



## Newsletter N. 23 / 2020

### RISERVATA

29 Giugno 2020

*Superato il dubbio se allocare “Carburanti, i frutti amari delle liberalizzazioni” e “C’era una volta il benzinaio” nella sezione degli esempi del “Non-Petrolio Italia” questi due articoli di SQ sono in “Prima Pagina” perché, naturalmente a mio parere, riportano ancora una volta l’attenzione sulla involuzione che caratterizza il mercato della distribuzione carburanti da qualche decennio a questa parte, sulle cause vere o presunte che l’hanno determinata e sulla apparente incapacità del sistema a rimuoverle. Una ennesima occasione di riflessione e magari lo stimolo per qualche iniziativa.*

#### **Prima Pagina**

1. *Carburanti, i frutti amari delle liberalizzazioni (SQ)*
2. *C’era una volta il benzinaio (SQ)*

#### **Emergenza Covid-19**

3. *DL Rilancio, le istruzioni dell’Agenzia delle Entrate sul contributo a fondo perduto (SQ)*

#### **Mercato**

4. *I mercati petroliferi perdono slancio (QE)*
5. *Consumi petroliferi, mancano all’appello 5 mln Tons (SQ)*

#### **Illegalità**

6. *Taranto, Guardia di Finanza scopre frode su 3,9 milioni di litri di gasolio agricolo (SQ)*

#### **Politica, Istituzioni & Associazioni**

7. *Il bonus/malus è stato un successo? (SQ)*
8. *Raffinazione, “come chiudere il rubinetto del petrolio al 2050” (SQ)*
9. *Faib, Fegica e Figisc a Eni: riaprire il tavolo negoziale (SQ)*

#### **Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative**

10. *Metano auto, Ngv respinge le accuse T&E “Tecnologia matura, economica e bio” (SQ)*
11. *Phase out al 2025, Legambiente porterà il tema agli Stati generali (SQ)*
12. *Contributi auto, Unrae in pressing sul Governo per apertura a Euro 6 (QE)*
13. *Italia e Germania, Pniec a confronto (SQ)*
14. *Finanza verde, via libera alla tassonomia (SQ)*
15. *Smog: col lockdown crollo ossidi azoto, per le polveri “dinamica complessa” (SQ)*
16. *Riduzione CO2, Cdp e Snam lanciano società per il rimboschimento (QE)*

#### **Non Petrolio Italia**

*(vedi Prima Pagina.....)*

### **PRIMA PAGINA**

#### **1. Venerdì 19 Giugno - SQ : Carburanti, i frutti amari delle liberalizzazioni**

La necessità di dare una risposta forte, rapida ed efficace alla crisi provocata dalla pandemia ha determinato lo slittamento di alcuni concetti chiave dell’azione politica in economia: dal perimetro

dell'intervento pubblico nelle aziende alla questione del debito pubblico, dal ruolo dello Stato rispetto al privato fino alla questione delle liberalizzazioni e della concorrenza. Su quest'ultimo punto può essere utile fare qualche osservazione, in particolare per quanto riguarda la distribuzione carburanti. Perché se un bilancio delle liberalizzazioni nei settori dell'elettricità e del gas si è potuto stilare in occasione dei vent'anni delle riforme Bersani e Letta, per il settore dei carburanti (anche se strutturalmente diverso in quanto mai monopolistico né regolato), questo ancora non si è fatto. Pur essendo stato negli anni oggetto di più ondate di liberalizzazioni, soprattutto sotto la spinta di mai dimostrate collusioni sui prezzi e di accuse sull'oligopolio delle compagnie. A otto anni di distanza dall'ultimo intervento del 2012 qual è il bilancio? (.....) L'ultima liberalizzazione fu quella attuata con Monti a Palazzo Chigi e Passera e De Vincenti a via Veneto. La riforma, al cuore, liberalizzava l'approvvigionamento dei carburanti anche per i punti vendita convenzionati, dando la possibilità di ricorrere a canali diversi da quelli delle compagnie. L'effetto più evidente è stata l'esplosione delle "pompe bianche". Nel nostro dossier quotidiano contiamo ormai 220 marchi, la punta di un iceberg che ormai raccoglie un quarto dei punti vendita della rete italiana. Quella che il presidente UP ha chiamato la "polverizzazione" della rete.

Un ulteriore effetto clamoroso è stato il dilagare delle frodi, soprattutto sull'Iva, e l'aumento dei depositi fiscali e commerciali e dei destinatari registrati, pur in un mercato in contrazione.

Un'altra conseguenza, su cui non ci sono dati ufficiali, è la riduzione dei margini: il settore, a detta di quasi tutti i protagonisti, è diventato infinitamente meno profittevole rispetto a dieci anni fa.

Effetto collaterale di questo calo della marginalità sono le tensioni che si riversano sull'anello più debole della filiera, quello dei gestori. Da sempre sul crinale tra maggiore tutela sindacale e voglia di uscire nel mare aperto dell'imprenditorialità, i gestori sono alle prese con una progressiva frammentazione della rappresentanza, specchio della polverizzazione dell'assetto della rete ma anche della crisi generale del settore.

Le liberalizzazioni hanno avuto un effetto sui prezzi? L'aumento della concorrenza (non sempre leale, anzi) ha sicuramente esercitato una pressione sui prezzi, da cui potrebbe dipendere il calo dei margini. Anche il sostanziale azzeramento degli Stacchi Italia potrebbe essere il segno di un calo dei prezzi. Quanto a quest'ultimo punto, tuttavia, il calo strutturale degli "stacchi" si registra all'inizio del 2013, in corrispondenza con l'adozione del nuovo metodo di rilevazione dei prezzi Italia, basato su una media settimanale del "prezzo più basso", cioè sul self service (sconti compresi). Un andamento, dunque, che ci racconta la discontinuità del metodo di rilevazione, più che quella dei prezzi.

Mettiamo anche che il calo dei prezzi ci sia stato: ne è valsa la pena? La liberalizzazione ha generato investimenti, attratto operatori, reso migliore la rete, il servizio?

Sugli investimenti ci sono luci e ombre: i retisti, ad esempio, hanno investito nel Gnl dando vita a un nuovo settore in cui oggi l'Italia è leader in Europa. D'altro canto, sono ancora tanti i punti vendita abbandonati o semi abbandonati che vediamo sulle nostre strade. Quanto all'attrattività: l'ultima liberalizzazione sembra aver accelerato l'uscita dei grandi operatori, quel disimpegno delle compagnie che era già in atto prima del 2012 ma che dopo l'intervento di Monti ha visto l'addio di Shell, Total, Erg e lo spacchettamento della Esso. Mentre sul fronte dei retisti non si registrano grandi operazioni di aggregazione. Ad aumentare tanto è stato il numero dei trader, dei broker, degli intermediari. (...) In quei giorni di amenità se ne videro molte, dal "libera la benzina" all'esproprio dei punti vendita, dallo stop all'esclusiva nel contratto di comodato al fantomatico "impianto multi-marchio", fino alla visione autarchica della sostituzione del Platts con una "borsa del petrolio" nazionale.

Un bilancio con più ombre che luci, ci pare di poter dire.

**Commento :** *Certamente "più ombre che luci" ed è cronaca, non c'è che dire, naturalmente sempre con il "senno del poi". Mi sarei aspettato qualche considerazione a valle come peraltro è uso di SQ, cosa certamente apprezzabile perché aiuta a qualche riflessione, almeno fino a quando non si cede alla tentazione di dare alla cronaca interpretazioni troppo personali. Ad una prima lettura sembrerebbe che si tratti di una specie di condanna definitiva nei confronti della liberalizzazione laddove lo stesso vocabolo dovrebbe indurre a qualche cautela perché forse ha l'etimo in comune con libertà, un bene della umanità da proteggere se non altro per il tanto sangue versato in suo nome nel corso di qualche millennio.. Come ben sappiamo, così come altri concetti, la libertà può avere le sue brave derive in negativo, dalla peggiore, la libertà di privare altri della propria libertà, alla più comune libertà di interpretazione dei fatti secondo la cultura delle persone o più spesso dei loro interessi. Nel caso specifico mi viene in mente che sul tavolo degli accusati non dovrebbe esserci la "liberalizzazione del mercato della distribuzione carburanti" ma chi non ha saputo usare al meglio tale liberalizzazione: insomma il classico caso del rischio di "buttare il bambino insieme all'acqua sporca". Vorrei ricordare che se non ci fosse stata la "liberalizzazione" di questo mercato saremmo ancora ai "prezzi controllati dallo Stato" ed al regime delle "concessioni" per l'istallazione di un punto vendita. La libertà è un bene che richiede di essere usato nel modo migliore, esattamente quello che non è stato nel caso in questione dal momento che per l'appunto le ombre sono più che le luci, per non dire che oggi sembra più notte fonda che altro. Colpa della liberalizzazione e di chi l'ha voluta ? Oppure di un sistema che non ha saputo utilizzarla nei modi dovuti ? Vogliamo sostenere che la liberalizzazione negli ultimi trenta anni è stata l'ostacolo alla razionalizzazione della rete ? Vogliamo sostenere che le società*

*petrolifere hanno abbandonato il mercato perché il mercato era stato liberalizzato ? Vogliamo sostenere che strategie di marketing e di pricing non sempre comprensibili quando non sconsigliate (vedi "scontone") siano state la conseguenza della liberalizzazione ? Vogliamo sostenere che il fenomeno della illegalità ha origini oltralpe ? Vogliamo sostenere che l'aumento abnorme del numero dei depositi fiscali e commerciali è colpa della liberalizzazione e non del suo uso distorto ? Vogliamo sostenere che la liberalizzazione è responsabile di fantasie malsane tipo "libera la benzina" ? Vogliamo sostenere che la polverizzazione delle idee, degli obiettivi, degli interessi di parte delle varie componenti della filiera, la loro dispersione in tante associazioni, sono effetti della liberalizzazione ? E' la liberalizzazione che oggi impedisce al sistema di agire per contenere gli effetti di una transizione energetica al di fuori di quella "neutralità tecnologica", e aggiungerei sociale, che alcune lobby cercano di imporre perseguendo obiettivi dove la salvezza del pianeta diventa lo strumento e non il fine ? Certo... siamo liberi di pensarlo come siamo liberi di non renderci conto che gran parte dei problemi di oggi sono stati generati all'interno del sistema e della monocultura nel quale si è cristallizzato negli anni. E allora ? Semplicemente ritengo che non sia sufficiente arrivare alla conclusione che il bilancio della liberalizzazione è fatto da più ombre che luci perché occorre dare una scossa al sistema piuttosto che rivolgergli un fideistico invito a recuperare il senso di un Petrolio Italia che ormai appartiene al mondo delle favole. Ecco, a proposito di favole ... passiamo al secondo articolo....*

## **2. Venerdì 12 Giugno – SQ : C'era una volta il benzinaio. Chi sarà in grado di raccogliere i cocci?**

Scorrendo ogni giorno i giornali fa impressione vedere come il tema del dramma dei benzinai sia stato completamente rimosso. Meglio dire che non è mai stato oggetto di attenzione. Nessuno che ne abbia parlato, che ne parli, che se ne preoccupi. Nessun servizio giornalistico, nessuna particolare intervista, solo qualche sporadico servizio di cronaca locale. Anche a causa della rimozione di questo problema da parte delle Istituzioni e, salvo poche eccezioni, nelle misure che sono state adottate per far fronte all'emergenza Covid. (....) Parliamo di circa 25.000 impianti, tra piccoli e grandi, con il relativo indotto che ci gira intorno, rimasti aperti durante l'emergenza sanitaria e le chiusure delle attività per assicurare in tutto il Paese e su tutte le strade e le autostrade, pochi o tanti che fossero i clienti, un servizio essenziale come quello della distribuzione dei carburanti, in primis benzina, gasolio, Gpl, metano. (....) Allarme sulla capacità di tenuta e di sopravvivenza di un anello prezioso della filiera petrolifera e dell'immagine stessa di questa filiera, posto che le stesse compagnie ci mettono la faccia innalzando i loro marchi su gran parte di questi impianti, a partire da IP, Eni, Esso, Kupit e Tamoil. Allarme sul fatto che ne possa venire fuori una ristrutturazione selvaggia, non guidata, diversa da quella che da decenni si tenta di realizzare e che sarebbe necessario perseguire per entrare in maniera corretta nell'era post-petrolifera. Allarme sul fatto che la rete cada sempre di più sotto il controllo di organizzazioni illegali e malavitose. Come le indagini delle forze dell'ordine ogni giorno ci confermano. (.....) L'emergenza Covid poteva offrire l'occasione per prendere il toro per le corna, tutti nella stessa barca, petroliferi unitevi, per fare cioè fronte comune superando le reciproche gelosie e i reciproci compartimenti stagni, per cercare di affrontarla seriamente e unitariamente.(....) Anche perché di fatto nessuno sembra avere l'autorità e la leadership necessaria per convocare una sorta di Stati Generali, che oggi vanno tanto di moda, o per cercare di mettere a punto una sorta di Piano Colao, altrettanto di moda. Mai come oggi si sente la mancanza di personaggi come Vincenzo Cazzaniga, Gian Marco Moratti e Pasquale De Vita, per non parlare di Enrico Mattei. Personaggi, parliamo dei primi tre, che peraltro neppure loro sono riusciti a promuoverla questa benedetta ristrutturazione o perlomeno a evitare che alla fine degenerasse in una controproducente proliferazione e polverizzazione. Che avevano comunque una statura super partes da tutti riconosciuta, in grado di fare la differenza. Oggi chi ce l'ha questa statura non solo all'interno, ma anche all'esterno del settore, fra i tanti che stanno disegnando i nuovi scenari della transizione energetica, ma a cui di fatto sfugge la tragica situazione della rete carburanti e del suo anello più debole? Una rete che sarebbe sbagliato gettare alle ortiche e che potrà rivelarsi utile anche nel passaggio dal verde al blu, come oggi va di moda dire, e per la ricarica delle automobili elettriche, come già in parte si sta facendo, anziché andare a rubar spazio ai posteggi comunali per installare le proprie colonnine. Chi ha dei nomi da suggerire si faccia avanti. Pescando anche tra i cultori dello sviluppo sostenibile, come Enrico Giovannini, nella speranza che chi è al di fuori delle tensioni che turbano il settore petrolifero togliendo a tutti la necessaria serenità, possa dare qualche suggerimento utile. Nell'attesa, stiamo a dir poco scherzando col fuoco. Anche senza osare pensare a cosa accadrebbe se in autunno ci fosse una seconda ondata di contagi e di chiusure. Chi raccoglierebbe i cocci? L'impressione che si ricava sfogliando il dossier delle proposte che sono state avanzate da marzo a questa parte, è purtroppo una sorta di atteggiamento fatalistico e di impotenza che pervade tutto e tutti, bloccando ogni iniziativa. Troppe volte si è tentato, troppe volte si è rimasti scornati. Tra l'altro è stata riesumata anche la risoluzione De Toma approvata all'unanimità dalla Camera nel dicembre scorso. Che fine ha fatto? Soprattutto la sua versione originaria poi edulcorata in corso d'opera? E dove è finito lo stesso De Toma? Di certo non è più tempo di analisi, ne sono state fatte troppe, ma

## di azioni.

**Riflessioni:** “C’erano una volta venticinque soldati di stagno, tutti fratelli tra loro perché erano nati da un vecchio cucchiaino di stagno. Tenevano il fucile in mano, e lo sguardo fisso in avanti, nella bella uniforme rossa e blu.” (E’ l’incipit de “Il tenace soldatino di stagno” di Hans Christian Andersen). Le favole .... Ho l’impressione che ormai le favole appartengono ad un mondo che fu, perché oggi non troviamo il tempo neppure di leggerle neppure ai nostri nipoti. In compenso, nel tentativo di nascondere a noi stesse certe tristi realtà della nostra vita quotidiana siamo bravissimi ad inventarcene, raccontarcene, tantissime a nostro personale consumo fantasticando sul futuro come ci piacerebbe che fosse, oppure più spesso guardando al passato che per essere passato si presta a tutte le interpretazioni che ci piacciono o che più ci fanno comodo quasi sempre addolcite da quel po’ di romantico e sentimentale che malgrado tutto si ostina a nascondersi in fondo al nostro animo.

“C’era una volta il benzinaio”... anche questo può essere l’incipit di una delle favole che è piacevole raccontarci come antidoto ai veleni della vita di oggi... a condizione che ci si ricordi che si tratta di favole senza nessuna fata turchina che le faccia, insieme a tutti i personaggi che le interpretano, diventare realtà. In particolare, per quanto riguarda i personaggi delle favole, ma anche della storia, è sempre pericoloso, oltretutto ingenuo, trasferirli dal passato a cui appartengono al presente. Non sono infatti così certo che i tanti, uomini e donne che per le loro imprese sono entrate nella storia delle umane cose, una volta trasferiti nella dimensione di oggi sarebbero in grado di ripetere i loro successi. Del nostro piccolo mondo di lavoro ho avuto il piacere di conoscere da vicino personaggi come il dott. Vincenzo Cazzaniga per aver lavorato alcuni anni nella “sua” Esso, di apprezzare le doti di grande manager ma anche di umanità del dott. Gian Marco Moratti e del dott. Pasquale De Vita, come pure di qualche altro signore che forse chi ha scritto l’articolo ha dimenticato di nominare, ma non sono certo che le stesse persone, solo a qualche decennio di distanza, raccoglierebbero gli stessi riconoscimenti. Oggi, ed è un dato di fatto, la situazione è molto più complessa di qualche decennio fa e non è così perché non ci sono personaggi della stessa statura di quelli sopra nominati. Tra l’altro si potrebbe anche correttamente arguire che le difficoltà di oggi hanno in parte origini lontane e magari, con il poco generoso “senno del poi”, in errori di valutazione prospettica degli stessi soggetti di cui sopra.

Se ai “fondatori” di un sistema spettano meriti che non possono essere messi in discussione mi sembra doveroso riconoscere i meriti di coloro che si trovano oggi a gestire l’eredità di un sistema in contesti molto diversi. Sono il primo a sostenere che qualche problema di quelli più recenti avremmo potuto evitarcelo ma dobbiamo riconoscere che la situazione è riconducibile alla polverizzazione, termine assai di moda di questi tempi, di idee, di obiettivi, di ideali: è la “cultura universale” del nostro tempo. Immaginare scenari diversi, il recupero di certe situazioni, significa avere una visione poco realistica del presente e del futuro. Dunque ...C’era una volta il mondo del benzinaio.... Sì, è vero, c’era una volta, ma quel mondo già da tempo è entrato in una fase di irreversibile involuzione e sta sperimentando la fiamma della favola nella quale “ il soldatino si sciolse completamente facendo sì che il giorno dopo la domestica tolse la cenere e del soldatino trovò solo il cuoricino di stagno e della (sua) ballerina (di porcellana) il lustrino tutto bruciacchiato e annerito.” Nel nostro caso è tutta la filiera ad essere bruciacchiata ed annerita e le medicazioni semi-placebo non sono più sufficienti.

Le società petrolifere devono rigenerarsi per gestire il ruolo che competerà loro in una fase di transizione che sarà ragionevolmente più lunga di quanto alcuni vorrebbero, l’imprenditoria privata dovrà risolvere il problema della polverizzazione che non è solo quella della rete di distribuzione commerciale e logistica, ma anche quello delle diverse identità difficilmente giustificabili nelle loro relative contiguità in un contesto di finalità che sono invece uniche. Ancora più arduo il percorso per la categoria dei “benzinaia” che dovranno affrontare le conseguenze di una razionalizzazione della rete, la molto probabile polarizzazione della domanda-offerta tra servizio “vero” e “prezzo” e soprattutto la tendenza alla diaspora della loro rappresentanza e la conseguente miniaturizzazione della sua rilevanza. Forse anche la stampa di settore avrà qualche problema se non troverà il modo di essere qualcosa di più della cronaca e di una visione del futuro in chiave di restaurazione del “Petrolio Italia” con l’implicito poco comprensibile sostegno a quanto oggi lo rappresenta piuttosto supportare iniziative rivolte a favorire una fase di autentico rinnovamento che non deve essere solo il riadattamento dei pregiudizi.

Un percorso difficile per tutti anche perché c’è un convitato di pietra che incombe ma allo stesso tempo è invisibile: si chiama politica e governo che rende orfana tutta la filiera di qualsiasi utile punto di riferimento. E’ una storia che conosciamo bene e pensare a qualcosa di diverso è solo un’altra favola che dobbiamo evitare di raccontarci.

A mio parere non servono persone speciali: per affrontare e risolvere certi problemi non occorre una laurea ad Harvard o alla nostra Bocconi, serve gente di comune ingegno ma di buona volontà e se proprio vogliamo dare loro un aiuto extra, mettiamo loro a disposizione qualche esperto di specialità non molto conosciuta come il “project management” che li aiuti a guardare i problemi dall’alto, in una logica di proiezione al futuro oltre la cura della contingenza e magari di uno psicologo che aiuti a superare i condizionamenti di una monocultura fatta di “orticelli” e relativi interessi di parte talora anche personali al limite del conflitto di interesse. Se poi se qualcuno non se la sente di gestire una nuova stagione farebbe



*bene a farsi da parte.*

*E' vero " non è più tempo di analisi, ne sono state fatte troppe, ma di azioni ". Come Assoindipendenti abbiamo rivolto anche noi un invito, da una parte a UP, Assopetroli, Grandi Reti, le Rappresentanze dei gestori a mettere insieme le nostre risorse per affrontare le sfide che sono sul tavolo (la razionalizzazione della rete, la perdurante illegalità, il riequilibrio dei ruoli e degli economics all'interno della filiera e non ultima la transizione energetica) e dall' altra al Ministero dello Sviluppo Economico affinché "sponsorizzasse" l'iniziativa di una "Holding Strategica" di settore. In realtà è stato un test per verificare la reattività dell' establishment ad una proposta laddove il risultato era dato per scontato: uno solo dei destinatari della lettera si è degnato, se non altro per educazione, concetto apparentemente estraneo a molti, di riscontrare l'invito e, inutile dirlo, non è stato certo il Mise, appunto, neppure per educazione. Continuiamo pure così .... ognuno per suo conto e.... "zero" risultati. Mi dispiace solo per l'uomo che ama le favole e disdegna i "cani sciolti", che poi non sono per niente "cani" (perché non va a guardare qualche cv per qualche confronto ?) ma solo "diversi": una forma di biodiversità che non è solo garanzia di equilibrio in natura ma anche nella sfera del pensiero e del suo sviluppo.*

*Fine della favola del "soldatino di piombo" ... pardon del "C'era una volta il benzinaio".*

## **EMERGENZA COVID-19**

### **3. Lunedì 15 Giugno – SQ : DL Rilancio, le istruzioni dell'Agenzia delle Entrate sul contributo a fondo perduto**

Pronti i chiarimenti per poter beneficiare del contributo a fondo perduto, l'agevolazione che il DL "Rilancio" ha destinato agli esercenti attività d'impresa, di lavoro autonomo o agrario, titolari di partita Iva, colpiti dall'emergenza epidemiologica "Covid 19". Nella circolare n. 15/E le Entrate delineano i passi da seguire, le condizioni da verificare e ulteriori precisazioni utili per accedere al contributo.

Il contributo a fondo perduto spetta ai soggetti che, abbiano iniziato l'attività aa partire dal 1° gennaio 2019 abbiano realizzato per un importo pari almeno alla soglia minima di 1.000 € per le persone fisiche e di 2.000 € per i soggetti diversi dalle persone fisiche e ricavi non superiori ai 5 milioni € e che nel mese di aprile 2020 hanno registrato un fatturato inferiore ai due terzi di quello avuto ad aprile 2019.

Per quanto riguarda le aziende che operano nella distribuzione carburanti per ricavi si devono intendere al netto del prezzo riconosciuto al fornitore.

Ne segue che molte aziende possono così accedere a tale contributo che, ricordiamo, è pari ad una percentuale della differenza di fatturato dei mesi di aprile 2020 e aprile 2019. Detta percentuale come segue: 20% per le aziende con fatturato non superiore ai 400.000 euro; 15% per le aziende con fatturato superiore ai 400.000 e fino a 1 milione €; 10% per le aziende con fatturato superiore a 1 milione e fino a 5 milioni €.

## **MERCATO**

### **4. Lunedì 15 Giugno – QE : I mercati petroliferi perdono slancio. I timori per una seconda ondata di Covid-19 ridimensionano l'ottimismo. Si va verso una fase di forti oscillazioni delle quotazioni. (di Vittorio D'Ermo)**

Il clima di ottimismo che aveva caratterizzato le ultime settimane ha lasciato spazio a una pausa di riflessione che si è tradotta in un brusco arretramento delle quotazioni sulle principali piazze finanziarie nella giornata di giovedì 11 giugno. Anche se le perdite sono state parzialmente riassorbite nella seduta successiva, questi movimenti anticipano un periodo che sarà certamente caratterizzato da forti oscillazioni. La persistenza di pericolosi focolai di Coronavirus in molti Paesi e soprattutto la preoccupazione per una seconda ondata di contagi con l'arrivo dell'autunno ha portato a una revisione delle aspettative più favorevoli. Al riguardo, le stime formulate dall'Ocse hanno fornito un quadro molto difficile per la ripresa dell'economia mondiale colpita duramente dalla pandemia. Il Covid-19 ha portato all'arresto di molte attività produttive e alla creazione di un vuoto di domanda di beni e servizi molto difficile da colmare in tempi brevi, anche per la persistenza di molti vincoli agli spostamenti delle persone e ad un rapido recupero delle attività terziarie. Di fronte a questo cambiamento, i mercati del greggio hanno puntato più al consolidamento che all'inseguimento di nuovi e più ambiziosi traguardi. La media settimanale del Brent dated si è infatti attestata sui 38,4 \$/b rispetto ai 38,1 \$/b di quella precedente (...). La media settimanale del Wti è stata

pari a 37,9 \$/b con un incremento rispetto a quella precedente dell'1,6 % e un minimo di 36,3 \$ /b, mentre il differenziale con il Brent è rimasto sempre sotto il dollaro per barile. (...) Il gap con la "normalità" - ammesso che si possa tornare allo "status quo ante" quando il Covid-19 sarà debellato - è quindi ancora molto ampio, come indicato anche dai dati relativi agli stoccaggi di greggi e prodotti ancora in aumento. Nonostante gli sforzi (recentemente riconfermati) del gruppo Opec-non Opec per il controllo dell'offerta il tema del surplus di greggio accumulato a livello mondiale è destinato ad avere un ruolo molto importante nell'evoluzione dei prezzi nei prossimi mesi.

Il mercato dei prodotti è stato caratterizzato da nuovi aumenti delle quotazioni che questa volta sono stati di entità nettamente superiori a quelli del greggio. Una dinamica che rappresenta un fattore di novità da seguire con attenzione. La benzina cif Med ha chiuso la settimana con una quotazione media di 361,4 \$/t, con un aumento del 7,4 % rispetto a quella precedente. Il diesel, con una media settimanale di 337,2 \$/t ha guadagnato il 5,7% rispetto alla precedente continuando a perdere terreno rispetto alla benzina, che può contare sul fattore stagionalità. Il differenziale tra i due prodotti si è così allargato sino a 24,2 \$/t. (...) I margini di raffinazione hanno beneficiato del netto miglioramento della posizione relativa dei prodotti leggeri rispetto al greggio, nelle scorse settimane particolarmente sfavorevole. Con riferimento a un greggio tipo Brent lavorato a TRC (*ciclo Topping-Reforming-Cracking*) il margine di raffinazione in media settimanale si è attestato intorno ai 2 \$/b mentre il margine su un greggio tipo URAL si è collocato intorno ai 4 \$/b e quello su un greggio tipo Iranian Heavy si è mosso intorno ai 3 \$/b.

#### **5. Mercoledì 17 Giugno – SQ : Consumi petroliferi, mancano all'appello 5 mln t . Nei primi cinque mesi del 2020. Crollano di 3,8 milioni di tonnellate le vendite di carburante. UP: a giugno la situazione migliorerà**

Nei primi cinque mesi dell'anno, in Italia sono state consumate 19 milioni 5 mila tonnellate, in calo del 21,1% rispetto alle 24 milioni 74 mila tonnellate dello stesso periodo 2019. Questo significa che mancano all'appello ben 5 milioni di tonnellate, che è all'incirca il quantitativo che si consumava solitamente in Italia in un mese, prima dell'arrivo della pandemia, di cui circa 4 milioni sono da imputare ai minori consumi di benzina, diesel e gpl auto. (...)

Nel mese di maggio in Italia sono state consumate solo 3 milioni 640 mila tonnellate, in calo del 28,5%, cioè un milione 451 mila tonnellate, rispetto alle 5 milioni 91 mila tonnellate di maggio dello scorso anno. Un dato che comunque segna un leggero miglioramento rispetto ad aprile scorso, quando i consumi petroliferi italiani sono crollati del 45%, ovvero di 2 milioni di tonnellate

Venendo alle singole voci, il calo maggiore dei consumi riguarda i carburanti autotrazione e il carboturbo. La benzina ha perso 249.000 tonnellate (-40,4%), il diesel 694.000 tonnellate (-34%) rispetto a un anno fa, attestandosi rispettivamente a 367.000 e un milioni 349 mila tonnellate. Dimezzati anche i consumi di Gpl auto (-66.000 a 75.000 tonnellate). Il consumo di carboturbo è crollato dell'83% cioè ben 360.000 tonnellate, riducendosi a sole 71.000 t.

Le uniche voci con il segno più sono carboturbo militare (+16.600 a 27.400 tonnellate), gasolio riscaldamento (+15.000 a 57.000 tonnellate), gasolio agricolo (+38.000 a 198.000 tonnellate) e bitumi (+4.000 a 166.000).

Per il mese di giugno, l'**Unione Petrolifera** si attende "un ulteriore effetto di recupero dei volumi di prodotti petroliferi impiegati nei trasporti, grazie alla ripresa degli spostamenti fra regioni dal 3 giugno e dell'apertura delle frontiere con i Paesi Europei a partire da metà giugno". "Tutte le modalità di trasporto (con una più graduale ripresa anche del traffico aereo) potrebbero inoltre essere positivamente influenzate dall'attesa ripresa dei flussi turistici", prosegue l'UP. Tuttavia, l'UP stima che, in base ai dati elaborati dal "**modello dinamico**" "complessivamente il totale consumi di prodotti petroliferi anche a giugno faccia segnare un calo attorno al 20% rispetto ai valori del 2019".

"Stando a queste stime, il calo dei primi sei mesi salirebbe quindi a circa 6 milioni di tonnellate, -21% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, mentre su base annua la flessione dovrebbe attestarsi attorno ai 9-10 milioni di tonnellate, circa il -16% rispetto al 2019", conclude l'UP.

## **ILLEGALITÀ**

#### **6. Lunedì 15 Giugno – SQ : Taranto, Guardia di Finanza scopre frode su 3,9 milioni di litri di gasolio agricolo. L'operazione "Gipsy Fuel"**

Eseguiti nella mattinata odierna dalla Guardia di Finanza di Taranto un'ordinanza di custodia cautelare, emessa dal G.I.P. di Taranto su richiesta della Procura, nei confronti di 14 soggetti indagati e un decreto di sequestro preventivo di disponibilità finanziarie per un ammontare complessivo di 6 milioni e 700mila euro.

Dall'operazione "Gipsy Fuel", informa un comunicato, è emersa una truffa sul gasolio agricolo acquistato illecitamente per un quantitativo pari 3,9 milioni litri nel periodo 2016-2019, con un'evasione di accisa di 1,9 milioni €, un'evasione di Iva di 725mila €, nonché proventi derivanti dalla differenza del costo di acquisto e quello di vendita complessivamente pari a 4 milioni €. Per un totale complessivo di profitti illeciti pari ad 6,7 milioni €, oggetto di sequestro preventivo. Sono state, inoltre, sottoposte a sequestro 12 autobotti utilizzate per il trasporto del gasolio agricolo. (...) I reati contestati ai soggetti coinvolti a vario titolo, sono quelli di associazione per delinquere finalizzata al falso, alla sottrazione di imposta e all'emissione di fatture per operazioni inesistenti. In sintesi, l'attività illecita veniva perpetrata mediante l'approvvigionamento di ingenti quantitativi di gasolio agricolo (che sconta un'accisa agevolata) presso sei depositi commerciali compiacenti che facevano figurare le vendite a favore di soggetti aventi diritto utilizzando, a tale scopo, titoli autorizzativi (libretti UMA) artefatti e/o riconducibili a posizioni cessate oppure a titolari di aziende agricole del tutto ignari delle forniture oggetto di contestazione. Il gasolio veniva in realtà destinato a soggetti che ne facevano un uso non agevolato, per lo più autotrazione, per cui avrebbero dovuto pagare un'imposta ben maggiore. La commercializzazione del prodotto, sottolinea il comunicato, avveniva attraverso l'allestimento di veri e propri distributori abusivi, privi non solo di ogni autorizzazione amministrativa, ma anche di ogni basilare norma di sicurezza relativa al trattamento di materiale esplodente e incendiario, collocati di volta in volta nelle campagne dell'agro di Laterza. Gli impianti erano costruiti in maniera artigianale, utilizzando motori di vecchie lavatrici collegati a pistole erogatrici e, solitamente, erano ubicati nei pressi di casolari abitati con conseguente rischio per la salute dei residenti. Nel corso delle indagini sono stati sottoposti a sequestro, nella flagranza di reato, cinque impianti di distribuzione. A seguito dei sequestri gli indagati trovavano una nuova collocazione e ricominciavano il loro lucroso business illecito. In una circostanza i militari hanno scoperto che gli autori della frode avevano sottratto il gasolio sottoposto a sequestro simulando un furto. Le operazioni di sequestro sono state eseguite, oltre che nel territorio jonico, anche nella provincia di Bari.

**Commento :** Solo per i collezionisti di illegalità di antiquariato ..... ! Semmai interessante il riciclaggio di vecchie lavatrici. Chissà se Gilbarco, Tokheim, ecc. ci hanno mai pensato ?!

## **POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI**

### **7. Lunedì 15 Giugno - SQ : Auto, il bonus/malus è stato un successo?**

Nei giorni scorsi abbiamo letto del successo che avrebbe riscosso la misura di malus/bonus introdotta nottetempo con la Legge di Bilancio 2019. I dati parlano di poco più di 55 milioni di euro erogati al 10 giugno scorso, di cui hanno beneficiato poco più di 14mila veicoli (automobili fino a 9 posti, il riferimento è alla categoria M1) (*incentivi per 4.000 € ca. / veicolo ?*). Di questi, più del 77% senza contestuale rottamazione. Almeno in questo caso dunque non si può certo parlare di successo. (!?) Per giudicare la misura anche più in generale bisognerebbe tuttavia fare valutazioni che vanno ben oltre il semplice conteggio (Iva persa causa malus, reale impatto sulle emissioni, equità, ecc.). Possiamo però facilmente notare come invece nell'acquisto di moto e ciclomotori (categoria L), dove stranamente la contestuale rottamazione è d'obbligo, la misura stenti ancora a decollare, visto che a oggi del totale dei 10 milioni di euro disponibili (che sarebbero dovuti terminare nel 2019) ne sono stati erogati meno del 28%. Crediamo che difficilmente il legislatore, visto che del bonus possono beneficiare anche le società (ancora e di gran lunga i maggior acquirenti di vetture elettriche), intendesse la rottamazione come elemento qualificante della misura e non come un "pannicello" green. Peraltro la più economica delle auto elettriche, per capirci della stessa categoria della Panda, costa il doppio dell'analogo modello a benzina. Ed è difficile che un consumatore non lo noti.

**Commento :** Perché stupirsi ? Chi può ..... "se la canta e se la suona" !

### **8. Lunedì 15 Giugno – SQ : Raffinazione, “come chiudere il rubinetto del petrolio al 2050”. Intervista ad Alessandro Bartelloni (FuelsEurope) in occasione della**

## **pubblicazione di “Clean Fuels for All”, il “manifesto” della raffinazione europea verso la neutralità climatica al 2050**

“Oggi FuelsEurope, l'associazione europea dei raffinatori, pubblica la comunicazione “Clean Fuels for All”, che descrive il possibile percorso dell'industria della raffinazione europea verso la neutralità climatica al 2050. Ne abbiamo parlato con Alessandro Bartelloni, direttore politiche dell'associazione: uno scenario “aggressivo” che si basa sul potenziamento dei biocarburanti sostenibili (di prima e seconda generazione) e sul decollo degli e-fuels, carburanti che “riciclano la CO2”. Per “chiudere il rubinetto del petrolio e aprire quello delle biomasse sostenibili”, consentendo di sfruttare le infrastrutture e il parco circolante esistenti rendendo sostenibili i carburanti liquidi.

**D: La comunicazione prende le mosse dalla Vision 2050 che FuelsEurope ha presentato nel 2018. Ma, oltre a dettagliarla, le imprime un'accelerazione.**

**R :** È vero. È un percorso di transizione e trasformazione per la nostra industria. Con i nostri 40 membri – che rappresentano quasi tutta la capacità di raffinazione europea – abbiamo avviato due anni fa una discussione molto profonda sul ruolo della nostra industria nel futuro dell'Europa, nel contesto della decarbonizzazione. La decisione dei nostri membri è stata come prima cosa di contribuire alla climate neutrality. È un passo importante per un'industria come la nostra: dobbiamo impostare la trasformazione, gli investimenti e il nostro business model per contribuire all'obiettivo “net zero” al 2050.

Noi facciamo prodotti che sono importanti, indispensabili in alcuni casi per l'economia perché è difficile sostituirli: hanno una densità energetica senza pari, possono essere trasportati e stoccati in modo che non ha rivali per quantità di energia, abbiamo infrastrutture flessibili e diffuse in tutta Europa. Ma non possiamo continuare a produrre qualcosa che una volta bruciato, consumato, dà luogo a emissioni di CO2 di origine fossile. La soluzione, che non arriverà in un tempo ridotto ma progressivamente, è di sostituire il petrolio, chiudere progressivamente il rubinetto del petrolio e aprire quello delle biomasse sostenibili, dei rifiuti e della CO2 riciclata.

(....)

**D : Nella comunicazione si dice che al più tardi nel 2025 si avranno i primi impianti industriali per la produzione di e-fuels. Non è un po' troppo ottimista? Quali sono le tecnologie in questione?**

**R :** È sicuramente uno scenario aggressivo. Quanto alle tecnologie, si parte dai biofuel di prima generazione, con biomasse sostenibili – per l'olio di palma probabilmente non ci sarà futuro. Stesso discorso per l'Hvo, (*Hydrotreated Vegetable Oil*) per il quale ad esempio Eni ha già un piano per sostituire il palm oil. Si tratta di svilupparli, di farli partire, soprattutto l'Hvo. Le due tecnologie nuove per le quali invece abbiamo bisogno di impianti su scala industriale “first of a kind” sono i carburanti lignocellulosici e il waste, prodotti attraverso gassificazione o processo Fischer-Tropsch.

**D: In questa categoria rientra anche l'impianto di Crescentino che Eni ha acquistato da Mossi&Ghisolfi?**

**R :** Sì, fa parte dei biocarburanti avanzati. La grande sfida è avere impianti “sostanziali” dal punto di vista dei volumi e anche di accesso alla materia prima. Perché ci sarà anche una competizione per l'accesso alle biomasse sostenibili.

**D : Che è un problema già adesso, con volumi marginali.**

**R :** Noi siamo confortati da due studi che la Commissione europea ha fatto fare recentemente, nel 2018 e 2019. L'esecutivo europeo ha chiesto ai consulenti di identificare il potenziale di biomassa sostenibile disponibile in futuro. E i numeri coincidono con quelli che noi assumiamo sia necessario avere per questa strategia. Non stiamo parlando di qualcosa di impossibile, sono quantità che anche la Commissione prevede siano disponibili. Dove veramente occorre lavorare è invece il campo dei carburanti sintetici, gli e-fuels. La tecnologia esiste, ci sono impianti che già oggi li producono, ma fare un impianto su scala industriale richiede tempo e un grosso investimento. Per questo diciamo 2025 al più tardi.

**D : Nelle ultime settimane, mentre prende forma il piano europeo per la ripresa e si definiscono gli ingenti fondi che verranno stanziati, sembra essere partita una corsa a proporre soluzioni per la ripartenza “sostenibile”. Questo approfondimento sulla Vision 2050 è stato fatto in anche per “agganciare” il treno della ripresa?**

**R :** Sì e no. No perché questa strategia (e lo studio Concawe che c'è dietro) è stato fatto in tempi non sospetti, precedenti all'emergenza. I numeri li abbiamo calcolati indipendentemente. Sì perché adesso la Commissione nella sua proposta sta mettendo a disposizione fondi enormi, con la condizione che vengano impiegati per certi scopi: la transizione energetica e il Green deal sono due punti fermi. Per la transizione ci qualificiamo per cogliere l'occasione – anche se il nostro board aveva approvato la proposta già in precedenza.

**D : Eppure la raffinazione rischia di restare “fuori dal giro” della transizione. Penso ad esempio alla tassonomia della finanza sostenibile, che orienterà il flusso dei capitali. Riuscirete a evitare questa “ghettizzazione”?**

**R :** È un dibattito molto importante per noi e per le industrie come noi. Il dibattito sulla finanza non è chiuso, il gruppo tecnico degli esperti ha pubblicato una proposta di tassonomia che in parte condividiamo e in parte no. Ma la cosa fondamentale che noi chiediamo è che nel decidere chi ha accesso a questi fondi



venga considerata la transizione. Una classificazione bianco-nero, che pure è stata proposta, è quella secondo cui se investi nel solare hai diritto a questi fondi, se investi in una raffineria no, anche se lo fai per chiudere il rubinetto del petrolio e aprire quello della CO2 riciclata. E questo è sbagliatissimo. Noi crediamo invece che sia indispensabile consentire l'accesso a questi fondi alle industrie che fanno una proposta di questo tipo. Che propongono di contribuire all'obiettivo finale zero emissioni al 2050 e lo facciamo prendendo il meglio di quello che hanno, il nostro punto di forza, i nostri impianti, le nostre infrastrutture, il parco circolante delle auto. Con i carburanti a basse emissioni, a basso contenuto di carbonio, il beneficio c'è immediatamente sul parco circolante esistente, senza dover aspettare di sostituirlo completamente con mezzi elettrici.

**D : Come sono i rapporti con la Commissione von der Leyen?**

**R :** La commissaria all'Energia Kadri Simson ci ha detto che vuole proseguire il lavoro iniziato con il Refining Forum. Lo abbiamo apprezzato molto. La motivazione è quella giusta: proprio ora che stiamo progettando la transizione è importante avere questo "palcoscenico" per un dibattito politico su quello che la raffinazione può fare e di cui ha bisogno. Questo ci è stato comunicato. Abbiamo un dialogo molto incoraggiante con la Commissione.

**D : Resta comunque che la raffinazione andrà incontro a un ridimensionamento.**

**R :** Assolutamente. Per alcuni utilizzi ci saranno sempre più alternative ai nostri prodotti, nell'auto per esempio, anche perché i motori saranno sempre più efficienti e i consumi si riducono. Noi non facciamo previsioni di mercato ma prendiamo quelle della Commissione. Nella comunicazione "Clean planet for all" la Commissione prevede una traiettoria per la quantità di prodotti liquidi da qui al 2050 per raggiungere le emissioni zero e l'obiettivo di aumento massimo della temperatura media di un grado e mezzo. Noi abbiamo preso quel riferimento ma abbiamo detto: la domanda residua di carburanti liquidi può essere più alta di quella che la Commissione prevede, senza compromettere il "net zero", perché la CO2 rilasciata da questi carburanti sarà riciclata, non aggiungerà niente in atmosfera.

**D : Questo contributo potrà essere maggiore perché sarà più economico rispetto alle alternative, quali ad esempio un'elettrificazione di massa accelerata o il Gnl?**

**R :** Sarà una combinazione di tutto questo. Per certi utilizzi è difficile o impossibile trovare un'alternativa al carburante liquido per via della densità energetica. Per l'aviazione ad esempio tutti riconoscono che la soluzione non è l'aereo elettrico ma i carburanti sostenibili per l'aviazione (Saf, sustainable aviation fuels). Anche per le navi, soprattutto per quelle oceaniche, i vantaggi del liquido rimangono, anche se si parla sempre più di idrogeno e ammoniaca. Pensiamo che la nostra proposta possa competere bene. Sul trasporto pesante su strada l'elettrificazione tecnicamente è possibile fino a un certo punto, dipende dalle distanze e dai pesi. Il liquido se la può giocare bene. Sull'auto probabilmente ci saranno sempre di più idrogeno ed elettrificazione. Ma per certi utilizzi, per certe geografie e per certe famiglie rimarrà la preferenza per una scelta di combustione interna e di carburante liquido. Non ci proponiamo al posto dell'elettrificazione o dell'idrogeno ma come soluzione parallela. Poi il mercato deciderà.

**D : Il "mercato" però rischia di essere un po' un'astrazione, almeno finché non ci sarà una carbon tax uguale per tutti, calcolata magari sul ciclo di vita. Come riformare la fiscalità e i sussidi per garantire una concorrenza il più possibile equa, che consenta di far emergere le soluzioni più efficienti?**

**R :** Non è facile far quadrare i conti. Cosa sostituirà le accise attuali che generano gettito a partire dai carburanti di oggi? La direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici deve essere modificata per essere coerenti con gli obiettivi climatici, deve esserci una componente legata alla CO2. Detto questo, la transizione energetica non è gratis, costa. Bisognerà vedere cosa decideranno gli Stati. Se vogliono mantenere costante il flusso dovranno offrire un incentivo alla CO2 riciclata o alla CO2 rinnovabile. Poi è sempre il consumatore che paga. Si tratta di allineare uno strumento legislativo, le tasse, agli obiettivi. Prendiamo l'esempio dei trasporti: nei limiti di emissione delle auto deve essere considerato il beneficio dei carburanti a basso contenuto di carbonio o a zero emissioni. Oggi quella legislazione è bugiarda perché guarda solamente alla CO2 che esce dal tubo di scappamento. E questo indirizza artificiosamente il costruttore verso alcune scelte. Questa è una perdita secca per la nostra industria, per la nostra economia e per la nostra leadership tecnologica perché l'Europa è all'avanguardia nei motori a combustione interna e anche nei carburanti che facciamo noi, quelli low carbon.

In questa strategia, in questo percorso, non siamo "deterministici" – non possiamo esserlo anche in quanto associazione perché gli investimenti li faranno i nostri membri. Però diciamo che c'è questa possibilità, mostriamo che questo è possibile. Vogliamo invitare il legislatore e gli altri partner della catena del valore, come l'industria automobilistica o la chimica, a lavorare insieme per realizzare questa alternativa. Che ha un valore per l'economia europea: ci fa raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica in un modo più efficace e più efficiente.

**Lunedì 15 Giugno – SQ : Gestori carburanti, boicottaggio del prezzo del servito sui p.v. Eni. Da parte di Gisc-TV per una settimana**

Con una lettera inviata oggi, Gisc-Tv ha comunicato a Eni che da lunedì 22 giugno e fino a sabato 27 i gestori si asterranno dalle vendite di carburanti sugli erogatori dedicati alla modalità "servito. Oltre ad una locandina per informare dell'iniziativa di protesta la clientela, sugli erogatori dedicati al "servito" verrà esposto un avviso con l'invito alla clientela di spostarsi sulle corsie "iperself" dove godranno del normale servizio prestato sul "servito". I gestori hanno altresì deciso, in attesa di una soluzione concordata con Eni, di procedere autonomamente al necessario recupero del reddito ritenuto del tutto insufficiente per l'attività prestata dagli stessi, con i margini fermi al 2014. Senza contare i maggiori costi derivanti da nuove incombenze a carico delle gestioni. A far data perciò dal 29 giugno, e a tempo indeterminato, i gestori potranno aumentare di almeno un centesimo al litro, IVA compresa, il delta di prezzo previsto dagli accordi in essere relativi al "prezzo massimo", ovvero l'aumento, rispetto al prezzo consigliato sarà di almeno 0,015 Euro/litro per la modalità "iperself" e di 0,025 Euro/litro per la modalità "servito". Un aumento deciso "per oggettiva e grave necessità economica". (...) In un comunicato si fa presente che quella decisa "è una forma di protesta anomala perché non crea assolutamente alcun tipo di disagio alla clientela, con gli impianti che restano regolarmente aperti. Un piccolo danno per i Gestori, ma un grosso danno per Eni". Perché, spiega il comunicato, pochi all'infuori del settore sanno dove finiscono i centesimi di differenza tra il prezzo in self-service e quello del servito e ancor meno sanno che tale differenza è stabilita esclusivamente dalla compagnia petrolifera. Per fare un esempio, su un litro di carburante, su 20 centesimi di differenza 2 cent vanno al Gestore, 14,4 cent alla compagnia petrolifera e 3,6 cent allo Stato. "E di questi tre l'unico a metterci manodopera e costi è il gestore che è quello che guadagna meno, persino lo Stato guadagna più del gestore senza muovere un dito! Per Eni l'unica fatica è decidere quanta deve essere la differenza di prezzo e... incassare".

**Considerazioni:** Confesso che non avevo idea che la ripartizione del "Delta Servito vs Self" fosse nei termini sopra riportati. Se così difficile dare torto ai gestori .... Faib, Figisc, Fegica cosa dicono ? Devo capire meglio ....

## **9. Venerdì 19 Giugno : - SQ : Faib, Fegica e Figisc a Eni: riaprire il tavolo negoziale Per individuare soluzioni in grado di superare l'estrema difficoltà delle gestioni a marchio. Rispetto all'accordo del 2014 scaduto da oltre tre anni**

Ieri Faib ha messo per iscritto, in una nota a firma del presidente Landi inviata a Eni in via ufficiale, ciò che la federazione di categoria dei gestori carburanti ha sollecitato per le vie brevi nel corso delle ultime settimane, rappresentando lo stato di estrema difficoltà economica delle gestioni a marchio, sia in riferimento al periodo di prolungata pandemia che ha fatto registrare una contrazione delle vendite di oltre l'80%, sia per l'insufficiente e superata redditività delle attività derivante dall'Accordo del 2014, ampiamente scaduto da oltre tre anni. Sempre ieri Fegica e Figisc hanno scritto due distinte lettere a Eni in cui formulano richieste analoghe. Nella nota Faib evidenzia tra l'altro che aumentano di giorno in giorno le segnalazioni di sofferenza economica dei gestori a marchio, che devono sostenere costi di gestione insostenibili a fronte di una contrazione degli erogati che rende ancor più incerto l'equilibrio economico, in uno scenario che appare estremamente preoccupante sotto tanti profili, sia contingente che di prospettiva. Sollecitando Eni ad agire, "perché, rileva la nota, l'unica cosa che non possiamo permetterci - né l'azienda né, tantomeno, i gestori - è un'attesa fine a sé stessa" riponendo fiducia nel dialogo tra le parti per superare questa fase così delicata, "per individuare soluzioni all'altezza delle sfide che ci attendono". Nella lettera della Fegica, firmata dal presidente Di Vincenzo, oltre a chiedere un incontro unitario con Faib e Figisc, si richiama la necessità di recuperare il ruolo propulsivo di Eni per contribuire a creare le condizioni per una forte fase di rilancio che abbia al centro la figura del gestore. D'accordo su parlare di stazione "dei servizi", evitando però iniziative scollegate, spezzettamenti e liquidazione di "segmenti di rete". Rilanciando come imperativo categorico la proposta di arrivare ad una riduzione complessiva di 10.000 impianti ( Sic ! ) sulla rete ordinaria e di 100 su quella autostradale. Evitando di ragionare per uscire dall'impasse solo di pochi millesimi, perché sarebbe mera utopia. Dal canto suo la Figisc, in una lettera più breve del presidente Bearzi, chiede formalmente l'avvio di una fase di negoziazione per il rinnovo e l'adeguamento degli attuali accordi normativi ed economici che regolano i rapporti tra Eni e imprese di gestione. Puntando da subito su misure in grado di riportare stabilmente valore a tali imprese, mirando ad un risultato di giustificazione e di sostenibilità economica delle stesse, e in una fase successiva su una concertazione relativa ai temi generali del settore e, in primis, su una reale razionalizzazione della rete, con un ragionamento a tutto campo sugli istituti contrattuali, che consenta di affrontare la transizione del comparto in un modo meno precario dell'attuale.

**Considerazione :** Sono d'accordo sul fatto che l'emergenza richiede interventi ad hoc quindi comprendo le iniziative delle rappresentanze dei gestori. Continuo a non essere d'accordo sul fatto che i "temi generali

*del settore” possano ancora essere considerati rinviabili a tempi futuri indeterminati. Il problema della razionalizzazione della rete che l'emergenza coronavirus ha fatto esplodere nella sua drammaticità è strettamente legato a quello di una rivisitazione dei ruoli e quindi dei rapporti economici tra i vari partecipanti della filiera il che a sua volta vuol dire individuare e condividere gli scenari di mercato da parte di tutti gli attori, ecc. ecc. Se dipendesse da me, e l'ho detto in un altro contesto, sentirei come priorità assoluta quella di garantire alla categoria la “sopravvivenza”, che non significa... al limite della sopravvivenza, ma a tempo determinato, diciamo, per i prossimi sei mesi da utilizzare per cominciare a mettere le basi di un progetto di razionalizzazione del settore di respiro più grande per verificare se ci sono veramente disponibilità e possibilità per rimuovere gli ostacoli che finora l'hanno impedito. Al riguardo vorrei essere certo che c'è la disponibilità a considerare i ruoli e quindi i rapporti commerciali del futuro improntati alla massima flessibilità perché così lo richiederà l'evoluzione del mercato nei prossimi anni. Mi piacerebbe avere l'opportunità di confronto con Faib, Figisc, Fegica su questi temi: una proposta è stata fatta ma non mi pare che abbia raccolto consensi. Non è un buon segno.*

## **TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE**

### **10. Giovedì 18 Giugno – SQ : Metano auto, Ngv respinge le accuse T&E“Tecnologia matura, economica e bio”**

Siamo di fronte all'ennesima esternazione dell'Ong Transport&Environment che si scaglia contro il metano per autotrazione, questa volta mirando all'Italia.

Le associazioni che promuovono il metano per autotrazione in Italia (Ngv Italy) ed in Europa (Ngva Europe) si chiedono come mai tale nervosismo da parte dell'Ong (e chi ci sta dietro) per una filiera come quella del metano per autotrazione che rappresenta meno dell'1% del parco auto e dei mezzi pesanti.

Forse le ragioni stanno nel fatto che il metano, a differenza di altre soluzioni, è una tecnologia matura e “cost effective” e che nel suo piccolo riscuote interesse da vari operatori sia dal punto di vista ecologico che dal punto di vista economico, con benefici riconosciuti non solo in Europa ma anche, ed in misura persino maggiore, in tutto il resto del mondo.

Forse la frustrazione dell'Ong è aumentata con l'emergenza appena trascorsa, che ha rivoluzionato i piani di crescita di certe soluzioni nell'autotrazione.

Infatti è stato sempre puntato il dito sulla propulsione con motori a combustione interna come artefici del maggior inquinamento urbano, colpevoli di aver reso, in Italia, la Pianura Padana come l'area più inquinata in Europa. Mentre il recente lockdown ha dimostrato che il traffico stradale non è la causa principale dell'inquinamento visto che le concentrazioni di emissioni in Pianura Padana non sono scese drasticamente come sperato. Questo fatto si spiega ad esempio con un recente studio dell'Arpa che ha evidenziato come il particolato sia principalmente causato da fonti non legate al trasporto e che la quota ascrivibile ai veicoli terrestri sia principalmente dovuta a freni e pneumatici e solo marginalmente ai motori a combustione. Quindi eliminare il motore a combustione, come auspicherebbe l'Ong in oggetto, a favore di altre propulsioni, non risolverebbe il problema.

Sempre sulla formazione di particolato dovuto ai motori a combustione interna alimentati a metano ci sono pubblicazioni accreditate dal Cnr, dal Jrc e dall'Empa (enti indipendenti e quindi sicuramente neutrali di natura) che smentiscono categoricamente quanto dichiarato dall'Ong in oggetto, ovvero che il metano produca particolato ultrafine in quantità smisurate o oltre i limiti. La frustrazione dell'Ong è che non si può andare contro le leggi della chimica e la fisica, ed una molecola come il metano è intrinsecamente pulita e garantisce una combustione completa.

Esiste poi un altro argomento che crea sicuramente nervosismo nell'Ong in oggetto, ovvero il fatto che l'unico combustibile rinnovabile immediatamente disponibile è proprio il metano bio, che viene prodotto naturalmente nei processi anaerobici e che, catturato ed usato nell'autotrazione, riduce sensibilmente l'effetto serra. Il biometano è attualmente l'unico combustibile rinnovabile che ha già l'infrastruttura pronta per poterlo distribuire capillarmente, a costo zero, e quindi diventa il primo “enabler” per la “carbon neutrality”.

Inoltre, i riferimenti alla regolamentazione, al suo rispetto e agli inasprimenti con i futuri limiti Euro 7 sono l'ennesimo segno di nervosismo dell'Ong in oggetto, che teme probabilmente il fallimento di certe propulsioni a favore del metano che, invece, non teme i limiti futuri di emissioni. Il metano è in grado di realizzare una propulsione near-zero emissions senza problemi grazie alle sempre più efficienti tecnologie di trattamento ed eliminazione degli inquinanti dai gas di scarico.

Infine il metano, nelle sue forme Cng e Lng, è in grado di coprire tutte le applicazioni del trasporto terrestre, dal settore della mobilità urbana a quello del trasporto di lungo raggio, primato che genera sicuramente

invidia.

In conclusione da una Ong, sulla carta neutrale, ci si aspetterebbe un approccio "large collaborative" come auspicato dalla UE, ed inclusivo di tutte le soluzioni valide a contrastare in maniera efficace l'inquinamento, come auspicato dall'Oms. Invece l'evidente nervosismo obnubila l'oggettività a favore dell'ingiustificata denigrazione.

***Commenti :** La settimana prossima valuterò la opportunità/ possibilità di associare Assoindipendenti ad Ngv Italia. In questa controffensiva a T&E molte ragionevoli considerazioni che proprio per essere ragionevoli non posso che generare nervosismo e frustrazione in coloro che pure agendo a favore di un fine condivisibile dimostrano poco buon senso e solo una buona dose di fanatismo. Purtroppo non sono io soli, ma sono certo che ... non prevalebunt !*

## **11. Mercoledì 17 Giugno – SQ : Phase out al 2025, Legambiente porterà il tema agli Stati Generali. Il presidente Ciafani ribadisce alla Staffetta il no al rinvio. Ieri conferenza con Todde (Mise), Tamburi (Enel) e Carelli (M5S) sulla transizione, ma il Mise non si espone**

(...) Ieri la questione carbone è stata sollevata in una conferenza online organizzata da Enel e Uninettuno cui hanno preso parte la sottosegretaria del Mise Alessandra Todde e il direttore Enel Italia Carlo Tamburi, con la moderazione del senatore del Movimento 5 Stelle e "facilitatore comunicazione" Emilio Carelli, dal titolo "L'energia del futuro: la transizione energetica tra sfide ed opportunità". Due giorni dopo l'annuncio di Terna che il phase out del carbone in Sardegna al 2025 è tecnicamente impossibile e tre giorni prima dell'intervento (atteso) a Villa Pamphili, Legambiente ribadisce alla Staffetta che gli ambientalisti non si arrendono: "se l'uomo è andato sulla luna in 7 anni da quando il presidente degli Stati Uniti ha deciso di lanciare il progetto, in 5 anni immaginiamo che si possano fare moltissime cose", commenta Ciafani. (....) Legambiente continuerà ad opporsi alle conversioni a gas: "le centrali a carbone si possono rimpiazzare con nuovi impianti rinnovabili e non centrali a gas come si sta cercando di fare a La Spezia, Brindisi e Latina. Con il decreto Marzano abbiamo riempito il Paese di impianti a turbogas e a ciclo combinato che sono andati alla metà del numero di ore per cui erano stati pensati". Nel decreto semplificazioni, dice ancora Ciafani, "bisogna evitare che gli impianti impieghino anni da quando sono pensati a quando entrano in attività e bisogna velocizzare l'iter di autorizzazione degli accumuli". Inoltre bisognerà portare avanti una battaglia contro le posizioni contrarie all'installazione delle rinnovabili "come i pannelli fotovoltaici nei centri storici. Il ministro dei beni culturali Dario Franceschini deve dare un indirizzo chiaro alle sovrintendenze, sono uno dei problemi principali sul territorio, perché si incaponiscono contro gli impianti". Le sovrintendenze "non capiscono che il cambiamento del paesaggio va governato e non attraverso i dinieghi".

***Commento:** ... a proposito (vedi articolo precedente) di fanatismo ..... e di gente, diciamo, strana in circolazione !!! Se la lasciamo fare certa gente sarebbe capace di mettere i pannelli solari al Colosseo e qualche pala eolica in cima alla cupola di San Pietro ! E si chiamano pure Legambiente! Vergogna ! Non meritano altre parole. Piuttosto cerchiamo di ricordarci al momento opportuno (inevitabilmente le elezioni) della politica che sostiene Ciafani e suoi simili.*

## **12. Venerdì 19 Giugno – QE : Contributi auto, Unrae in pressing sul Governo per apertura a Euro 6. L'Unione accusa: "Atteggiamento ideologico di una parte della maggioranza"**

Nel dibattito sulle misure da adottare per favorire la ripresa dell'automotive, prende posizione Unrae, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri. In un comunicato dai toni decisi, l'Unione chiede a una parte della maggioranza - rivolgendosi implicitamente al Movimento 5 Stelle - di accantonare "un atteggiamento ideologico e sordo a qualunque argomento pragmatico". Il riferimento è alla discussione in corso sui contributi statali per l'acquisto di autoveicoli.

Attualmente l'Ecobonus, recentemente rifinanziato, è destinato solamente alle auto elettriche o ibride. Con un emendamento (n.44.15) al DL Rilancio, il Partito Democratico, Italia Viva e Liberi e Uguali, con il dem Gianluca Benamati primo firmatario, chiedono invece di estendere il bonus ai diesel e benzina Euro 6. Il Movimento 5 Stelle l'ha più volte catalogata come una proposta "anacronistica".

L'emendamento - che alcuni hanno denominato "svuota piazzali", poiché favorirebbe anche lo smaltimento dell'invenduto accumulato dai concessionari durante il lockdown - continua a essere al centro del confronto



fra le forze di Governo, che devono ancora trovare una sintesi. È da interpretare in tal senso anche lo slittamento dell'arrivo del DL Rilancio alla Camera, previsto per il 29 giugno. “Chi ha veramente a cuore l'ambiente, e non solo una sterile ideologia, avrebbe il dovere di agevolare concretamente la sostituzione di veicoli vetusti con veicoli di ultima generazione”, sottolinea Unrae parlando di un “settore che oggi rischia di scomparire, e per il quale non sono state trovate ancora risorse adeguate”.

L'Unione, così come fatto da Anfia nel corso degli Stati generali, propone al Governo alcune soluzioni. Si chiede, come detto, l'allargamento dell'Ecobonus, l'allineamento alla fiscalità europea dell'auto aziendale e il sostegno allo smaltimento dei veicoli invenduti durante il lockdown. Per il trasporto merci, invece, si suggeriscono incentivi alla rottamazione e l'incremento delle detrazioni per le imprese.

“Nelle ultime ore è stata paventata ancora la volontà - di parte della maggioranza - di limitare gli incentivi ai veicoli con un prezzo inferiore a 18.000 €, e di escluderne tutti gli Euro 6 di ultima generazione a prescindere dal loro livello di emissioni. Una misura del genere andrebbe a favorire pochissimi marchi fra le decine presenti nel segmento, creando una grave distorsione del mercato senza riuscire a rilanciarlo”.

*Solo un desolato “No comment”.*

### **13. Venerdì 19 Giugno – SQ : Italia e Germania, Pniec a confronto . La transizione non è uno spuntino leggero per nessuno, ma lo “stomaco” tedesco è assai più robusto**

(...) La versione definitiva del Pniec tedesco offre diversi spunti di riflessione. Invece della riduzione del 40% dei gas serra entro il 2030, il Piano assume quella più sfidante, proposta dalla Commissione europea (-55%), e coerentemente per il 2050 ipotizza un calo tra l'80 e il 90 %, non lontano dall'impatto climatico zero.

Sono entrambe scelte indicative di quale sarà quasi certamente la decisione finale dell'Ue. Tuttavia, poiché per il ricorso al carbone il Piano conferma il tradizionale indirizzo politico (nel 2030 il suo contributo al bilancio energetico diminuirà solo del 47%), non è da escludere la replica della difficoltà incontrata dalla Germania a realizzare l'obiettivo di decarbonizzazione assunto per il 2020.

È questo uno dei due aspetti più critici del Piano, anche se, rispetto al passato, nel prossimo decennio il peso della politica energetico-climatica non graverà principalmente sulle rinnovabili elettriche, che conserveranno comunque un ruolo importante. Dovranno soddisfare il 65% della corrispondente domanda, con lo sforzo concentrato sull'eolico (nel 2030 87-91 GW tra onshore e offshore) e il fotovoltaico (98 GW), Pur avendo lo stesso target della Germania - rinnovabili che copriranno il 30% del consumo finale – il nostro Pniec si propone di realizzarlo con un contributo del 55% da parte delle Fer elettriche. Di conseguenza, con il prevedibile innalzamento dell'obiettivo di decarbonizzazione, la produzione elettrica rinnovabile attualmente prevista per il 2030 dovrà aumentare almeno del 60%: una prospettiva da far tremar le vene e i polsi.

Gli altri due punti di forza del Piano tedesco sono la riduzione dei consumi e il trasporto. La domanda primaria di energia si ridurrà infatti del 54,5% rispetto al 2008, mentre il contributo delle Fer ai consumi nel trasporto passerà dal 9% del 2020 al 27% nel 2030.

Non è solo la percentuale a fare la differenza rispetto al Pniec italiano (22%). Altrettanto importante è il maggior contributo della mobilità elettrica (47% sul totale delle rinnovabili), molto più efficiente delle soluzioni alternative: per ogni unità di energia consumata, mediamente ne fa risparmiare tre di prodotti petroliferi. Contributo che il Pniec italiano prevede invece molto più basso: 12%. Di conseguenza, il Piano tedesco valuta che nel 2030 saranno in circolazione circa 10 milioni di veicoli elettrici (un po' più del 20% del totale), mentre il nostro Piano ne ipotizza 4 (percentualmente circa la metà della Germania). (...)

Il secondo aspetto critico del Piano tedesco riguarda gli squilibri territoriali tra generazione e domanda elettrica, che pongono notevoli problemi alla gestione del sistema. I 79-84 TWh che saranno prodotti nel 2030 da impianti eolici offshore, ubicati nel Mare del Nord, cui si aggiungerà una quota significativa dei 140-145 TWh provenienti da quelli a terra nelle regioni settentrionali, in gran parte destinati a soddisfare una domanda che ha il suo baricentro molto più a sud, richiedono sia notevoli potenziamenti della rete di trasmissione, sia la sua digitalizzazione spinta, accompagnata dal supporto di adeguati sistemi di accumulo. Anche se queste problematiche sono in non piccola misura controbilanciate dalla interconnessione con le reti dei paesi limitrofi, facilitata da un'orografia molto più favorevole di quella italiana, la gestione della trasmissione è complicata anche dal fatto di essere ripartita tra quattro operatori – 50Hertz, Amprion, Tennet e TransnetBW – che oltre tutto lamentano procedure di approvazione troppo lunghe. Così il potenziamento delle reti esistenti e la realizzazione di nuove linee, che dovevano essere completati entro il 2022, in concomitanza con la fuoriuscita della Germania dal nucleare, non lo saranno prima del 2025. Anche in Germania la transizione energetica non è dunque uno spuntino leggero, ma lo stomaco del paese è in tutti i sensi molto più robusto del nostro.

#### 14. Venerdì 19 Giugno – SQ : Il Parlamento UE approva i criteri per gli investimenti sostenibili

Mercoledì il Parlamento europeo ha dato il via libera definitivo a una nuova legislazione sugli investimenti sostenibili (la cosiddetta tassonomia). Il testo stabilisce sei obiettivi ambientali e consente di etichettare un'attività economica come sostenibile dal punto di vista ambientale, se questa contribuisce ad almeno uno degli obiettivi approvati, senza danneggiare significativamente nessuno degli altri.

Gli obiettivi sono: la mitigazione del cambiamento climatico e l'adattamento; l'uso sostenibile e la protezione delle risorse idriche e marine; la transizione verso un'economia circolare, compresa la prevenzione dei rifiuti e l'aumento dell'assorbimento di materie prime secondarie; la prevenzione e il controllo dell'inquinamento; la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

La definizione di chiari criteri europei "verdi" per gli investitori, si legge in una nota del Parlamento, è fondamentale per permettere agli imprenditori di raccogliere più fondi pubblici e privati, e all'UE di diventare neutrale dal punto di vista delle emissioni di carbonio entro il 2050, come stabilito nello European Green Deal.

La Commissione stima che l'Europa abbia bisogno di circa 260 miliardi di euro all'anno di investimenti supplementari per raggiungere i suoi obiettivi climatici ed energetici per il 2030. (...)

“La tassonomia per gli investimenti sostenibili è probabilmente lo sviluppo più importante per la finanza dopo la contabilità. Sarà una svolta nella lotta contro il cambiamento climatico”, ha detto la negoziatrice capo della commissione Ambiente, Sirpa Pietikainen (PPE, FI). “Rendere più verde il settore finanziario è un primo passo per fare in modo che gli investimenti servano alla transizione verso un'economia neutrale dal punto di vista delle emissioni di carbonio”, ha aggiunto.

“Tutti i prodotti finanziari che si dichiarano sostenibili dovranno dimostrarlo secondo criteri rigorosi e ambiziosi dell'UE. La legislazione prevede anche un chiaro mandato alla Commissione per iniziare a definire le attività dannose per l'ambiente. La graduale eliminazione di tali attività e investimenti è importante per raggiungere la neutralità climatica, tanto quanto il sostegno alle attività decarbonizzate”, ha dichiarato il relatore della commissione affari economici Bas Eickhout (Verdi/ALE, NL).

Le attività che sono incompatibili con la neutralità climatica, ma che sono considerate necessarie nella transizione verso un'economia neutrale dal punto di vista climatico, sono etichettate come attività di transizione o attività abilitanti. Devono avere livelli di emissioni di gas serra corrispondenti alle migliori prestazioni del settore.

I combustibili fossili solidi, come il carbone o la lignite, sono esclusi, ma il gas e l'energia nucleare potrebbero essere potenzialmente etichettati come attività abilitante o di transizione, se si rispetta il principio del “non fare danni significativi”. (...)

#### 15. Venerdì 19 Giugno – SQ : Smog: col lockdown crollo ossidi azoto, per le polveri "dinamica complessa". Report Life Prepair: nel Bacino Padano calo NO2 fino a 38%, PM10 fino a 14%. Oltre alla sabbia del Caspio possono aver pesato agricoltura, riscaldamento e meteo

Nel mese di marzo in corrispondenza con l'attivazione delle restrizioni alla libera circolazione e ai contatti sociali per il Covid-10, nel Bacino Padano si è registrato un calo molto rilevante degli ossidi di azoto, con una flessione fino a quasi il 40% dell'NO2, e uno più contenuto delle polveri, con una riduzione fino al 14% del PM10. E' quanto emerge da un report diffuso oggi da Life Prepair, il progetto europeo che si occupa di politiche della qualità dell'aria nel bacino padano, e che ha come partner le Regioni Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia, Piemonte, Friuli Venezia Giulia e relative ARPA, la Provincia Autonoma di Trento, ARPA Valle d'Aosta, le municipalità di Milano, Torino e Bologna, ART-ER, Fondazione Lombardia Ambiente e l'Agenzia per l'Ambiente della Slovenia.

Più nel dettaglio secondo il report gli inquinanti gassosi presi in considerazione, benzene e ossidi di azoto (NOx), hanno mostrato cali importanti sia rispetto ai mesi di marzo 2016-2019 sia rispetto ai periodi precedenti il lockdown, raggiungendo valori fino al 58% per l'NO e al 33% e 38% rispettivamente per benzene e NO2. (...)

Il particolato - PM10 e PM2.5 presenta invece una "dinamica complessa", rileva il rapporto: i valori di PM10 registrati dalle stazioni nel mese di marzo sono, come detto, mediamente inferiori rispetto agli anni precedenti anche se con una diminuzione meno marcata rispetto agli inquinanti gassosi, pur con una rilevante diminuzione dei valori massimi. (...)

"Possiamo ipotizzare - si legge in una nota di sintesi - che la relativamente minore diminuzione del particolato rispetto agli inquinanti gassosi sia dovuta a una serie di concause quali: la presenza di quantitativi di inquinanti precursori, come l'ammoniaca derivante dall'agricoltura e dall'allevamento, in concentrazione sufficiente a produrre PM di origine secondaria. Allo stesso tempo l'aumento dei consumi di gas e di legna per riscaldamento domestico,

in condizioni meteorologiche che hanno limitato la dispersione degli inquinanti, ha prodotto emissioni della componente primaria".

"Questi primi risultati - rileva ancora lo studio - sembrano confermare la necessità di una strategia incentrata su interventi plurisettoriali e multi-inquinante a larga scala, con interventi mirati a ridurre sia le emissioni dirette che dei precursori delle PM. (.....)

**Considerazione :** *Posso arguire che il "lockdown-mobilità" ha influenzato poco la "produzione" di particolato e che di conseguenza non è la motorizzazione diesel, (inclusi euro0-1-2-3-4-5) non è la responsabile principale di detta "produzione". Apparentemente è così. A qualcuno, ad esempio, di Legambiente la cosa potrebbe interessare ?*

## **16. Venerdì 19 Giugno – QE : Riduzione CO2, Cdp e Snam lanciano società per il rimboschimento. L'obiettivo è piantare 3 mln di nuovi alberi sui terreni di PA ed enti locali entro il 2030**

Nuova collaborazione tra Snam e Cassa depositi e prestiti. Le due società hanno avviato un'iniziativa per lo sviluppo e la realizzazione di progetti di riduzione e assorbimento delle emissioni di CO2, tramite interventi di rimboschimento e creazione di aree verdi sul territorio italiano.

Con questo obiettivo – spiega una nota - sarà costituita a breve una società benefit, che promuoverà e realizzerà una serie di iniziative su terreni della Pubblica Amministrazione e degli enti locali, "sostenute economicamente da aziende e privati, mediante la vendita di servizi di piantumazione". Snam e Cdp puntano a piantare 3 milioni di nuovi alberi entro il 2030. La nuova società potrà avvalersi delle competenze economico-finanziarie di Via Goito, "che contribuirà a curare i rapporti con le istituzioni competenti, valutando il coinvolgimento delle società appartenenti al gruppo e della propria rete di fornitori". Snam, invece, "apporterà il know-how industriale e tecnico maturato in anni di esperienza in iniziative di ripristino ambientale connesse ai propri progetti infrastrutturali, nonché competenze nell'efficienza energetica e nella riforestazione urbana". (....)

**Considerazione :** *Come mai Legambiente, Motue-E, Enel X, & Others non sono ancora insorti a contestare lo spreco di risorse finanziarie dello Stato distolte da investimenti a favore della mobilità elettrica ?!*

## **Non Petrolio Italia**

*Vedi "Prima Pagina"....*

*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)*