



Assoindipendenti

Newsletter N. 30 / 2019

RISERVATA

18 Ottobre 2019

La pretesa di UP di vedere riconosciuto il ruolo delle aziende petrolifere è ben motivata ma il ruolo va riconquistato. Finalmente l' illegalità si è guadagnata lo spazio su qualche quotidiano nazionale, sia pure appena con quattro anni di ritardo. Meglio tardi che mai ! Maxi operazione Procura Trento. L'intervista di Gatti a Oil-nonOIL

Editoriali

1. Rete carburanti tra vecchie e nuove fotografie
2. McKinsey: sull' automotive è in arrivo la tempesta perfetta

Mercato

3. Consumi petroliferi, in Settembre tornano sopra i 5 milioni di tons

Illegalità

4. Il Sole24Ore, Carburanti, l'erario perde 6 miliardi.
5. Il Fatto Quotidiano, Frodi carburanti, mercato illegale da 6 miliardi
6. Frodi carburanti, grande operazione a Trento

Politica, Istituzioni & Associazioni

7. Gatti (Grandi Reti): Tracciabilità e reverse charge contro illegalità
8. Decreto Fiscale, verso rinnovo incentivi per Tir a GNL.
9. Tavolo auto, la lista si allunga per l'incontro di Venerdì al Mise
10. Chioggia, i ministri passano ma il "no" resta
11. UP, garantiamo un servizio essenziale , ci sia riconosciuto
12. Sciopero dei benzinai il 6-7 Novembre
13. Sciopero carburanti: fuori tempo e fuori posto

Transizione Energetica & Mobilità

14. L'auto elettrica non funziona
15. Stop prestiti ai fossili, la Bei rimanda ancora la decisione.
16. La scommessa dell'idrogeno per un'energia sostenibile
17. Auto, la sfida (Toyota) dell'idrogeno all'elettrico

%%%%%%%%%

EDITORIALI

1. Mercoledì 16 Ottobre – SQ : Rete carburanti tra vecchie e nuove fotografie

La decisione della Commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera di fissare per dopo domani, mercoledì 17, una "audizione congiunta" di Unione Petrolifera, Eni, Q8 (Kupit) e Tamoil sulla risoluzione De Toma relativa alla distribuzione dei carburanti stimola alcune riflessioni. Convocazione

congiunta, come è avvenuto non per caso per le tre organizzazioni dei gestori Faib, Fegica e Figisc ascoltate il 1° ottobre, mentre sono state ascoltate separatamente Assocostieri, Assopetroli-Assoenergia e Anisa (autostrade) anch'esse il 1° ottobre, e la IP che al momento è un cane sciolto essendo uscita da UP il 1° gennaio scorso e a cui fa capo la rete più numerosa (oltre 5.000 punti vendita). Ci può stare che insieme all'associazione a cui un tempo faceva capo la parte preponderante della rete carburanti (...) siano state convocate le tre compagnie che hanno ancora reti importanti, ma non la Esso che in questi anni si è sbarazzata con il "modello grossista" della titolarità della sua rete (circa 2.500 p.v.), mantenendo però il marchio e la fornitura dei carburanti, e neppure Shell, Total e Erg, associate all'UP, ma che in questi anni si sono disfatte delle proprie reti. Anche se può suonare come una *diminutio capitis* per UP essere ascoltata in audizione congiunta perché la sua posizione sulla rete carburanti e sulla razionalizzazione dovrebbe di per sé riflettere quella di tutte le aziende associate, non solo di Eni, Kupit e Tamoil, ma, anche di quelle che si occupano di raffinazione e di logistica e hanno pure loro cose da dire sul futuro della distribuzione dei carburanti. Ma un ragionamento simile vale anche per la sola Eni, rientrata in UP con Agip Petroli nell'aprile 1994, che ha alle spalle una storia e un'esperienza uniche nel loro genere, l'unica tuttora partecipata dallo Stato e che ad un certo punto (anni '70 e '80) è arrivata a detenere la quota dominante del mercato (oggi la sua rete ammonta a circa 4.400 p.v.), e, come tale, ha certamente delle considerazioni particolari da fare sul tema al centro della risoluzione De Toma. Il rischio, convocando insieme UP, Eni, Kupit e Tamoil, è di sfogliare vecchie fotografie. In effetti, cosciente o no, la Commissione nel fissare il calendario delle audizioni sembra aver voluto fotografare, sul fronte compagnie, retisti e gestori, tutti coloro che oggi effettivamente li rappresentano. Sulla base di scelte anche nuove, a cui ci si deve abituare. Vale per il settore petrolifero con Eni, vale *mutatis mutandis* per il settore elettrico con Enel, per il settore telefonico con Tim, per il settore ferroviario con Ferrovie dello Stato. Società che si portano dietro retaggi, mentalità e atteggiamenti propri di quando dominavano il mercato. Ma oggi non è più così e bisogna prenderne atto.

Considerazioni : *Personalmente la penso esattamente come il redattore dell' articolo. Aggiungerei, ...” per metterci il carico da undici” che tutto questo, e non solo, è riconducibile ad un problema di cultura. In questo caso si tratta di due culture, diverse ma che poi trovano dei punti di comunanza. La prima è per la verità bene rappresentata proprio nelle due ultime righe dell' articolo con l'implicita accusa che apparentemente nessuno si sia ancora reso conto della necessità di adeguarsi alle nuove realtà di mercato. Sarà il tempo a risolvere il problema e la transizione energetica... darà una mano. La seconda cultura alla quale mi riferisco è quella, che in una visione positiva potremmo indicare come ispirata al sacro principio delle “democrazia”, in una visione drammaticamente più pragmatica ed aderente alla realtà di oggi potremmo associato all'idea del “Caos”. Io posso anche capire che la politica ritenga “democratico” e quindi corretto prendere decisioni avendo come obiettivo di fondo la ricerca del maggior numero possibile di consensi, ma vorrei essere certo che poi le sue decisioni riflettano convinzioni che prescindano dal “numero” di quelli che le hanno condivise. La Storia con la “S” maiuscola è piena di esempi dove il sostegno del “numero” non ha portato bene perché il “numero” non vuol dire necessariamente la decisione corretta specie quando il “numero” non può avere le competenze appropriate oppure ce l'ha ma sono orientate ad interessi di parte. Vogliamo tentare di mettere giù una lista di decisioni “numericamente” supportate ma che non hanno dato i risultati attesi quando non sono diventate dei veri e propri boomerang ? Come se ne esce ? Posso solo dirvi che cosa farei io, anzi cosa ho sempre fatto, come atteggiamento mentale: (1) ascoltare tutti quelli che intendono esporre il loro punto di vista in merito al problema in questione e (2) decidere da solo qualora ritenessi di avere le competenze adeguate oppure avvalermi della competenza di un mini-gruppo di advisor che la competenza ce l'hanno che non hanno interessi personali in merito, a prescindere dal presunto “numero” dei sostenitori di quella o quell'altra tesi. Lo so, in politica non è facile ... ed è questo il motivo per cui in tre occasioni ho declinato l'invito a farne parte e di certo non avrei mai potuto accettare la democrazia diretta della piattaforma Rousseau.*

2. Mercoledì 16 Ottobre – II Sole24Ore : McKinsey, sull'automotive è in arrivo una tempesta perfetta. Secondo gli analisti USA l'industria sta attraversando una fase di irreversibile trasformazione tecnologica e dei modelli di business di Pier Luigi Del Visco

Dopo il «deserto dei profitti» evocato da Alix Partners, un altro gigante della consulenza strategica, McKinsey, parla di «tempesta perfetta» che si prospetta per l'industria automobilistica, sempre a causa della montagna di investimenti che sta prosciugando i profitti. Il 6.3% di Ebit (pari a 120 miliardi di dollari) prodotto dai costruttori nel 2018 già quest'anno è un miraggio, come pure il 7.1% (55 miliardi) lo è per i loro fornitori, e i prossimi saranno peggio.

Dove sono diretti tutti questi investimenti? In parte verso lo sviluppo di un'auto nuova, in grado di dialogare

con l'ambiente (connessa) e di muoversi da sola (autonoma). È la nuova frontiera della mobilità individuale. Il grosso dei soldi però va nello sviluppo di macchine a batteria: 275 miliardi di dollari investiti dai costruttori finora e si continua così. Per lanciare, secondo le previsioni di IHS Automotive, oltre 300 nuovi veicoli elettrici da qui al 2025, concentrati più sull'alto di gamma (dove sono i margini e i clienti sensibili alle mode) e meno sulle utilitarie, dove tuttavia ci sono i volumi e ci sarebbe anche lo scopo: abbassare le emissioni nelle città. Ma questi equilibri si spiegano alla luce della reale finalità di questa offerta: evitare/ridurre le multe diminuendo le emissioni di CO2 del mix delle vendite. Serve a poco spingere i clienti a scegliere un'auto piccola elettrica anziché con motore termico, che già emette poca anidride carbonica. No, perché ne valga la pena, l'operazione va fatta sui grandi suv. O almeno tentata. L'analisi stima che per evitare le multe pesantissime in arrivo i clienti europei nel 2021 dovrebbero acquistare 2,2 milioni di auto elettriche e ibride plug-in, appena 11 volte quanto hanno acquistato lo scorso anno. Non accadrà. È più probabile che all'ultimo la nuova Commissione sceglierà di non uccidere la sua gallina dalle uova d'oro. Nel frattempo, gli investimenti bruciano cassa. Sul fronte dei costi di produzione, il coro è quasi unanime nel sostenere che ormai hanno già grattato il fondo e ulteriori efficienze non sono la soluzione. McKinsey assicura che l'introduzione dell'intelligenza artificiale potrebbe portare all'industria nel suo complesso oltre 200 miliardi di dollari, pari a 9 punti di EBIT, ma è tutto da verificare e in ogni caso si tratta del prossimo decennio. Insomma, i costruttori si rendono conto che stanno mangiando un elefante e che potrebbero non riuscirci, non singolarmente. Allora cercano di unire le forze. Gli esperti di McKinsey hanno contato 254 partnership dal 2014 a oggi, di cui 2/3 orientate a sostenere il peso degli investimenti sui motori tradizionali e su quelli elettrici, con le aziende di tecnologia concentrate solo su questi ultimi, in ragione di un'alleanza su quattro. Le altre 95 partnership (1/3) sono invece dedicate alla connettività e alla mobilità, le aree dei futuri auspicati profitti, con una presenza di aziende di tecnologia pari a tre su quattro. I giganti della tecnologia hanno risorse e liquidità enormi in grado di scuotere l'industria dell'auto, eppure aprono il borsellino solo per sedersi dove ci saranno i profitti, lasciando ai costruttori la ricerca di efficienze nel business tradizionale. Come pure l'analisi evidenzia, c'è il rischio che la catena del valore formata dai costruttori e dai loro fornitori tenda a dissolversi, lasciando sempre più spazio ai produttori di tecnologia e ai regolatori, locali o sovranazionali che siano. Tanto che appare lecito interrogarsi se questi sviluppi siano ancora un affare da metalmeccanici. I quali forse dovrebbero resistere alle sirene, nel senso di non trascurare i tradizionali punti di forza e di unicità: l'abilità di disegnare, progettare e costruire prodotti eccellenti, senza i quali ogni futura soluzione di mobilità resta inapplicabile. I clienti la vogliono connessa? Sì. Autonoma? Pure, fin dove si può. Ma che sia un'auto. Come si dice: «Where is the beef»?

MERCATO

3. Giovedì 17 Ottobre – SQ : Consumi petroliferi, in Settembre tornano sopra i 5 milioni di tonnellate.

Nel mese di settembre i consumi petroliferi sono andati bene nel confronto con lo stesso mese dello scorso anno, anche grazie a un giorno lavorativo in più (21 contro 20). Secondo le stime preliminari divulgate dal Ministero dello Sviluppo Economico, nel mese considerato sono state consumate 5 milioni 116 mila tonnellate, in aumento del 2,7%, ovvero 113 mila tonnellate, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il bilancio dei primi nove mesi del 2019 è quindi migliorato: sono state consumate 44 milioni 985 mila tonnellate nei primi nove mesi del 2019, in calo dello 0,9% (ovvero 415.000 t) rispetto ai 45 milioni 400 mila tonnellate dei primi nove mesi 2018. (...) **Rete** : Le vendite sulla rete di benzina, diesel e gpl sono andate così e così nel mese di settembre. Quelle di diesel sono tornate a scendere dopo l'aumento del 2018: con un -0,6% a un milione 263 mila tonnellate. In deciso aumento dell'1,2% le vendite di benzina sulla rete, a 599 mila tonnellate. In forte crescita le vendite di gpl auto a 143.000 tonnellate (+11,7%), livello sempre superiore di circa il 50% rispetto ai livelli del 2009. **Extrarete** : Anche l'extrarete è andata bene, con il diesel che segna un timido aumento, dopo l'impennata di settembre 2018 (+9,1%). Con un +0,6%, le vendite extrarete di diesel sono salite a 934.000 tonnellate (+1%). L'ultimo calo si vide nel 2017, quando con un -9,1% si scese a 848.000 tonnellate. Le vendite di benzina in extrarete sono stabili a 174.000 tonnellate (+0,6%). Si tratta comunque di un volume tre volte superiore alle 61.000 tonnellate di settembre 2009.

ILLEGALITA'

4. Lunedì 14 – IlSole24Ore : Carburanti, l'erario perde 6 miliardi. E' la stima dell'evasione annua per Iva e accise su cui vuole intervenire il Governo. Negli illeciti più gravi entrano la criminalità organizzata e il terrorismo islamico. (Maurizio Caprino)

“Che senso ha parlare di aumento dell'Iva e di taglio alle agevolazioni sulle accise quando l'evasione è già alta? Maggiore è la pressione fiscale (59,7% sul goliococontro la media Ue 54,6% maggiore diventa l'incentivo ad evadere. Eppure è proprio questo ciò che è stato sul tavolo del Governonelle scorse settimane per i prodotti petroliferi nella manovra economica 2020. E, nonostante negli ultimi giorni non se ne sia più parlato, è una ipotesi che resta attuale. Soprattutto per l'accisa ordinaria sui gasoli, che potrebbe essere portata ai livelli di quella della benzina come prevede, in modo non vincolante, la Strategia Energetica Nazionale del Novembre 2017. Ma già con la tassazione attuale, l'evasione fiscale sui carburanti si stima tra i quattro e sei miliardi di euro all'anno. (...) Ma il fenomeno preoccupa anche la Dna (Direzione Nazionale Antimafia) : la criminalità organizzata - finito il boom del compro-ora adesso ricicla molti soldi del settore (in cui gira tanto contante) e il terrorismo islamico si finanzia con esportazioni clandestine di petrolio da Paesi mediorientali in guerra o instabili. E ci sono rischi anche per i consumatori: nelle frodi rientra anche l'adulterazione dei prodotti, soprattutto gasolio, che può procurare gravi danni al motore.

Sulle cifre, le istituzioni non si sbilanciano. Quanto all' evasione la sola stima ufficiale contenuta nella nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza riguarda le accise e parla di un raddoppio dal 2012 (924 milioni €) al 2017 (2.077 milioni €). Sulla evasione dell' Iva si esprimono solo alcune categorie, con valutazioni, peraltro informali, discordanti: da due a oltre quattro miliardi . Sui soldi di mafie e terrorismo Dna tace: si registra solo un preoccupato intervento del procuratore aggiunto Giovanni Russo che già nel 2017 delineava un sistema fatto di prestanomi, creazione di vere e proprie catene di società, falsificazioni di documenti contabili e compiacenze di funzionari pubblici . Tutti gli elementi di un quadro “francamente criminale”, a volte di stampo mafioso (...)

L'articolo prosegue raccontando le cause del fenomeno, come si manifesta, alcuni episodi e alcune delle operazioni portate avanti da Procure e GdF purtroppo senza esito dal momento che, per quanto è dato sapere, i processi sarebbero ancora da avviare. Si tratta di argomenti e situazioni che nulla aggiungendo a quanto già noto da tempo vi risparmio, mentre vorrei portare la vostra attenzione su quanto segue:

- Fisco al Palo – I prestanome vanificano i recuperi: oltre il 40% dell' Iva accertata evasa (fonte Corte dei Conti) non si recupera perché i debitori sono prestanome nullatenenti.

Temo che il recupero della evasione Iva nel settore sia all'intorno dello zero.

- Troppi operatori - La liberalizzazione del mercato ha contribuito ad abbassare i prezzi ma ha fatto entrare molti nuovi operatori non sempre trasparenti.

E' la solita musica.... La liberalizzazione come la “madre di tutte le cause”. La storia è un po' diversa e lo sappiamo. L'aspetto grave è che non sempre si tratta di nuovi operatori

- Danni per i Motori – Oli e solventi : Il gasolio di contrabbando è spesso miscelato a oli e solventi, per nascondere ai controlli. Non ci sono prove che faccia danni ai motori ma è presto per dire che sia così pure per gli attuali Euro6d-Temp, in vendita solo da un anno.

- Danni per i motori – Soda : Alcuni gestori di pompe (di tutti i tipi), per far quadrare i conti, allungano il gasolio con la soda . Ciò negli ultimi anni al Sud ha danneggiato motori soprattutto Renault, Nissan e Volkswagen. Lo ha rilevato la GdF di Napoli.

La storia della “soda” mi è nuova..... quella del gasolio nella benzina, dell' aggiunta di solventi per vernici, ed altro la conosco da almeno trenta anni e non ha niente a che fare con il fenomeno della illegalità del quale ci stiamo occupando e con i “nuovi operatori non trasparenti” I quali al contrario, visti gli extra margini di cui possono avvantaggiarsi, non hanno alcuna necessità di inventare cocktail più o meno strani. Se poi sono i gestori a farlo questo è un altro problema e riguarda tutta la rete, quella con marchio quanto le pompe bianche, al Nord quanto al Sud.

Ho ritenuto opportuno evidenziare queste frasi perché ritengo non casuale che l'argomento “cattiva qualità del carburante” e quindi il “rischio di danni ai motori” sia sollevato in contemporanea con quella della illegalità, cioè con il contrabbando e con l'evasione dell' Iva. Questa associazione di idee fa il paio con l'altra, per la quale “illegalità = pompe bianche”, una associazione che difficilmente un politico si sarebbe permesso di fare propria alla televisione, urbi et orbi, senza essersi ben informato o essersi ritenuto tale.

Comunque, casualità o meno, non c'è dubbio che trova conferma il rischio della apertura di un nuovo fronte contro la categoria degli “indipendenti onesti”. La generosa dichiarazione del presidente di Assopetroli che ha dichiarato che le “pompe bianche” sono estranee al fenomeno della illegalità, oltre a lasciare irrisolta la non marginale questione di chi sia veramente responsabile del dilagare del fenomeno stesso, (...non le “pompe bianche”, non per definizione le “pompe colorate” ... allora con chi dobbiamo

prendercela ?!) quasi certamente non modificherà la generale tendenza della “gente comune” ad associare “pompe non colorate” alle varie forme di illegalità e da qui il collegamento con il rischio della incerta qualità prodott è breve. Da questo non potrà non determinarsi una discriminazione strutturale destinata a consolidarsi nel tempo a danno, appunto, degli “indipendenti onesti”. Casuale o meno, e nel secondo caso ci sarebbe molto da discutere sulla moralità perduta di questo mercato, la ripetuta pubblicizzazione di queste tesi credo richiederebbe qualche reazione da parte di chi sente di rappresentare la categoria degli indipendenti onesti. Assoindipendenti e tra quelli e non a caso negli ultimi due anni a più riprese nelle riunioni associative ho affrontato l’argomento proponendo anche qualche soluzione e comunque invitando tutti gli associate a non trascurare la questione. E’ forse il caso di riparlare ? Aspetto riscontro.

5. Lunedì 14 Ottobre – Il Fatto Quotidiano: Frodi carburanti, mercato illegale da 6 miliardi che azzoppa gli imprenditori onesti. Ecco il piano antievasione Iva messo in campo dal governo (di Luigi Franco e Thomas Mackinson)

Vi segnalo questo articolo pubblicato sui “Il Fatto Quotidiano” per due ragioni.

La prima: Se le informazioni riportate non aggiungono nulla di nuovo a quanto già noto, e comunque di provvisorio in attesa di saperne di più dall’ esito del Consiglio dei Ministri previsto per il giorno 15, è da apprezzare che finalmente un quotidiano a livello nazionale abbia affrontato il tema della illegalità nel mercato carburanti. Di illegalità si è interessato, con ritardo, *IlSole24Ore*, ma è un quotidiano “di nicchia”, e non, in modo appropriato “*Il Corriere della Sera*” o “*La Repubblica*”; ... forse prima o poi ce la faranno e magari in una forma completa ed intellegibile sperando pure che siano evitate improvvide associazioni di idee tra illegalità e le “pompe bianche” come nel caso recente delle dichiarazioni di un vice-ministro. Un “fatto” certamente positivo che apprezziamo anche se lo avremmo apprezzato di più a Ottobre-Novembre del 2016, diciamo tre anni fa, quando Assoindipendenti pubblicò su “Il Fatto Quotidiano” a proprie spese, il “celebre” manifesto con il quale si denunciava per la prima volta “visivamente” l’esistenza del fenomeno della illegalità. Ho scritto “celebre” perchè nella circostanza il manifesto fu contestato in quanto dava del mercato una immagine negativa. In quella occasione ci aspettavamo che proprio “Il Fatto Quotidiano” cogliesse l’occasione per avviare una inchiesta tale da contagiare anche gli altri quotidiani, ma questo non avvenne. Comunque, meglio tardi che mai.



La seconda : L’articolo è accompagnato da due video con due interviste, una alla dott.ssa Vianello (“Fenomeno enorme che mette a rischio operatori onesti”) e l’altra ad un “anonimo” (ma per ottime ragioni) imprenditore del settore (“Mi sono messo per traverso ma i criminali del petrolio mi minacciano”) . Vi suggerisco di recuperarli sul sito www.iffattoquotidiano.it. Anche in questo caso non troviamo novità rispetto a quello che già sappiamo ma a mio parere dobbiamo apprezzare il fatto che ci siano persone che non esitano ad esporsi per sostenere le ragioni della parte sana di questo mercato. Non ho idea di chi sia l’intervistato “anonimo” ma le sue dichiarazioni sono coraggiose e mettono in evidenza un aspetto drammatico della situazione. Per la dott.ssa Vianello non si tratta certamente della prima volta perchè, per esempio, le iniziative, direi in esclusiva nel loro genere, prese proprio da Assoindipendenti ai tempi

di cui sopra, portavano anche la sua firma, insieme a quelle di tutti gli altri associati: un momento di grande mobilitazione nell'ambito della associazione che forse non è stato del tutto inutile, come qualche volta ci è venuto da pensare, perchè l'attenzione che oggi la politica e le Istituzioni stanno finalmente rivolgendo al problema della illegalità è senza dubbio anche il frutto del nostro lavoro di allora e degli anni a seguire. Il fatto che siano verificate circostanze per le quali la collaborazione di Assoindipendenti con la dott.ssa Vianello si è interrotta non rende meno apprezzata la sua intervista, il memo di un problema con il quale dovremo confrontarci ancora per molto tempo.

“ Nel collegato alla manovra che andrà oggi in consiglio dei ministri le contromisure a una piaga gigantesca che toglie risorse allo Stato e danneggia il sistema che opera nella legalità. Non passa la "reverse charge" per manifesta contrarietà dell'Europa e dei big del petrolio. Ma spariscono le lettere d'intenti e arriva il Das telematico atteso da 13 anni. Gli operatori cauti: "Buone misure, l'applicazione farà la differenza"

Ci sono **sei miliardi di ragioni** se tra le priorità nella lotta all'evasione fiscale in questa manovra economica il Governo ha indicato la **lotta alle frodi sui carburanti**. Le ultime stime sul fenomeno dicono che dal 10 al 20% del prodotto movimentato in Italia corra ormai sul **mercato illegale** e parallelo, sottraendo all'Erario 6 miliardi, in buona parte attraverso **frodi sull'Iva**. Il giro d'affari è vorticoso e le organizzazioni che si sono inserite mettono sotto schiaffo gli operatori onesti, anche con minacce dirette. Spesso riescono a **rilevare l'intera filiera**, dal deposito alla pompa, per rendere più difficili i controlli. Quando vengono scoperte, i responsabili spariscono perché utilizzano società-cartiera intestate prestanome. Al traffico illegale di prodotti petroliferi lo Stato ha risposto con un crescendo di operazioni e controlli: nell'ultimo anno e mezzo solo la Guardia di Finanza ha messo a segno **128mila interventi ispettivi**, contestato **15.976 reati fiscali**, denunciato **18mila persone** e individuato oltre 3mila **società cartiere** utilizzate per frodi carosello o indebite compensazioni dell'Iva. All'azione repressiva non è però seguita un'incisiva opera di **riforma** della materia fiscale e penale. Quando ha potuto, anziché in modo tempestivo ed efficace, il legislatore si è mosso in ritardo e complicando il quadro regolatorio. Alcuni esempi.

Le misure di contrasto varate con la precedente manovra sono rimaste appese a una **circolare interpretativa** del Mef che ha impiegato un anno e mezzo per vedere la luce. Ma c'è di peggio. Ha impiegato ben **13 anni** per vedere la luce la **dichiarazione telematica** per le accise (Das), una sorta di segnale-spia di regolarità. Una legge del 2006 aveva pensionando quella cartacea, la versione informatizzata sarà operativa in via sperimentale solo dal gennaio 2020. Questo pregresso spiega la **diffidenza** degli operatori del settore di fronte all'annuncio di nuove misure come quelle scritte nelle **bozze di collegato fiscale** alla manovra che sarà al vaglio del Consiglio dei ministri di oggi. E verso l'aspettativa di dichiarata dal governo secondo cui dovrebbero consentire un **recupero di 1,1 miliardi**. Ecco i provvedimenti.

L'esecutivo ha inserito nella bozza un pacchetto di misure antievasione con l'obiettivo di diminuire il cosiddetto *'tax-gap'* legato alle accise e all'Iva sui carburanti, ovvero il differenziale tra le **stime di incasso** legate all'immissione del prodotto e gli **incassi reali**. Nella relazione tecnica correlata al decreto fiscale dedicato al tema, si stima un recupero di risorse per "la gestione in regime di deposito fiscale degli impianti strategici di stoccaggio di prodotti energetici per autotrazione mediante utilizzo di sistema informatizzato" pari a una cifra che varia **da 100 a 200 milioni l'anno** (dalla stima più pessimistica a quella più ottimistica). Inoltre, con l'adozione del Das informatico – il Documento Amministrativo Semplificato – nella filiera del gasolio e della benzina per autotrazione l'ipotesi è di recuperare tra i 400 milioni e i **910 milioni l'anno**. Mettendo insieme le due misure si potrebbe quindi arrivare a circa 1,1 miliardi l'anno, nelle previsioni più ottimistiche.

Un articolo della bozza modifica il *Testo unico per le Accise* (Tua), che al momento fissa in 5 giorni il limite temporale entro cui deve concludersi il regime di sospensione dell'accisa per la movimentazione del prodotto. Il decreto accorcia questo limite a 24 ore: entro un giorno dalla presa in consegna, quindi, la nota di ricevimento dei prodotti andrà trasmessa all'Amministrazione finanziaria. Entro il 30 giugno 2020 verrà poi istituito 'Infoil', cioè un **sistema informatizzato** per la gestione della detenzione e della movimentazione dei prodotti energetici per autotrazione. Vengono poi **abolite le "lettere di intenti"**, cioè quelle autodichiarazioni di esportazione abituale che consentivano ai trafficanti di far viaggiare il prodotto in regime di sospensione dell'Iva come fosse destinato al mercato estero, salvo poi commerciarlo su quello nazionale praticando prezzi bassissimi ai distributori di benzina, che solo tale meccanismo fraudolento può consentire.

Come detto, **scompare invece dai radar** la cosiddetta *reverse charge*, il meccanismo di inversione contabile per cui l'**imposta** viene pagata da chi vende *(?! Sarà da chi compra !)* a valle della catena e non da chi acquista. Introdotta nel settore dell'elettronica, è stata ventilata per anni anche per quello dei carburanti ma l'**Europa** a luglio ha cassato la richiesta della Lituania e in Italia la sua introduzione è stata fortemente osteggiata dalle **grandi compagnie** raccolte nell'**Unione Petrolifera**. Su questo, nessun governo sembra spuntarla.

La prudenza degli operatori: "Può funzionare, dipende dall'applicazione"
Il pacchetto di misure viene accolto con cauto ottimismo dalle associazioni di categoria e dagli addetti ai lavori. Lo Stato ha reagito duramente sul fronte della repressione mentre ha latitato sul fronte normativo. "E' un primo passo avanti per contrastare un fenomeno abnorme, che sta mettendo in crisi l'imprenditoria

del settore onesta e vale dal 10 al 20 % del mercato petrolifero in Italia”, dice ad esempio **Elisabetta Vianello**, imprenditrice veneta con 100 impianti di distribuzione e 200 dipendenti da sempre schierata contro il fenomeno dell’illegalità che spesso e non sempre a ragione, viene imputato al solo circuito delle “pompe bianche”, cioè i distributori che sono sganciati dalle grandi compagnie petrolifere.

“Il legislatore prende finalmente atto di due requisiti necessari per una più incisiva lotta alle frodi fiscali”, sostiene l’avvocato **Bonaventura Sorrentino**, contitolare di uno degli studi legali e tributari più attivi nel settore. “E’ fondamentale introdurre la tempestività nel sistema del regime di sospensione ed un maggior uso dei sistemi informatici con riferimento agli adempimenti contabili e fiscali”.

Il vantaggio derivante dal minor tempo entro cui deve chiudersi la circolazione del prodotto – spiega l’esperto – consente un più tempestivo controllo dei dati e della corrispondenza con le informazioni inserite nel documento elettronico “di partenza” (E-AD), e dunque una **maggiore incisività nei controlli**”. Con riferimento al sistema “Infoil”, già praticato per altre realtà del settore , conferirebbe tracciabilità informatizzata di dati relativi ai prodotti energetici e dunque anche in questo caso un più incisivo controllo, in termini di verifica ed accertamento, come di movimentazione del prodotto. Bene anche la **stretta sui depositi commerciali** e destinatari registrati, come pure pene più severe in termini di sequestri per importi equivalenti a quelli che si presume evasi”.

“Se va in porto potrebbe funzionare”, dice **Gabriele Masini** di *Staffetta Quotidiana*, giornale specializzato sulle questioni energetiche che solleva però dubbi sull’applicazione. “Bene vietare lettere di intento, ma c’è il rischio che le esenzioni per autotrasportatori con rotte internazionali vanifichino un po’ l’effetto. Bene anche Das elettronico, ma bisognerà vedere l’applicazione, se sono pronti gli strumenti applicativi delle dogane e soprattutto chi paga per applicare la tracciabilità”. Bene, infine, la riduzione esenzioni a pagamento anticipato Iva. “Tutte misure in cui l’applicazione fa la differenza”.

6. 17 Ottobre – SQ : Frodi carburanti, grande operazione a Trento. Il procuratore: un terzo dei carburanti è di contrabbando, evasione di 10 miliardi/anno

“Il settore della distribuzione di carburanti va attenzionato con il massimo impegno e bisogna incrementare le attività di controllo. In Italia si stima che fino a un terzo del carburante in circolazione potrebbe essere di contrabbando”. A dirlo stamattina è stato il procuratore capo di Trento, **Sandro Raimondi**, nel corso della conferenza stampa sull’operazione Gasoline che ha portato a diversi arresti e confische per contrabbando di gasolio sotto forma di falso olio lubrificante. “Nel nostro Paese – ha detto Raimondi – questo è un allarme sociale: si stima che con il contrabbando di carburante vi sia un’evasione pari a circa 10 miliardi annui. In sinergia anche con la procura di Bolzano stiamo raffinando dei sistemi di accertamento per questo settore”. Quanto all’operazione, all’alba del 15 ottobre, si legge in una nota delle Dogane, si è conclusa un’attività d’indagine coordinata dalla Procura della Repubblica di Trento, che ha delegato alla Polizia di Stato e all’Agenzia delle Dogane l’esecuzione di **10 misure cautelari** personali, di cui 6 in regime di detenzione in carcere e 4 di arresti domiciliari, a carico di altrettanti individui, 7 italiani, residenti in provincia di Roma, Latina e Salerno, e 3 stranieri, due di nazionalità polacca ed uno rumena, per il reato di associazione per delinquere finalizzata all’evasione dell’accise sui carburanti impiegati per alimentare veicoli industriali. Inoltre è stato disposto dall’Autorità giudiziaria il sequestro di **due depositi, situati a Latina**, ove è stato accertato che veniva stoccato il carburante. (...) È stato stimato nel corso delle indagini, durate circa 8 mesi dal mese di settembre 2018 fino a maggio 2019, che il mancato guadagno per l'erario sia stato di circa 1 milione di euro. Il sistema messo in opera dall’associazione criminale prevedeva l’**acquisto nell’est Europa** del combustibile, successivamente fatto poi entrare in Italia senza il dovuto pagamento attraverso la creazione di falsi documenti di trasporto, in cui si attestava che fosse prodotto lubrificante in transito in Italia con destinazione Malta e quindi non sottoposto al pagamento dell’imposta di consumo nello Stato italiano. Una volta giunto in Italia il carburante veniva trasportato in un deposito temporaneo a Latina presso una società riconducibile ad uno degli indagati. Successivamente veniva veicolato verso la destinazione finale, ovvero un altro deposito sempre nei dintorni del capoluogo pontino, per essere commercializzato.

Al vertice dell’organizzazione è stato identificato proprio l’amministratore della **A.P. srl**, ditta pontina specializzata nella vendita e distribuzione di carburanti ove il combustibile veniva depositato. L’uomo, F.T., residente a Latina ma originario della provincia di Catanzaro, arrestato durante l’operazione, aveva organizzato una vera e propria filiera del contrabbando di carburanti. Con lui è stato arrestato anche G.M., anch’egli calabrese, originario di Vibo Valentia, ma da molto tempo dimorante a Latina, incaricato di custodire nel deposito temporaneo il combustibile in attesa di essere commercializzato. L’organizzazione aveva anche delle propaggini all’estero, precisamente in Polonia ove si avvaleva di due intermediari polacchi per l’acquisto ed il trasporto del carburante in Italia. (...) Nel corso delle attività investigative è emersa anche la figura di un altro straniero, P.R.L., un cittadino romeno dimorante a Pomezia. Il ruolo affidatogli consisteva nel raccogliere gli ordini dalla A.P. S.r.l. per la fornitura del prodotto, contattare i

trasportatori per verificarne disponibilità, i tempi e modalità di arrivo del prodotto energetico in Italia. In Italia, la rete dell'organizzazione criminale si avvaleva per la maggior parte di soggetti italiani, tutti raggiunti da misure restrittive della libertà personale richieste dall'Autorità giudiziaria di Trento. In particolare G.G., originario della provincia di Salerno, ma da anni gravitante nel sud pontino, si è palesato nel corso delle indagini quale soggetto incaricato di provvedere a coordinare l'attività di trasporto del prodotto energetico dal deposito temporaneo di Latina a quello A.P. di **Ardea** (RM), nonché di redigere i documenti atti a giustificare il trasferimento dalla Polonia in Italia e successivamente all'interno dello stesso territorio nazionale. (...)

Considerazione : *Entro quanti giorni tutti i provvedimenti presi saranno revocati annullati ?*

POLITICA & ISTITUZIONI

7. Mercoledì 9 Ottobre – OIL&nonOIL - Gatti (Grandi Reti): Tracciabilità e reverse charge contro illegalità

“Se vinciamo la battaglia all'illegalità e mettiamo il mercato in grado di funzionare avremo la razionalizzazione della rete, con un netto calo del numero degli impianti ed un conseguente aumento dell'erogato pro-capite. La più ampia dimensione dovrebbero favorire una crescente offerta del non-oil (...) All'ampliarsi delle fonti ci sarà un adeguamento della distribuzione, che tenderà a coprire tutta la gamma”. E' questa la ricetta di Giuseppe Gatti, presidente del Consorzio Grandi Reti, per una rete carburanti efficiente. Quanto in particolare all'illegalità secondo Gatti bisogna insistere sulla tracciabilità e il reverse charge. E quanto all'operato della politica e all'interesse delle istituzioni preposte, Gatti chiosa: “Ben venga un rinnovato impegno del Governo (contro l'illegalità, ndr), dopo un anno di condoni e di una evidente scelta politica di lassismo nella lotta all'evasione”.

D : Da tempo il settore cerca di combattere il fenomeno dell'illegalità. Ogni associazione ha le proprie proposte per debellare questa piaga. Secondo lei qual è la strada da seguire?

R : *Credo si debba partire dal prendere atto che negli anni il fenomeno dell'illegalità ha cambiato volto. Un tempo era essenzialmente contrabbando ed evasione delle accise. Oggi rimangono questi illeciti, ma di gran lunga più rilevante è divenuta l'evasione dell'IVA, con le frodi carosello e dichiarazioni fasulle di esportazione abituale. Per quanto sia difficile individuare l'esatta dimensione del fenomeno, credo non si vada lontano dal vero ipotizzando in 2-3 miliardi di euro l'evasione IVA nella distribuzione carburanti. Solo negli ultimi anni, sotto la spinta del settore, l'amministrazione tributaria ha cominciato a rendersi conto della nuova fisionomia assunta dall'illegalità, muovendosi per altro con molta lentezza. Tra l'altro non c'è adeguato coordinamento tra Agenzia delle Dogane, cui spetta il contrasto sul fronte delle accise, e Agenzie delle Entrate alla quale compete agire per l'IVA e che ha incominciato a reagire con grave ritardo. Le linee da seguire peraltro sono chiare da tempo, anche se non facili da imboccare: tracciabilità (ed un significativo passo innanzi si è compiuto con la fatturazione elettronica), estensione generalizzata dello split payment, introducendo sostanzialmente il regime del reverse charge. Il reverse charge si applica già per l'energia elettrica e per il gas e non si capisce perché non possa essere introdotto anche nella distribuzione carburanti, stroncando alla radice l'evasione dell'IVA.*

D : Finalmente anche la politica sta cercando di affrontare con più urgenza il problema. Tramite la Manovra, il Governo stima di incassare tre miliardi dalla lotta alle frodi. Cosa ne pensa?

R : *Si stima che l'evasione IVA globale rappresenti non meno di 35 miliardi di euro, quindi c'è largo spazio per recuperi importanti, se si adottano misure adeguate ed insieme se si riorienta l'azione di contrasto della Guardia di Finanza, che oggi viene dispersa in una miriade di piccoli interventi trascurando traffici e raggiri di ben maggiore rilevanza, ma che escono dagli schemi classici del contrabbando tradizionale. Si sequestrano i 10.000 litri di gasolio agricolo fasullo (e questo va bene), ma non si intercettano gli autotreni che arrivano dalla Slovenia con presunta destinazione Francia, ma che poi scaricano in Italia ed in depositi facilmente individuabili, come, ripeto, non c'è sufficiente attenzione sul tema Iva. Ben venga quindi un rinnovato impegno del Governo, dopo un anno di condoni e di una evidente scelta politica di lassismo nella lotta all'evasione.*

D : In generale, anche su altri temi, al momento come procede il dialogo e la collaborazione con le istituzioni?

R : *Nell'ultimo anno c'è stata una sostanziale latitanza del Governo su tutti i temi della politica energetica, ed in particolare sulla filiera petrolifera nelle sue diverse declinazioni. Con gli uffici ministeriali il dialogo non si è mai interrotto, limitato però alla gestione dell'ordinaria amministrazione ed in assenza di un qualunque disegno di più ampio respiro. Anche se non sono molto ottimista al riguardo, mi auguro che*

con il nuovo Governo si possa riprendere un confronto sui temi di fondo, che si possono riassumere nella ristrutturazione del settore. Vorrei essere molto chiaro al riguardo: la ristrutturazione deve procedere con logiche di mercato, non con interventi dirigisti. Il mercato deve però essere messo in condizione di funzionare. Ritorniamo così al tema del contrasto dell'illegalità (che falsa il mercato) ed all'applicazione della normativa vigente, a partire dalla chiusura degli impianti risultati incompatibili e dalla verifica della veridicità delle dichiarazioni rese al riguardo. Non chiediamo altro alla politica: la riforma del settore spetta all'azione di un mercato ordinato e regolato.

D : Come si può agevolare il processo di chiusura degli impianti inefficienti? In particolare come si può intervenire per facilitare le bonifiche necessarie?

R : Con il Decreto Concorrenza del 2017 mi sembra siano stati rimossi gli ostacoli alla chiusura rappresentati dal problema delle bonifiche. Oggi se rimangono attivi impianti a basso erogato vuol dire che non sono inefficienti: o perché rappresentano un'attività complementare (tipico il caso dell'officina meccanica con annessa una pompa di distribuzione) o perché si riforniscono a condizioni anomale. Ancora una volta si ritorna al tema dell'illegalità. Se eliminiamo possibilità di forniture sottocosto (perché in evasione di IVA) mettiamo automaticamente fuori mercato gli inefficienti. Detto in termini brutali, non credo esistano impianti inefficienti nel senso che presentino margini negativi. Semplicemente abbiamo impianti a basso erogato che si alimentano in un circuito parallelo ad alta penetrazione criminale, con prezzi drogati che li rendono comunque efficienti. Stronchiamo queste pratiche, li rendiamo inefficienti e chiuderanno in breve tempo.

D : Ormai in tutti i dibattiti sul clima si parla di “transizione energetica”. Quali progetti a medio e lungo termine si possono sviluppare per rispondere al mutamento del parco automobilistico circolante?

R : Vedo con preoccupazione il prendere piede di un'interpretazione della transizione energetica che marginalizza la filiera petrolifera, considerata ormai obsoleta ed in via di rapida estinzione, dimenticando che secondo le più autorevoli stime disponibili al 2040 avremo ancora un 30% degli usi finali dipendenti dall'oil e questi saranno essenzialmente nel settore dei trasporti. Certo sono stime a tecnologia data, quindi non scontano possibili salti tecnologici, oggi non immaginabili. In ogni caso al momento bisogna considerare scenari in cui per almeno vent'anni coesisteranno alimentazioni diverse in funzione di esigenze diverse. Con qualche inevitabile semplificazione vedo un futuro relativamente prossimo in cui la mobilità elettrica si imporrà nel trasporto urbano, benzina e gasolio reggeranno nel privato a medio-lungo raggio, il CNG troverà nuovo spazio nel commerciale leggero e l'LNG sarà leading nel pesante a lungo raggio. I soci di Grandi Reti si stanno già organizzando in questa prospettiva.

D : In che modo si può strutturare una collaborazione costruttiva tra tutte le fonti alternative, in particolare con “l'alimentazione elettrica”?

R : La collaborazione tra le fonti è sostanzialmente in funzione della possibile segmentazione del mercato che ho prima descritto, con il riconoscimento di una specifica vocazione (o mission che dir si voglia) delle diverse fonti. Francamente mi sembra che oggi si tenda ad enfatizzare oltre misura l'elettrico, dimenticando che non abbiamo ancora soluzioni adeguate per il trasporto pesante e che rimangono rilevanti problemi da affrontare quanto all'accumulo (dai tempi di ricarica alla durata ed allo smaltimento delle batterie). Nell'evoluzione della mobilità sostenibile un ruolo non meno importante l'avranno sia il CNG sia l'LNG. In ogni caso sottolineo ancora, stiamo ragionando a “tecnologia data” e dobbiamo essere pronti a rimettere tutto in discussione per salti tecnologici che oggi non siamo in grado di immaginare.

D : Come si configureranno le stazioni di servizio fra una decina di anni? Sia da un punto di vista di rifornimenti (carburanti alternativi, elettrico, ibrido, idrogeno) sia da un punto di vista logistico/organizzativo (numero impianti, dimensioni, non oil). La transizione energetica come cambierà i punti vendita?

R : Partiamo dalla logistica. Se vinciamo la battaglia all'illegalità e mettiamo il mercato in grado di funzionare avremo la razionalizzazione della rete, con un netto calo del numero degli impianti ed un conseguente aumento dell'erogato pro-capite. La più ampie dimensioni dovrebbero favorire una crescente offerta del non-oil, anche se non immagino si possa arrivare ad un'offerta di prodotti e servizi paragonabile a quella propria di contesti socio-economici e culturali assai diversi da quello italiano (per fare un facile esempio non credo si vada mai comperare il latte a mezzanotte alla stazione di servizio). All'ampliarsi delle fonti ci sarà un adeguamento della distribuzione, che tenderà a coprire tutta la gamma, anche se dobbiamo prendere atto che saranno diverse le modalità di erogazione del servizio. Per l'elettrico la stazione di servizio al momento non è la più idonea, anche se sarà attrezzata al riguardo, per i tempi di ricarica che occorrono (anche con il fast charge), per l'LNG occorre il servito, che a mio avviso è opportuno anche per il CNG, pur essendo consentito il self. Avremo quindi una riconfigurazione dei punti vendita in funzione della diversa composizione della domanda che si intende soddisfare.

Considerazioni : Non cambierei, né aggiungerei una parola! E' per me di conforto trovarmi a condividere al 100% le opinioni del prof. Gatti.

8. Martedì 15 Ottobre - SQ : Decreto Fiscale, verso rinnovo incentivi per Tir a GNL. Modifiche alle disposizioni contro le frodi.

C'è anche il rifinanziamento – con riduzione – degli incentivi per l'acquisto di Tir a Gnl e rottamazione dei vecchi mezzi nella nuova bozza di decreto-legge fiscale che il Governo dovrebbe approvare come collegato alla Legge di bilancio. Tra le novità anche una norma di interpretazione sulla cumulabilità degli incentivi in Conto energia e le agevolazioni della “Tremonti ambiente”

Il testo è cresciuto molto rispetto alla prima bozza e conta ora 55 articoli. Ci sono variazioni nelle disposizioni per il contrasto alle **frodi nella distribuzione carburanti** (articoli 6-13), cui viene aggiunto un capitolo sugli oli lubrificanti (articolo 8).

Quanto all'**autotrasporto**, la nuova bozza di DL all'articolo 52 stanziava 15,7 milioni di euro per il 2019 per la “rottamazione dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto merci e di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, con contestuale acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto merci e di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, a trazione alternativa a metano (Cng), gas naturale liquefatto (Gnl), ibrida (diesel/elettrico) e elettrica (full electric) ovvero a motorizzazione termica e conformi alla normativa euro VI di cui al Regolamento (CE) n. 595/2009”. I dettagli, come già nel provvedimento della Legge di bilancio 2016, saranno definiti con decreto ministeriale. (...)

Considerazioni : *Scorrendo l'indice del contenuto del DL ho incontrato l' Art. 4 che recita: (Estensione regime reverse charge per il contrasto dell'illecita somministrazione di manodopera)*

1. All'articolo 17, comma sesto, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, dopo la lettera a-quater è aggiunta la seguente: “a-quinquies) alle prestazioni di servizi, diversi da quelle di cui alle lettere da a) ad a-quater, effettuate tramite contratti di appalto, subappalto, affidamento a soggetti consorziati o rapporti negoziali comunque denominati caratterizzati da prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi di attività del committente con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà di quest'ultimo o ad esso riconducibili in qualunque forma. (...)

2. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1 è subordinata al rilascio, da parte del Consiglio dell'Unione europea, dell'autorizzazione di una misura di deroga ai sensi dell'articolo 395 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, e successive modificazioni.

Nella relazione illustrativa leggiamo

Nel corso degli anni è stato riscontrato il dilagante fenomeno dell'utilizzo di crediti falsi, soprattutto IVA, per il pagamento delle ritenute fiscali e dei contributi previdenziali o assistenziali sui redditi da lavoro dipendente. All'interno di questo fenomeno di frode ed evasione sono stati individuati i soggetti che operano – in qualità di appaltatori – maggiormente nei settori della logistica, dei servizi alle imprese nonché nei settori alimentare e meccanica, tutti settori caratterizzati dal consistente utilizzo di manodopera e dalla conseguente presenza di debiti nei confronti dell'Erario/INPS derivanti dalle retribuzioni corrisposte. (...) L'appaltatore (S.r.l. e/o cooperativa), omette sistematicamente i versamenti IVA, a fronte della detrazione dell'imposta da parte del committente e/o della società consortile, concretizzando il c.d. salto d'imposta. (...) Attraverso le forme di evasione sopra descritte, gli appaltatori ottengono risparmi fiscali per mezzo dei quali riescono a offrire i propri servizi a prezzi competitivi, violando la libera concorrenza. Il committente ottiene, come ulteriore vantaggio, flessibilità nell'utilizzo delle risorse umane e minore costo del lavoro sostenuto. Al fine di contrastare il risparmio fiscale indebito costituito dall'abbattimento del debito IVA da parte dell'appaltatore a fronte della detrazione IVA da parte del committente e/o società consortile, l'introduzione del meccanismo del reverse charge garantirà il corretto adempimento dell'IVA e bloccando il mancato introito per l'Erario. (...) La quantificazione si basa sulle risultanze dell'attività operativa, svolta dall'Agenzia delle Entrate, finalizzata a contrastare l'utilizzo dell'illecita somministrazione di manodopera. Gli esiti, relativi ai più recenti anni d'imposta, hanno messo in evidenza che il fenomeno è diffuso su tutto il territorio nazionale in quanto si sono riscontrati casi significativi in 19 delle 21 regioni e province autonome considerate. (...) Pertanto, la perdita di gettito ascrivibile a questa fattispecie di evasione ammonterebbe a circa 400 milioni di euro, di cui 255 milioni di euro di IVA e 145 milioni di euro di IIDD - IRAP. (...)

Considerazioni : *Che delusione per noi che pensavamo di avere l'esclusiva o quasi della illegalità in termini di evasione Iva....! Forse dovremmo dire semplicemente “povera Italia”! Comunque, detto questo il governo ci riprova con il “reverse charge” perchè evidentemente si è convinto che è un mezzo per risolvere il problema. Adesso aspettiamo di vedere come si comporta la competente Commissione Europea. Sono pronto a scommettere che non farà obiezioni (forse perchè in questo caso UP non ha voce in capitol ?). Se avessi ragione ci sarebbero un pò di considerazioni da fare.*

9. Mercoledì 16 Ottobre – SQ : (Dall’ “Evitare l’ ammucciata” – vedi Newsletter n.29 al) Tavolo auto, la lista si allunga per l’incontro al Mise di Venerdì

Solo per la cronaca I commenti sono superflui.

Sale da 22 a 34 il numero degli invitati al tavolo sull'auto in programma venerdì al ministero dello Sviluppo economico. All'elenco originario si sono aggiunti negli ultimi giorni: Unione Petrolifera, Assocostieri, Anigas, Federmetano, Elettricità Futura, Energia Libera, Assogasliquidi, Assogasmetano, H2it, Aqcf (Associazione quadri e capi Fiat), Federmeccanica e Nissan.

Questi gli invitati della “prima ora”: Anfia, Assilea, Aniasa, Aci, Ancma, Lamborghini, Class Onlus, Cnh Industrial, Confindustria, Federauto, Fca, Motus-e, Ngv System, Renault, Tesla, Toyota, la società di lobby Telos, Unrae, Fiom Cgil, Fim Cisl, Uilm Uil, e Assopetroli. Escluse per ora associazioni ambientaliste e dei consumatori, presenti al tavolo convocato poco meno di un anno fa dall'allora ministro Luigi Di Maio

10. Mercoledì 16 Ottobre – SQ : Chioggia, i ministri passano ma il “NO” resta

L'autorizzazione (del Mise) è legittima, come ha confermato il Consiglio di Stato nella sentenza del 24 gennaio, ma anche il nuovo titolare di via Veneto, **Stefano Patuanelli**, pur sapendolo, ha confermato alla *Staffetta (...?! Spero che sia solo l'interpretazione della SQ !)* che sta cercando di “trovare il modo” per non farlo partire. Parliamo del deposito costiero di Gpl realizzato a Chioggia da Costa Bioenergie del gruppo Socogas il cui collaudo e alcuni piccoli interventi di dettaglio necessari per completarlo sono stati fermati dal Mise il 29 maggio in attesa di un nuovo decreto di proroga dei lavori. Con l'Autorità Portuale che a sua volta tarda a esprimersi sulle concessioni demaniali e marittime e con il M5S che in consiglio comunale solleva dubbi sulla validità del Piano di valutazione dei rischi e sul fatto se comprenda o meno le attività in banchina relative all'arrivo delle gasiere che dovrebbero approvvigionare il deposito evitando i rifornimenti da terra su lunghe distanze. Una vicenda paradossale come la *Staffetta* ha avuto più volte occasione di denunciare. Tutta giocata sul No di lunga data dei rappresentanti locali del Movimento che imbarazza non poco chi al Mise ha l'incarico di seguire il dossier, prima con Di Maio ora con Patuanelli. In nome di un presunto interesse pubblico da tutelare, con l'obiettivo di trovare un accordo con Costa Bioenergie perché rinunci all'impresa costata già molti milioni e già oggetto di una richiesta milionaria di risarcimento al Tar del Veneto per i danni subiti a causa delle ripetute interruzioni dei lavori. Tutto da spiegare l'interesse del M5S a impegnarsi da anni in questa battaglia a livello nazionale. Ancor più oggi che c'è una nuova maggioranza di Governo e al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che a suo tempo aveva firmato l'autorizzazione insieme al Mise, non c'è più Danilo Toninelli ma **Paola De Micheli** (Pd). Anche lei è d'accordo per non farlo partire?

Considerazioni : ... Una vergogna ! A prescindere da altre considerazioni, vorrei proprio sapere chi pagherà il risarcimento danni. Purtroppo lo so. Ma l'ingegnere Patuanelli che dice ? Dopo le tante belle dichiarazioni rilasciate nei giorni scorsi mi ero dunque illuso ? Nel caso ritiro tutto. Vuoi vedere che ho ragione quando sostengo che la cultura della “democrazia” qualche volta non funziona ? (P.to 1)

11. Mercoledì 16 Ottobre – SQ: Carburanti, UP: garantiamo un servizio essenziale, ci sia riconosciuto. L’audizione di Spinaci, Maffei (Eni) e Zappalà (Kupit) alla Camera

Riconoscere il ruolo delle aziende petrolifere nel garantire servizi essenziali come la distribuzione carburanti anche in zone dove non è economicamente sostenibile, o nel garantire la qualità e la sicurezza dei prodotti che vengono distribuiti; armonizzare le norme sulle bonifiche per accompagnare efficacemente la razionalizzazione della rete. Questi i due principali spunti emersi dall'audizione del presidente di Unione Petrolifera, Claudio Spinaci, ascoltato questa mattina in commissione Attività produttive alla Camera nell'ambito della discussione della risoluzione De Toma sulla rete carburanti insieme all'a.d. di Kupit Giuseppe Zappalà e al responsabile rete di Eni Giovanni Maffei.

Sul “servizio pubblico” Spinaci ha risposto a una sollecitazione di **Tullio Patassini** (Lega) che ha sottolineato il “servizio sociale” delle compagnie per l'attenzione al territorio, nelle frazioni isolate, in montagna e, sulla base di questo, ha chiesto se sia necessaria una differenziazione normativa (...?!) sulla base della distribuzione territoriale dei punti vendita. “Se le società petroliere devono fare un servizio, ha risposto Spinaci, non possiamo perdere soldi. Se la distribuzione carburanti è un servizio e in alcune aree non sta in piedi economicamente, bisogna riconoscere questo servizio. Abbiamo già accordi per punti vendita in alta montagna o nelle piccole isole, le aziende su questo non si sono mai tirate indietro. È necessario però riconoscere il ruolo delle aziende petrolifere”. Quanto alle **bonifiche**, è necessaria, ha

detto Spinaci, una omogeneizzazione dei tempi e di una “normativa spezzettata” in cui “ogni ente locale interpreta le norme”. Anche perché, siccome “auspichiamo un abbrivio della razionalizzazione, dovremo presto bonificare migliaia di punti vendita, per cui dovremo rendere più veloce il processo con un’armonizzazione delle specifiche di bonifica”.

Spinaci è partito da una **fotografia del settore**, per poi passare alla necessità della razionalizzazione e al ruolo del gestore. Negli ultimi 10 anni, ha detto, i consumi sono scesi del 17% per via delle crisi economiche, degli aumenti delle accise e dell’efficienza motori, mentre sulla rete è molto più drammatica, con un calo del 60% in 10 anni. A questa dinamica non è seguita una riduzione dei punti vendita che sono scesi solo del 7%. E la rete già nel 2007 era inefficiente e ridondante. Le aziende strutturate hanno ridotto i punti vendita e le convenzioni mentre sono aumentate le cosiddette pompe bianche che ora sono oltre 5.000 rispetto alle mille e rotti del 2007. Un cambiamento strutturale che però non ha intaccato l’inefficienza. Il ritardo verso l’Europa esisteva già nel 2007. L’erogato medio, uno degli indici di efficienza, è pari a 1/3 di quello del Regno Unito e meno della metà della Spagna, ha sottolineato Spinaci. Un altro indicatore di efficienza è la presenza del non oil: solo il 20% dei punti vendita ha attività non oil, mentre in Germania si è oltre il 90%. C’è poi la peculiarità della polverizzazione: dall’Osservaprezzi risultano 5.000 operatori con meno di 30 punti vendita, oltre 200 marchi, numeri che a parte la Spagna sono molto diversi dagli altri Paesi Ue. In compenso, ha soggiunto, i margini industriali sono allineati rispetto alla zona euro. Rispetto a questa situazione, una **razionalizzazione** dovrebbe portare a 12.000 punti vendita come ottimale stechiometrico, ma tenendo conto delle peculiarità territoriali l’ottimale sarebbe 15.000, quindi secondo Spinaci ce ne sono circa 6.000 eccedenti. Partendo da questa esigenza, le misure per la razionalizzazione hanno avuto risultati molto inferiori a quelli che si speravano e “il gap con la Ue tende ad aumentare”. Questo anche perché c’è un vulnus rispetto alla razionalizzazione legata al mercato: le **pratiche illegali** che ostacolano la concorrenza bloccando la razionalizzazione. Alla base del fenomeno, ha detto Spinaci, ci sono elementi strutturali, in primis la polverizzazione di punti vendita e depositi che “non sarebbe di per sé un male, se non perché richiede molti più controlli”. Il punto è che “non c’è stato un aumento controlli per tenere il sistema in sicurezza, ed è più facile trovare prodotto all’estero per via della forte instabilità dei Paesi produttori”. È dunque necessario “aumentare e velocizzare i controlli e per questo “non c’è che la digitalizzazione dell’intera filiera” che consente controlli più mirati, analisi del rischio più precise e una riduzione dei tempi di reazione. Con le ultime finanziarie si è “messo in moto un meccanismo” e con l’ultima finanziaria, stando alle prime indiscrezioni, “coglie la necessità di accelerare e di tracciare autobotti e bettoline”, introducendo documenti di circolazione per i lubrificanti e inibendo le lettere di intento. Altro punto sul fronte dell’illegalità è legato alla riduzione del contante, su cui UP ha lanciato un progetto due anni fa che ha consentito di passare dal 60 al 50%. Quanto ai **gestori**, in un “punto vendita complesso e automatizzato il gestore è centrale”, ha detto il presidente UP. Il mancato rispetto delle previsioni di legge “determina un dumping contrattuale che distorce il mercato. Tutti dovrebbero applicare contratti e trattare con i sindacati. Se i piccoli operatori non sono in grado di farlo, bisogna trovare un meccanismo”. UP nel 2018 ha firmato una tipizzazione del contratto di commissione e lo scorso ottobre ha rivisto lo statuto del Cipreg con i gestori. Secondo Spinaci dovrebbero essere individuati “meccanismi collettivi di contrattazione per attività commerciali con meno di 20 dipendenti, con accordi provinciali”. Quanto ai **“trattamenti minimi stabiliti per legge”**, secondo Spinaci “non è opportuno perché distorce il mercato e perché non parliamo di lavoro dipendente. Inoltre il margine minimo non ha molto significato perché non misura il rapporto complessivo, non tiene conto del margine sul non oil che è molto più alto rispetto ai carburanti”.

Giuseppe Zappalà ha ricordato che Kupit è presente con circa 2.800 punti vendita su strada e autostrada per poi definire “condivisibile l’obiettivo della razionalizzazione della rete per avvicinarla agli standard europei. Non può essere allineata – ha aggiunto – per l’aspetto orografico e per la numerosità dei piccoli comuni in Italia. Ma questa rete può garantire un servizio di prossimità”. Come prima cosa è necessario “chiudere tutti i punti vendita non sicuri ai sensi del codice della strada”. Quanto invece alla razionalizzazione, secondo Zappalà “il mercato deve operare in tale direzione”, come pure la riduzione del fenomeno dell’illegalità. Su questo, le disposizioni del Decreto fiscale “vanno nella giusta direzione”, con la possibilità di garantire controlli sempre più tempestivi attraverso la digitalizzazione di tutta la filiera, con l’“essenziale eliminazione delle lettere di intento”. Un altro aspetto sono gli atti criminali per il furto di contanti: “nell’ultimo anno ci sono stati 200 episodi solo sui punti vendita Q8”. Quanto all’evoluzione della rete, Zappalà ha sottolineato che “stiamo investendo sulla stazione di servizio del futuro, con Gnl, elettrico, wi-fi, abbiamo installato 300 impianti fotovoltaici”. Infine, il ruolo del gestore sarà “cruciale nella transizione. Noi abbiamo sempre avuto rapporti proficui con le associazioni dei gestori maggiormente rappresentative” che “sono lo strumento più idoneo per la tutela dei gestori”. Q8 ha firmato un accordo sulla tipizzazione di secondo livello del contratto commissione, sulla fornitura dei punti vendita autostradali. Anche per Kupit, tuttavia, non è condivisibile l’obiettivo di tutelare il gestore attraverso minimi contrattuali”.

Maffei ha prima di tutto ricordato la razionalizzazione della rete Eni, passata dal 2000 a oggi da undicimila punti vendita a circa 4.200 di cui 3.000 di proprietà, con una razionalizzazione forte anche sui

convenzionati che si sono spesso trasformati in pompe bianche dove “è più possibile il processo di illegalità che sta attanagliando il sistema, depauperando i margini di aziende e gestori”. Quanto alla razionalizzazione, Maffei ha puntato il dito sul fatto che il quadro normativo attuale che non sono tempestivi come dovrebbero, con effetti evidenti sulle strade”. Altro aspetto è quello del decommissioning, cioè dello smantellamento degli impianti, per cui “servono investimenti importanti, fino a un milione di euro se c'è inquinamento”. Quanto alla stazione del futuro, Maffei ha sottolineato che “sulla nostra rete il non oil è presente nel 56% dei casi” e questo può rappresentare un margine lordo aggiuntivo di 60 milioni di euro l'anno per i gestori”. Tanto che il compenso complessivo medio di un gestore italiano “non si discosta molto dai dati dei gestori in altri paesi europei”. Anche qui apertura alla contrattazione con le associazioni ma “no al compenso minimo”. Infine, sull'illegalità, Maffei si è detto d'accordo con Spinaci su lettera di intenti, attenzione all'apertura di depositi fiscali, confische in caso di acclamate situazioni di malaffare, sottolineando che Eni ha controllo remoto sul 100% della propria rete. Per questo, ha concluso, “ben venga la digitalizzazione, il potenziamento dei controlli”, anche con il “monitoraggio dei prezzi” con cui è facile individuare quanta differenza ci sia tra un impianto e l'altro e se un prezzo si sposa male con le quotazioni internazionali del prodotto”. (...) **Tamoil** aveva dato disponibilità ma, “all'ultimo momento sono intervenuti problemi e non ha presenziato”, pur avendo mandato una memoria.

Considerazioni : Come tentativo per un rapido confronto delle posizioni espresse da UP, Q8 ed Eni, lungi da me l'idea di prendermi il ruolo del professore (anche se per età ed esperienza forse potrei anche averne motivo) adotterò un metodo scolastico di altri tempi, quello del voto per singola “materia” per arrivare ad un commento finale. Naturalmente la “pagella” è quasi un gioco e va presa come tale, spero da tutti.

Argomenti	UP	Q8	Eni
Razionalizzazione rete	4	6	4
Bonifiche	7	NA	4
Illegalità	6	NA	4
Gestori	6	8	5
Rete futura	NA	7	5

UP : E' corretto chiedere che il ruolo delle società aziende petrolifere sia riconosciuto ma forse il ruolo che si vuole intendere è qualcosa che va oltre la fornitura di un servizio mentre tutto fa pensare che le aziende abbiamo abdicato al ruolo di leadership che veniva loro riconosciuto in passato, a cominciare dall' Eni. Insufficienza piena per Razionalizzazione Rete in quanto ignora le cause dei pluridecennali rinvii e della polverizzazione della rete mentre insiste sulla importanza dell' erogato e del suo confronto a livello nazionale con altri Paese. Posizione per me incomprensibile dal momento che tutti e due veniamo dalla stessa scuola laddove ci hanno insegnato che sono gli economics del punto vendita a determinarne l'esistenza. Difficile peraltro ignorare che UP ha sempre avuto un ruolo importante nel sostenere la tesi della razionalizzazione per decreto piuttosto che un progetto di upgrading da giustificare in termini economici dal ritorno dell' investimento e non caricandone l'onere sulla filiera a valle fino al consumatore. Il lupo non perde il vizio. Posizione certamente corretta per quanto riguarda le bonifiche dei siti dismessi con qualche riserva per quanto riguarda Illegalità e Gestori dove, specie per la prima, forse si poteva fare di più (es. temporanea adozione del Reverse Charge) o comunque con maggiore tempestività.

Q8 : Non per ragioni ... affettive ma il quadro rappresentato mi sembra appropriato solo con un voto appena superiore alla sufficienza in materia di Razionalizzazione Rete dove la sua necessità non esclude elementi di flessibilità.

ENI : Una insufficienza generalizzata che sconta un ruolo di leadership, giustificato e riconosciuto, che si è dissolto. Dal primo della classe ti aspetti sempre una performance sopra la media e quando non è così rimani deluso. Molto criticabili le posizioni su Razionalizzazione Rete ed Illegalità (anche nel caso di ENI non è stato fatto cenno delle cause e responsabilità) mentre non è chiaro che cosa ci si aspetta dal decommissioning dei siti dismessi in termini di contributo e semplificazioni delle norme. Detto per inciso, se siamo di fronte ad un inquinamento da un milione di euro, quindi a causa di qualche operazione sbagliata, è opportuno che il costo sia totale carico del responsabile. Per il resto, incluso il non-oil che porta il margine medio dei gestori a livello europeo (?!), Eni ritiene che vada bene così. Contenti loro ! Insomma nell' insieme un quadro non proprio esaltante ma solo rappresentativo di una nuova epoca che ancora non ha trovato i suoi interpreti, e non mi riferisco alle persone. Strano che praticamente nessuno abbia inteso affrontare il tema del futuro, una occasione persa nel momento che ci si confrontava con i rappresentanti di una politica che, apparentemente, il futuro lo conoscono già.

12. Lunedì 14 Ottobre – Il Fatto Quotidiano : Sciopero benzinai, impianti chiusi il 6-7 Novembre (di F.Q)

La protesta, si legge in una nota congiunta di Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc/Anisa Confcommercio, oltre alla chiusura degli impianti su strade e autostrade, prevede anche un 'concentramento' sotto il Parlamento. Nel mirino dei benzinai, tra l'altro, i provvedimenti come la fatturazione elettronica e la trasmissione telematica dei corrispettivi

I benzinai sciopereranno per due giorni a novembre. Le ragioni dell'astensione dal lavoro, spiegano in una nota le associazioni di categoria, sono da ricercare nell'illegalità "figlia delle liberalizzazioni selvagge" ed il mancato intervento di compagnie, organizzazioni e governo per riformare il settore. La protesta – si legge in una nota congiunta di Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc/Anisa Confcommercio – è stata fissata per il 6 e 7 novembre prossimi e, oltre alla chiusura degli impianti su strade e autostrade, prevede anche un 'concentramento' sotto il Parlamento.

***Considerazioni :** Ci risiamo con lo sciopero.... Non voglio essere interpretato male: non sono contrario agli scioperi ! Sono contrario a questo tipo di scioperi. Punto primo : la chiusura degli impianti di due giorni non mi sembra che rappresenti un problema per il Paese, a maggior ragione se poi l'adesione è soltanto parziale per varie ragioni. Punto secondo : come si può pensare che la "gente comune" possa comprenderne le ragioni tra illegalità, liberalizzazione selvaggia, mancato intervento di compagnie, organizzazioni, governo, istituzioni, riforme di settore, ecc. ? Nel miglior dei casi la "gente comune" penserà che si tratta di un'altra contestazione dei soliti petrolieri e loro accoliti che intendono difendere i loro privilegi e sporchi interessi, gli stessi che sono i responsabili del riscaldamento globale, ecc. ecc. E magari qualcuno penserà che ben venga l'auto elettrica certamente ignorando che nel caso un'ora di blackout elettrico probabilmente creerebbe maggiori problemi di due giorni di sciopero. Una opinione che rimarrà tale anche se poi, all'ultimo minuto, lo sciopero sarà revocato per la buona volontà dei promotori, naturalmente grazie anche alla giusta intercessione della politica. E allora ?! Parole, le mie, inutili, continuiamo pure così*

13. Giovedì 17 Ottobre – SQ : Sciopero gestori carburanti, fuori tempo e fuori posto

E' quanto mai difficile capire perché le tre organizzazioni più rappresentative dei gestori abbiano deciso di indire uno sciopero di due giorni, il 6 e 7 novembre, e di organizzare altresì per la giornata del 6 un presidio davanti alla Camera dei Deputati. Sostenendo, con toni molto duri, che compagnie, retisti e pubblica amministrazione avrebbero come unico obiettivo di schiacciare i gestori sotto montagne di adempimenti vecchi e nuovi (da ultimo nel decreto fiscale appena varato, ndr). Con l'invito all'Amministrazione Finanziaria a cessare, immediatamente, l'attività di vessazione della Categoria, alle compagnie a riaprire immediatamente i tavoli negoziali e ai retisti di smettere di continuare a nascondersi dietro il "libero rapporto fra imprese" e ad applicare, da subito, i contratti previsti dalla legge senza inventarsi strumenti che sono diventati loro patrimonio per l'incuria con cui tale settore è stato approcciato dagli organi di controllo. Sottolineando che i contratti non possono che essere la Gestione Diretta (con proprio personale dipendente); il "Comodato" ex Lege e il contratto di Commissione e che accanto a ciò ai gestori deve essere riconosciuto un trattamento economico - discendente da accordi collettivi - che valorizzi la loro attività e, in qualche modo, li "risarcisca" delle vessazioni subite. Tutte lamentele che il 1° ottobre Faib, Fegica, Figisc e Anisa, hanno avuto modo di illustrare alla Commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera nell'ambito delle audizioni sulla risoluzione M5S, primo firmatario l'on. Massimiliano De Toma, di cui tutto si può dire tranne che non si faccia esaurientemente carico e portavoce delle loro istanze. Audizioni nel corso delle quali, prima Assopetroli-Assoenergia e IP, ieri Unione Petrolifera, Eni e Kupit hanno avuto occasione di ribadire ed esaltare la figura più che mai centrale e cruciale del gestore in questa fase di transizione della rete carburanti, sulla necessità di regole ferree per tutelarne e garantirne gli interessi, nonché sul ruolo delle associazioni di categoria come canale essenziale e rappresentativo per portare avanti con autorevolezza il dialogo e la discussione sui temi che stanno a cuore alla categoria. Perché allora fare sciopero e organizzare un presidio proprio sotto la Camera? Quando tra l'altro ci sono segnali di attenzione anche da parte del ministero dell'Economia e delle Agenzie delle Entrate e delle Dogane, a cui spetta l'obbligo di far rispettare gli adempimenti vecchi e nuovi di cui i gestori si lamentano, e del ministero dello Sviluppo Economico, con cui sono aperti tavoli appositi per parlare dei loro problemi? Porte aperte che non hanno bisogno di essere sfondate e che costituiscono il passaggio obbligato per un costruttivo e proficuo confronto.

***Considerazioni :** A questo punto ci vuole la considerazione n. 3 (vedi p.to precedente) con la quale torno alla incompatibilità tra "diavolo ed acqua santa"... Che le rappresentanze dei gestori abbiano qualche ragione per non prendere troppo sul serio le rasserenanti dichiarazioni delle società petrolifere e di chi*

rappresenta l'imprenditoria privata del settore è, da certi punti di vista, anche comprensibile, perché da qualche anno a questa parte non mi pare che si possa sostenere che i gestori se la stiano passando troppo bene, ma l'errore è nel continuare a ritenere che sia in atto una campagna vessatoria nei confronti della categoria per schiacciarla. Quale sarebbe la logica perversa per la quale un imprenditore che nel ritenere necessario, utile, all'attività della sua azienda il contributo di un gestore qualificato dovrebbe poi trattarlo meno che bene? Sono i tempi, è il mercato, ad essere drammaticamente cambiati e se vogliamo ricercarne delle cause arriveremmo alla conclusione che insieme a fattori esterni di difficile controllo ce ne altri interni generati dal sistema laddove diventa problematico distinguere le responsabilità dei vari soggetti. I tempi sono cambiati davvero e non è più tempo di contrattazioni collettive, contrattazioni sì.... ma non collettive a livello nazionale o di colori come nel passato e certamente con forme contrattuali diversificate a seconda delle esigenze imposte dai mercati, dalla concorrenza, dalle situazioni locali, una contrattazione dinamica per gestire al meglio l'evoluzione di una attività che tra l'altro oggi si trova ad affrontare un problema molto complesso, quello di come gestire la transizione energetica, la vera sfida di sopravvivenza del futuro prossimo. Si tratta allora di prendere qualche iniziativa per dare al ruolo di rappresentanza di una categoria, e forse non solo quello dei gestori, prospettive nuove, un significato nuovo, ispirato ad una autentica logica di partnership, di una visione integrata degli interessi. I rituali come lo sciopero, i presidi a Montecitorio, gli scontri tra addetti ai lavori, le dichiarazioni e le contro-dichiarazioni, i tavoli di riappacificazione, il ricorrere ad improbabili mediazioni della politica, sono solo i retaggi di una monocultura che non ha più ragione di essere: rimuoverla è molto difficile, ma anche inevitabile. Se dipendesse da me revocherei lo sciopero mentre mi darei da fare per mettere su un "Think Tank" inter-rappresentativo, interprofessionale, di non più di 8-10 persone per ragionare su come uscire da certe situazioni ed impostare un nuovo patto di alleanza. Nel caso... Assoindipendenti, proprio perché è ... "indipendente", c'è.

TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITA'

14. Lunedì 13 Ottobre – Il Sussidiario.net (www.sussidiarieta.net) – Il Quotidiano approfondito : L'auto elettrica non funziona, "Se Dyson dà ragione a Marchionne..." (F.Oppedisano)

James Dyson, che tanto ha investito e creduto nell'auto elettrica, ha deciso di gettare la spugna: la produzione non è sostenibile. C'è sostenibilità e sostenibilità. Il forfait di sir James Dyson, il magnate inglese famoso per aver reinventato gli aspirapolvere, dimostra che il business delle auto elettriche non funziona. Per quattro anni il baronetto ha pagato quattrocento specialisti incaricati di seguire il progetto del suo veicolo a zero emissioni, prima nella sede centrale di Malmesbury, nel Sud-Ovest dell'Inghilterra, poi a Singapore. Aveva annunciato inedite batterie, la produzione in proprio di accumulatori sia agli ioni di litio, sia allo stato solido, un design avveniristico per un'auto che sarebbe dovuta andare a fare concorrenza alla più costosa delle Tesla, con un prezzo vicino ai 150 mila euro. Aveva persino acquistato per 85 milioni di sterline un vecchio aeroporto in disuso a Hullavington, nello Wiltshire, per testare i suoi veicoli e promesso di produrre almeno tre veicoli "alla spina" da lanciare a partire dal 2020. Ma alla fine ha dovuto gettare la spugna: la produzione non è sostenibile, ha detto mettendo finalmente l'accento sulla parola sostenibilità che, a suo e nostro parere, non significa solo sostenibilità ambientale, ma anche economica. «Nonostante i nostri grandi sforzi durante il processo di sviluppo, semplicemente non vediamo più come renderlo fattibile dal punto di vista commerciale», ha spiegato Dyson in una mail ai dipendenti raccolta dal Financial Times. «Abbiamo intrapreso un percorso serio per trovare un acquirente per il progetto che, sfortunatamente, finora non ha avuto successo». Quando l'ex ceo di Fca Sergio Marchionne diceva che non c'era modo di guadagnare producendo auto elettriche e invitava i clienti a non sceglierle dicendo che, ogni volta che ne vendeva una, perdeva un mucchio di dollari, si poteva pensare che il ritardo tecnologico della vecchia Fiat fosse il motivo di quella boutade. Ora che lo dice Sir John Dyson, che all'auto elettrica ci credeva ed era disposto a investirci miliardi, vale la pena di cominciare a ragionarci. Forse non si può fare davvero. O meglio si può fare, ma non ci si può guadagnare. E finora non lo ha fatto nessuno. Anzi. Bastano due esempi. Tesla negli ultimi 15 anni non ha mai fatto un dollaro di utile. (...) Ma meglio (o peggio) ha fatto la Nio, l'azienda che viene considerata la Tesla cinese, con sede a Shanghai, che è riuscita a perdere 5,7 miliardi di dollari dalla sua fondazione nel 2014, solo quattro anni fa. (.....)

Considerazione : L'articolo completo è disponibile nel sito sopra indicato laddove "Il Sussidiario.net" si

presenta come “La Fondazione per la Sussidiarietà è stata costituita nel 2002 per iniziativa di Giorgio Vittadini insieme a un gruppo di accademici ed esponenti del mondo culturale e imprenditoriale, come luogo di ricerca, formazione e divulgazione intorno ai temi culturali, sociali ed economici, con riferimento al principio di sussidiarietà. La Fondazione è mossa dall’interesse in chiunque desideri cercare la verità e affermare la libertà di ogni singolo uomo. Ha costituito in questo modo un’ampia trama di collaborazioni multidisciplinari a livello nazionale e internazionale.” Detto questo, l’articolo non ci spiega le cause del fallimento del Progetto Dyson” quindi la tesi è da prendersi con grande cautela.

15. Mercoledì 16 Ottobre – SQ : Stop prestiti ai fossili, la Bei rimanda ancora la decisione. Il board ha rinviato la decisione sul nuovo piano per la finanza sostenibile che escluderebbe i progetti collegati alle fonti fossili dal 2020, è ancora irrisolto il nodo infrastrutture gas

Nella riunione di ieri il board della Banca europea per gli investimenti ha rinviato ancora la decisione sulla nuova politica sui prestiti energetici dopo la prima lettura del mese scorso, in cui si era già registrato un rinvio sulla questione dello stop ai finanziamenti ai progetti legati alle fonti fossili. Dopo il dibattito, il board ha deciso anche stavolta di continuare la discussione nella prossima riunione del Consiglio, che si terrà il 14 novembre, “al fine di raggiungere un’approvazione finale” si legge nella nota ufficiale. Le settimane aggiuntive verranno utilizzate per ulteriori scambi bilaterali e chiarimenti tecnici. “La nuova politica di prestiti energetici è una pietra miliare sulla strada della Bei perché si trasformi nella Banca climatica dell’UE. Sono lieto degli importanti progressi compiuti oggi e confido di ottenere un’approvazione finale a novembre”, ha dichiarato Andrew McDowell, vicepresidente della Bei responsabile per l’energia. Il progetto di chiudere i finanziamenti Bei per le infrastrutture nel settore del petrolio e gas, 2020, riportano le agenzie di stampa, ha trovato le critiche della Germania, e, a quanto riporta Radiocor, anche Italia, Spagna e diversi Paesi dell’Est ritengono necessario mantenere un certo sostegno finanziario per aiutare i Paesi nella transizione all’energia pulita. Dal sito della Bei emerge che nel 2017 la Banca ha firmato finanziamenti all’Italia per circa 11 mld di euro, di cui oltre 2,1 mld nell’energia. Di questi circa 670 milioni riguardavano il settore del gas. Nella stessa riunione di ieri la Bei ha approvato due miliardi di finanziamenti per la mobilità sostenibile, tra cui rientra uno stanziamento a favore dell’Italia per quindici vaporetta ibridi per Venezia e mezzi per il trasporto regionale.

16. Mercoledì 16 Ottobre – Il Sole24Ore : La sfida della transizione energetica e della decarbonizzazione. La scommessa dell’idrogeno per un’energia sostenibile. Un potenziale di 270 miliardi di metri cubi di prodotti green può far risparmiare a famiglie e imprese europee 217 miliardi annui (di Celestina Dominelli)

“ È un sogno che parte da lontano se già, nel 1875, Jules Verne, dalle pagine del suo romanzo «L’isola misteriosa», soffermandosi sul possibile uso dell’acqua come combustibile, attribuiva all’idrogeno la capacità di offrire «simultaneamente o isolatamente» con l’ossigeno «una sorgente di calore e di luce inesauribili e di un’intensità che il carbon fossile non può dare». E ora, a distanza di 144 anni, un simile scenario non è più così improbabile perché per l’idrogeno, afferma l’Agenzia internazionale per l’energia in un report intitolato «The future of hydrogen: seizing today’s opportunities» e presentato, a giugno, al G20 energia e ambiente di Osaka, sembra arrivato il momento della svolta. Nel documento, l’Agenzia spiega infatti che l’idrogeno può essere un «driver chiave verso la sostenibilità» e che non vi è mai stato un momento tanto opportuno per sfruttare il potenziale di questo gas, incolore e inodore, nella costruzione di un mix energetico sicuro, pulito e sostenibile per tutti i consumatori. Merito, secondo l’Aie, del forte supporto che governi e aziende stanno accordando all’idrogeno prodotto da fonti non fossili.

Uno snodo cruciale

In natura, l’idrogeno non è presente in forma libera, ma può essere generato attraverso un’ampia di processi chimici e fisici. Attualmente si ricava principalmente per usi industriali a partire dal gas naturale ricorrendo a un processo di conversione termochimica che produce anidride carbonica (il cosiddetto “idrogeno grigio”). A questa modalità, però, si affiancano altre due strade: la tecnologia di cattura e stoccaggio della CO2 per ottenere idrogeno decarbonizzato (o idrogeno “blu”) e l’elettrolisi dell’acqua che consente di ottenere “idrogeno verde” utilizzando l’energia elettrica per “scomporre” l’acqua in idrogeno e ossigeno senza produzione di CO2. A oggi, si produce in questo modo solo il 4-5% dell’idrogeno globale, ma il calo dei costi dell’energia solare ed eolica unitamente a quelli di un elettrolizzatore fanno intravedere un futuro in cui l’idrogeno potrà diventare uno snodo cruciale per la transizione energetica. Non solo, suggerisce l’Aie, perché potrebbe essere usato efficacemente per l’immagazzinamento dell’energia prodotta da rinnovabili (storage), ma anche per l’apporto che garantirebbe nella decarbonizzazione di diversi settori fondamentali per l’economia globale come il trasporto pesante o la siderurgia.

L'iniziativa dell'Europa

Un contributo importante, dunque, su cui l'Europa ha scelto di scommettere lanciando non più tardi di un anno fa la Hydrogen Initiative, firmata anche dall'Italia, che impegna gli Stati aderenti a continuare la ricerca e gli investimenti nella produzione e nell'uso dell'idrogeno, e avviando, più di recente, una vera e propria consultazione sull'"European Partnership for Clean Hydrogen" che punta a mettere insieme conoscenze e risorse, tecnologiche e finanziarie, sia pubbliche che private, per contribuire a un settore dell'idrogeno "pulito" nel Vecchio Continente.

Secondo uno studio commissionato alla società di consulenza Navigant dal consorzio Gas for climate (che raggruppa le sette principali aziende europee di trasporto gas), un potenziale stimato di gas "green", prevalentemente idrogeno e biometano, di 270 miliardi di metri cubi da immettere nelle infrastrutture esistenti, potrà aiutare l'Europa a eliminare le emissioni di Co2 nel 2050, risparmiando 217 miliardi di euro l'anno di costi per i consumatori finali (famiglie e imprese). E, dicono gli esperti di Navigant, larga parte del gas rinnovabile in Europa sarà inizialmente costituita dall'idrogeno "blu" - prodotto, come detto, da gas naturale tramite la cattura e lo stoccaggio del carbonio -, che sarà via via rimpiazzato, a partire dal 2050, dall'idrogeno "verde", generato attraverso eolico e solare.

Il potenziale italiano

E l'Italia? La risposta arriva da uno studio Snam-Mckinsey, che la spa dei gasdotti ha presentato la scorsa settimana in occasione della Conferenza "The Hydrogen Challenge - 2019 Global ESG": l'idrogeno potrebbe arrivare a fornire fino al 23% della domanda nazionale di energia entro il 2050, in uno scenario di decarbonizzazione al 95% (necessario per centrare il target di contenimento del riscaldamento globale entro 1,5 gradi). Un "peso" superiore alla quota attuale complessiva di energia elettrica (20% nel 2018), considerando sia fonti rinnovabili che fossili. Senza contare che, chiarisce lo studio, i costi dell'idrogeno "verde", data la forte presenza di rinnovabili nella penisola, potranno essere competitivi già entro il 2030, in anticipo rispetto ad altri mercati europei. Il maggior potenziale di utilizzo riguarderà il settore dei trasporti (camion, bus e treni), quello residenziale (riscaldamento) e alcune applicazioni industriali (per esempio, la raffinazione e i processi che richiedono elevate temperature), dove ora viene utilizzato l'idrogeno "grigio". Più nel dettaglio, il trasporto pesante su lunga distanza sarà uno dei primi segmenti in cui l'idrogeno potrà essere sostenibile economicamente: la previsione è che raggiunga la parità di costo totale - calcolato come somma dell'investimento iniziale e dei costi di mantenimento - con il diesel entro il 2030 anche senza l'applicazione di incentivi di sistema. Quanto al riscaldamento domestico, si potrebbe arrivare nel breve medio-termine a immettere nella rete di distribuzione una miscela di idrogeno e gas (fino a una quota del 10-20%). Ma l'idrogeno, chiarisce ancora il report, è destinato altresì a supportare la diffusione su larga scala delle rinnovabili nella rete elettrica in quanto potrà essere usato, tra l'altro, come valida opzione per lo stoccaggio stagionale. Lo studio ipotizza anche che l'Italia possa importare idrogeno dal Nord Africa a un costo inferiore del 14% rispetto alla produzione domestica. Come? Potrebbero essere disposti dei pannelli solari nell'Africa settentrionale per poi importare idrogeno in Sicilia attraverso i tubi esistenti e per incentivare anche le esportazioni in altri paesi europei, trasformando la penisola in un vero e proprio "hub".

***Considerazioni :** Troppo presto per diventare sostenitori della mobilità ad idrogeno ma anche un buon motivo per non puntare il tutto e subito (quasi un voler tagliare il ponti alle spalle) su quella elettrica. Per quanto mi riguarda faccio il tifo per l'idrogeno per molte ragioni.*

17. Giovedì 17 Ottobre – SQ : Auto, la sfida dell'idrogeno fida dell'idrogeno all'elettrico. La Toyota Mirai. 0062x

La settimana scorsa l'idrogeno, il primo e più leggero elemento della tavola periodica, ha avuto un significativo, e meritato, momento di notorietà "istituzionale", finendo pure sotto il grande ombrello del Green new deal (...). Anche fuori dai patri confini l'idrogeno ha goduto di una certa risonanza grazie alla presentazione in anteprima rispetto al Salone di Tokyo della Toyota Mirai Concept, ovvero un'anticipazione della seconda generazione della auto a fuel-cell, dell'attuale berlina prodotta dal 2014 in oltre 10mila esemplari. Il nuovo modello – forte dei suoi 650 km di autonomia, ripristinabili con tempi da benzinaio – arriverà su strada il prossimo anno e ha tutta un'altra linea e tutt'altro impatto rispetto all'attuale: aerodinamico e tecnologico, ma non proprio incantatore. Un'avversaria da non sottovalutare per le auto elettriche con batterie elettrochimiche, anche perché la Toyota prevede un prezzo d'acquisto pari a quelle delle ibride a partire dalla terza generazione (pianificata intorno al 2026). (...)

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)