezza sul lavoro, condivisa dal Governo con le parti sociali, senza neanche prevedere una polizza assicurativa in caso di contagio, come prevista dagli altri soggetti petroliferi, né tantomeno l'impegno a fornire e/o rimborsare ai propri gestori i costi dei presidi sanitari”*. In contrasto anche con ciò che raccomanda Assopetroli, di cui Petrolifera Adriatica è socia, in un accordo con le tre organizzazioni. Lasciando soli i gestori di fronte alla crisi sanitaria ed economica, che ha provocato il crollo degli erogati e l'azzeramenti dei ricavi e che non consente di garantire il servizio di rifornimento dei carburanti. (....)

Considerazioni : Non voglio crederci !!!..... Non è una esclamazione di stupore ... voglio dire che proprio non ci credo. Mi riferisco all' accusa rivolta a PA di aver abbandonato “i suoi gestori al destino del possibile contagio”. In ogni caso siamo all' imbarbarimento di uno scontro : drammatico se l'accusa fosse vera, drammatico se fosse falsa, ancora l'evidenza di un sistema ancora largamente affetto dal virus nella incomunicabilità con la difesa ad oltranza di posizioni quasi certamente incompatibili per un accordo che pure prima o poi dovrà essere trovato. Avrei comunque scommesso che l'accordo sottoscritto da Faib, Fegica, Figisc con Assopetroli, peraltro uno strano accordo per essere solo una esortazione di Assopetroli ai suoi associati, né poteva essere diversamente, non avrebbe avvicinato le parti aprendo la

strada per una qualsiasi negoziazione. Mentre sto scrivendo mi viene una idea, una domanda, probabilmente malsana ! Può essere utile una mediazione svolta da uno-due soggetti chiaramente neutrali utili a rimuovere le macerie che il confronto ha finora accumulato? A mio parere potrebbero esserci un paio di persone accettabili per le parti che potrebbero fare un tentativo. A qualcuno interessa ? Ci si può lavorare.

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ

13. Venerdì 17 – SQ : Auto, si contano i danni da coronavirus - Cronologia

Il settore auto fa i conti sui danni prodotti fin qui dal coronavirus: nell'intero 2020 si prevede una riduzione della produzione di 11 milioni di veicoli (-12%), di cui tre milioni in Europa – anche se proprio oggi arrivano annunci delle prime riaperture di stabilimenti. In dubbio la crescita nel breve termine dell'auto elettrica: se per Bmw le date per i limiti Ue alle emissioni non vanno toccate, uno studio Deloitte mostra che sarebbe necessario posticiparne l'entrata in vigore di almeno uno o due anni per consentire alle case auto di riprendersi dopo la pandemia. Posizione rintuzzata ieri da Motus-E, secondo cui “rischioso per l'Italia in questo momento frenare o rinviare la transizione tecnologica”, ed è anzi il momento di premere sull'acceleratore per rafforzare il “ruolo dell'Italia nella transizione”, con “pieno e concreto rilancio di tutte le aziende coinvolte e uno stimolo per la creazione di nuove imprese e nuove professionalità”. Acea segnala che in Europa, dall'inizio dell'emergenza, si è persa la produzione di 1,5 milioni di veicoli, mentre in Cina a marzo le vendite fanno registrare un -40% dopo il tracollo di febbraio. In Italia anche Aniasa chiede di estendere l'ecobonus alle auto usate meno inquinanti per favorire la ripresa.

- **Bmw e i limiti UE.** Il gruppo è “sulla buona strada per raggiungere gli obiettivi dell'Ue in materia di CO2. Non vediamo alcuna necessità di rinviare gli obiettivi di protezione del clima”. La dichiarazione arriva da Pieter Nota, membro del Cda Bmw e responsabile clienti, brand e vendite, diffusa in un comunicato sulle vendite nel primo trimestre, che come unico dato positivo evidenziano una crescita delle auto elettriche con 30.692 (+13,9%) veicoli elettrificati dei marchi Bmw e Mini venduti nel mondo, a fronte di un calo delle vendite del gruppo del 20,6%, per un totale di 477.111 veicoli consegnati.
- **Coronavirus e jefuel.** In un position paper Acea, l'associazione europea dei costruttori di automobili, ha espresso cautela nei confronti della richiesta delle raffinerie di posticipare l'immissione in consumo di carburanti di qualità estiva e completa contrarietà all'idea di miscelare il carburante avio e quello auto **Componentistica Italia.** Nel 2019 il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli si riduce del 2,3% rispetto al 2018 a 21,97 miliardi di euro, pari al 4,6% dell'export totale italiano, mentre l'import vale 15,44 miliardi (il 3,7% delle importazioni totali) e risulta in calo del 2,1%. Sono alcuni dei numeri contenuti nel focus realizzata dall'Area Studi e Statistiche di Anfia che riporta per l'Italia i risultati del commercio estero nel 2019 per tutte le merci, per il comparto autoveicoli e per le parti ed accessori di autoveicoli.
- **Motus-E.** Anche Rete Ferroviaria Italiana (???) e Expo Energy Solutions Italia (*Vendita energia elettrica*) sono entrati a far parte dell'associazione che promuove la diffusione della mobilità elettrica in Italia.
- **Parola di Elkann.** “Siamo molto fiduciosi di riuscire a raggiungere le sinergie previste pari a circa 3,7 miliardi di euro all'anno senza chiudere stabilimenti, grazie alla creazione di una nuova società, soprattutto considerando che sarà guidata da Carlos Tavares, che ha raggiunto solidi risultati come ceo di Psa e capisce l'importanza della cultura aziendale”. John Elkann in una lettera agli azionisti assicura che Exor – maggiore azionista della newco che nascerà da Fca e Psa – “è pronta a lavorare con la famiglia Peugeot. Crediamo che la nuova società avrà le risorse e la dimensione per essere all'avanguardia di questa nuova era della mobilità sostenibile”, ha affermato.
- **Mezzi pesanti Europa.** Nel 2019, il 97,9% di tutti i nuovi camion medi e pesanti (oltre 3,5 tonnellate) immatricolati nell'Unione europea andava a gasolio, mentre la benzina alimenta solo lo 0,1% delle immatricolazioni dello scorso anno. I veicoli elettrici sono lo 0,2% delle vendite totali di nuovi camion in tutta la regione, mentre tutti i veicoli a propulsione alternativa insieme hanno rappresentato il 2% del mercato.
- **Coronavirus e limiti Ue.** I nuovi limiti di emissione disposti dall'Unione europea devono essere allentati per uno o due anni in modo da favorire il rilancio del settore auto dopo la crisi sanitaria. È quanto si legge in uno studio Deloitte che esamina gli effetti della crisi sulla transizione verso la mobilità elettrica. A livello globale il report prevede quest'anno un crollo della produzione di veicoli leggeri pari a circa 11 milioni di unità, dagli 88,9 milioni del 2019 ai 77,9 milioni per l'anno in corso, di cui -2,2 milioni di unità nel Nord America e poco meno di 3 milioni in Europa.
- **Stop produzione veicoli Europa.** Una perdita di produzione pari a 1.465.415 veicoli a motore fino ad oggi. Sono i numeri pubblicati dall'Acea sull'impatto del coronavirus sull'output delle case automobilistiche. “Questa cifra – che comprende autovetture, camion, furgoni, autobus e pullman – è

aumentata di 1,2 milioni di unità rispetto a una settimana fa. Il numero potrebbe aumentare ulteriormente se le fermate vengono prolungate o se saranno chiusi altri impianti”.

- **Prezzo del petrolio e auto elettrica.** È improbabile che il crollo del prezzo del petrolio scoraggi il piccolo ma crescente numero di consumatori che passano dalla benzina alle auto elettriche. È quanto emerge da un rapporto di S&P Global Market Intelligence: gli analisti intervistati da S&P Global prevedono infatti che i benefici fiscali e il fascino della guida a emissioni zero contribuiranno a stabilizzare la domanda. “Penso che l'effetto complessivo sui veicoli elettrici sarà molto ridotto: chi ne prende in considerazione l'acquisto non fa attenzione all'aspetto economico”, ha dichiarato Christoph Sturmer, analista capo globale presso la società di consulenza Autofacts di PwC. “Penso che i prezzi del petrolio più bassi avranno un impatto minimo”. *(... se lo dice lui ! Dipenderà se ci potremo permettere i benefici fiscali ...)*

VARIE & EVENTUALI

13. Venerdì 17 Aprile – SQ : Smog, Covid e la caduta dell' Impero romano (GB Zorzoli)

Il libro di Kyle Harper (“Il destino di Roma. Clima, epidemie e fine di un impero”) è di grande interesse perché, rileggendo alla luce delle più recenti acquisizioni scientifiche eventi accaduti poco meno di duemila anni fa, non solo descrive un mondo non dissimile da quello odierno, ma arriva a conclusioni applicabili alle nostre società. L'affermazione dell'impero romano fu favorita anche dalla persistenza, tra gli ultimi secoli a. C. e i primi d.C., di un regime climatico caldo, umido e stabile, con positive ricadute economiche (ad es. aumento della produzione agricola) e sanitarie (come la ridotta insorgenza di malattie provocate da climi freddi). Con le dimensioni dell'impero crebbe però anche quella di Roma, che raggiunse la cifra, incredibile per l'epoca, di circa un milione di abitanti. Per sfamarli, si dovette ricorrere in misura crescente all'importazione di generi alimentari e di conforto, in particolare dall'Egitto, che divenne il granaio di Roma. Fu la prima globalizzazione commerciale, con navi che collegavano Roma ai porti di tutto il mondo allora conosciuto (fino alla lontana India), diventate inevitabili vettori di qualsiasi epidemia si fosse sviluppata altrove. Che infatti si moltiplicarono, agevolate nella loro diffusione dal numero elevato di persone concentrate a Roma, per lo più in precarie condizioni igienico-sanitarie. (...) Le conseguenze economiche, finanziarie e demografiche di questa concatenazione di eventi ebbero un peso non trascurabile sulla crisi dell'impero romano. Un esempio concreto, tra i tanti documentati da Harper, è la sconfitta subita dall'esercito romano da parte dei Goti. A seguito di una persistente canicola, nel 410 d.C. si verificò una crescita eccezionale di malattie endemiche, come quelle provocate dai batteri gastroenterici, che si aggiunse agli effetti dovuti alla persistente presenza della malaria. Secondo Harper, le legioni romane, decimate e debilitate dalle malattie, non furono più in grado opporre resistenza agli invasori. Secondo Harper, tutto ciò «ci avvicina ai romani accalcati nei teatri ad applaudire gli antichi spettacoli, senza nulla sospettare del prossimo capitolo della storia, in modi che mai avremmo potuto immaginare». Sono parole scritte nel 2017, quanto mai profetiche oggi in piena crisi pandemica. Se inascoltate, lo saranno anche per la crisi climatica.

Considerazioni : *In estrema sintesi GB Zorzoli condivide la tesi (vedi Il Manifesto 8/9/2019) sostenuta da molti per la quale i destini dei popoli, anche nella loro diversità e nel loro determinarsi temporale dipendono dalle differenze ambientali piuttosto che biologiche. Sono d'accordo e d'altra parte si tratta di una tesi sostenuta da molti archeologi e scienziati. Al riguardo raccomanderei il libro “Armi, Acciaio e Malattie - Breve storia del mondo negli ultimi tredicimila anni” di Jared Diamond – Einaudi 2014 (è anche disponibile su internet) laddove per differenze ambientali si intendono gli effetti del cambiamento del clima in una scala temporale dove l'unità di misura è il “migliaio di anni”, effetti che a loro volta spiegherebbero le trasmissioni del genere umano dall' Africa in tutti i continenti. Non è un caso che una civiltà tra quelle a noi più “vicine”, quella sumera, si sia sviluppata nella cosiddetta mezzaluna fertile, la zona del medio-oriente confinante con il mediterraneo, dove le condizioni climatiche del tempo avevano consentito lo sviluppo dell'agricoltura e quindi degli insediamenti umani con tutta l'evoluzione a seguire fino all' invenzione della scrittura, ecc. ecc. Sempre a causa del clima la civiltà sumera si è poi dissolta per “trasferirsi” altrove, e probabilmente le variazioni del clima hanno accompagnato la scomparsa di altre civiltà, quella pre-columbiana, quella degli Inca, ed altre nei vari continenti. Affermare che l'impero romano sia crollato a causa delle variazioni climatiche e delle malattie ad esse collegabili nel giro di soli 200-250 anni, mi sembra un po' azzardato, anche perché pandemie gravi, durate fino a 200 anni si sono verificate a partire dal III secolo d.C. mentre l'impero è andato in crisi già con la morte dell' imperatore Adriano (138 d.C.) Questo è quello che ci racconta la storia come pure ci insegna che le successioni al potere con Antonino, Marco Aurelio, altri fino a Commodo e Diocleziano non hanno rappresentato esempi di buona gestione dello stato, il tutto in un contesto di lotta (tanto per cambiare) per*

il potere: burocrazia nell'amministrazione, corruzione diffusa con conseguente impoverimento delle risorse disponibili per il bene comune, aumento delle tasse, la decadenza del ruolo del Senato, autocelebrazione degli imperatori, decadimento dei costumi, incapacità di gestire la grandezza ereditata dai tempi della repubblica, una serie di fattori a costituire un fronte interno mentre i barbari premevano alle frontiere. Comunque l'impero, se non altro, non è certamente crollato per il riscaldamento del pianeta a causa della CO2. Se qualcuno, guardando alla caduta dell' impero romano, intende associare il rischio della caduta dei popoli, per effetto di una pandemia a sua volta legata ai cambiamenti ambientali, con implicito riferimento a quelli climatici che stiamo sperimentando in questi anni e quindi alla importanza della transizione energetica, naturalmente è libero di farlo. A me sembra un modo di utilizzare la storia non come strumento di valutazione neutrale ma per filtrarla a sostegno ad una tesi preconstituita. Personalmente sono propenso a credere che il pericolo maggiore, e che dovremmo affrontare con altrettanta determinazione di quella rivolta alla transizione energetica, viene dallo stesso genere di inquinamento della vita sociale che ha certamente concorso alla decadenza dell' impero romano.

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)