



Assoindipendenti

Newsletter N. 24 / 2020

RISERVATA

12 Luglio 2020

L'argomento della illegalità torna ad essere importante grazie alla notizia di un procedimento penale archiviato (vedi Prima pagina), per l'operazione "Pizza Fuel" della Procura di Padova e dalle difficoltà di applicazione dell'E-Das, ma poi si parlerà anche di monopattini elettrici.

Prima Pagine

1 - Frodi carburanti, "archiviato procedimento per ricettazione contro Miotto" (SQ)

Emergenza Covid-19

2 - Cronache e impatti della crisi, tra urgenze ed esigenze di lungo periodo (SQ)

3 - Faib, Fegica, Figisc, la stagione della solidarietà è finita (SQ)

Mercato

4 - Carburanti, l'Antitrust "censura" la Campania su impianti ghost (SQ)

5 - Stacchi Italia, benzina cala a meno 18 e diesel a meno 13 (SQ)

Illegalità

6 - Frodi carburanti, grande operazione Gdf a Padova (SQ)

7 - Assopetroli, finita l'emergenza riparte "pendolarismo del pieno" con la Slovenia (SQ)

8 - E-Das, Assopetroli: "Serve transizione graduale"(QE)

Politica, Istituzioni & Associazioni

9 - Cosa succede in Assopetroli ? (SQ)

10 - Raffinazione, le preoccupazioni dei sindacati per la situazione in Sicilia (QE)

11 - Raffinazione, emendamento al DL Rilancio

12 - DL Rilancio, salta la norma sulla raffinazione (SQ)

13 - Raffinazione, è l'ora di agire (SQ)

14 - Illegittimità della imposta regionale sulla benzina (Irba) del Lazio (SQ)

Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

15 - UK, targhe "verdi" per le e-car

16 - Rotta verso l'elettrico, ma servono incentivi (QE)

17 - Le emissioni auto Ue aumentano ancora, Bruxelles chiede incentivi ai 27(QE)

18 - Auto e limiti di emissioni, di cosa parliamo (SQ)

19 - Monopattini, nuova partnership Enel X-Bird (QE)

20 - Incentivi auto, riformulazione al vaglio del Mef

21 - Nucleare, estendere la vita dei reattori (SQ)

PRIMA PAGINA

1. Venerdì 3 Luglio – SQ : Frodi carburanti, "archiviato procedimento per ricettazione contro Miotto"

In riferimento all'operazione "Light Fuel", Giancarlo Miotto comunica in una nota che, in relazione al

procedimento penale nei suoi confronti per il reato di ricettazione, il Giudice per le indagini preliminari Andrea Battistuzzi, esaminata la richiesta di archiviazione n. 8732/19 del Pubblico ministero Roberto Terzo, ha archiviato il procedimento in quanto “gli esiti delle indagini e le consulenze tecniche non appaiono idonei a sostenere l'accusa in giudizio”.

Considerazioni : Sono un cittadino italiano che ha in grande rispetto la Magistratura, dalle Procure alla Cassazione, come pure per le Forze dell' Ordine, anche quando non è così immediato interpretarne le sentenze nel succedersi dei vari gradi di giudizio. Nel caso specifico se il GIP ha ritenuto di archiviare il procedimento penale nei confronti del sig. Giancarlo Miotto in quanto “gli esiti delle indagini e le consulenze tecniche non appaiono idonei a sostenere l'accusa in giudizio” a me sta benissimo perché in certi casi non si deve guardare alle cose viziandole da preconcetti che non hanno oggettive motivazioni. Il cittadino italiano di cui sopra, rivisitando tutta la storia (due anni di indagine da parte della Procura di Venezia e della GdF del Comando locale, il ricorso al Tribunale del Riesame dopo un mese mezzo, un Pubblico Ministero che impiega quasi altri 2 anni per le sue indagini, un GIP che si prende almeno altri 6-8 mesi per decidere di archiviare il procedimento) potrebbe concludere che c'è qualcosa che non va e che qualcuno ha sbagliato: la Procura di Venezia, il Pubblico Ministero ? il GIP ? Chi ha fatto le leggi ? Il cittadino vorrebbe saperlo visto che il contribuire a finanziare i costi della macchina dello Stato e quindi della giustizia sembra dargliene il diritto, ma al piacere di sapere che un cittadino è innocente dopo essere stato ingiustamente accusato di colpe non commesse vorrebbe associato quello di una pubblica ammissione che un qualche errore c'è stato. E' molto probabile che altri procedimenti penali in corso (ce ne sono ?) per presunti reati di ricettazione o ad essi riconducibili, avranno lo stesso esito, ma allora ci troveremmo davanti un nuovo problema. Vi lascio indovinare quale.

EMERGENZA COVID-19

2. Venerdì 19 Giugno – SQ : Cronache e impatti della crisi, tra urgenze ed esigenze di lungo periodo

Nel nuovo numero di Energia (Rie)

Nel nuovo numero 2/2020 di Energia, la rivista trimestrale del Rie diretta da **Alberto Clò**, in distribuzione in questi giorni, è tutto un susseguirsi di domande e risposte sugli effetti del trauma del Coronavirus nel medio-lungo termine, su quali risorse Stati e imprese potranno far conto, sull'agenda delle priorità, su come riprendere il filo delle analisi che si erano fatte in precedenza. Di seguito la consueta sintesi della Presentazione. (...) Per informazioni www.rivistaenergia.it *(ne consiglio una veloce lettura)*

Il mondo dell'energia, nelle sue diverse articolazioni, ha reagito al trauma del coronavirus tra due estremi. Su un versante, rileva **Alberto Clò** nella presentazione del nuovo numero, chi ha sostenuto che “niente sarà come prima”, a indicare che la pandemia ha cambiato drasticamente la sostanza delle questioni che si dovevano affrontare, a iniziare da quella climatica. Ogni documento, argomento, scenario su cui si stava lavorando si è come dissolto in una fitta nebbia che avvolge il presente e un futuro ancora indecifrabile. Disegnarlo guardando dallo specchietto retrovisore non favorirebbe la ricongiunzione col passato, mentre una qualsiasi altra prospettiva è maledettamente difficile da delineare, perché troppe e troppo incerte sono le variabili in gioco. Sul versante opposto, si è sostenuto invece che “nulla è cambiato”: che la pandemia è un fatto limitato e temporaneo mentre i cambiamenti climatici sono strutturali, permanenti, molto più gravi. Secondo Clò, vi è probabilmente del vero in entrambe le posizioni. Come guardare allora al presente e insieme al futuro? Come conciliare le urgenze immediate con le esigenze di lungo termine, tra cui il contrasto ai cambiamenti climatici? Una complementarietà che non è emersa nel dibattito di questi mesi, dove la retorica delle buone intenzioni ha fatto spesso aggio sulla dura realtà delle cose.

Accrescere il livello di paura e di allarmismo, teme Clò, non rafforza comunque la consapevolezza sulle sfide ambientali da affrontare, sollevando piuttosto reazioni di segno contrario. Convinti dell'opportunità di affrontare sia l'urgenza dei problemi che le esigenze di lungo termine, il nuovo numero di Energia analizza perciò entrambi questi versanti: sperando che i primi abbiano a risolversi quanto prima e che vengano adottate le opportune politiche per affrontare le seconde.

Sempre in tema di posizioni estreme, Clò ricorda che il 21 maggio l'Economist ha titolato la copertina Seize the moment, cogli l'attimo, a indicare l'opportunità che la crisi offre agli Stati di adottare misure in grado di abbattere la curva delle emissioni, dimostrando che “pandemic has been a catalyst for a breakthrough on the environment”. Un'opportunità che richiederebbe, da un lato, la fissazione di obiettivi chiari su cui concentrare le risorse disponibili e, dall'altro, un'azione coordinata a livello mondiale, che è mancata dopo l'Accordo di Parigi e anche durante la pandemia in cui siamo ancora intrappolati. Perché, scrive, da soli non si va da nessuna parte.

Quello che stiamo vivendo è infatti un evento drammatico, inatteso, pur se da tempo paventato.

imprevedibile nei suoi effetti. (...) Una pandemia affatto egualitaria perché ha aggravato, dilatandole, le disparità sociali (per genere, età, reddito, istruzione, territori, occupazione). Guardando perciò al futuro bisognerebbe porre il valore dell'equità al centro della ricostruzione, anche nelle politiche ambientali che si invocano come antidoto alla crisi, così da appianare il divario che sinora hanno manifestato rispetto ai bisogni delle classi popolari su cui più hanno gravato.

La conclusione (di Battistelli) è che riprendere là dove si era rimasti, ricorrendo alle medesime politiche, sarebbe un errore grave e controproducente rispetto agli obiettivi attesi, con il rischio di incontrare ancor più resistenze di quanto sinora accaduto. Tanto più tenendo conto delle prospettive recessive che si profilano (...) quando afferma (Sergio De Nardis) che "la recente proposta di Recovery fund della Commissione europea può rappresentare un cambio di passo non tanto per la dimensione delle risorse prospettate quanto per le innovazioni qualitative che essa apporterebbe, pur se in via straordinaria e temporanea, all'architettura della governance europea".

Passando ad un altro argomento, le misure messe in atto per contrastare la diffusione della pandemia hanno cancellato ogni parvenza di mobilità e ogni attività economica. Ad iniziare dall'energia. Da un'ora all'altra la sua domanda è evaporata aprendo un abisso per l'intero mondo energetico. La narrazione che Clô propone in un articolo dal titolo "La dissoluzione del mercato petrolifero" rende conto della straordinarietà degli eventi vissuti e degli effetti nel medio-lungo termine che ne seguiranno. Con i prezzi dell'energia collassati e trascinati al ribasso da quelli del petrolio: più che mai pivot dell'intera struttura dei prezzi energetici. Con il metano che viaggia a pochi dollari per milione di Btu, al limite o sotto i suoi costi pieni, e con i prezzi dell'elettricità crollati di due-tre volte. In questo quadro è una ben magra soddisfazione, scrive Clô, l'aumento della quota delle rinnovabili nella generazione elettrica. La caduta dei ricavi, dei cash flows, della redditività ha acuito la tendenza già recessiva degli investimenti e anche delle spese correnti in tutto il novero delle fonti. Osservando che un calo dei prezzi non è di per sé un evento negativo per l'economia mondiale, ma lo è se chi potrebbe avvantaggiarsene, i consumatori, non sono materialmente in grado di farlo, mentre il crollo delle economie che dal petrolio più dipendono – quelle dei paesi produttori – rischia di acuire la spirale recessiva a livello mondiale.

Che fare allora guardando al futuro? A quali scenari rapportarci? Su quali risorse Stati e imprese potranno far conto? Quale sarà l'agenda delle priorità? Interrogativi su cui dobbiamo riflettere, scrive Clô. Oggi per domani. (...) sugli effetti del coronavirus sulla mobilità, destinata a registrare un ulteriore aumento del ricorso all'auto, in buona parte vetuste, e quindi con un peggioramento delle condizioni ambientali delle città se non adeguatamente contrastate con politiche che favoriscano il ricambio del parco.

3. Mercoledì 8 Luglio – SQ : Faib, Fegica, Figisc, la stagione della solidarietà è finita, indietro non si torna. In un attacco a freddo ai titolari degli impianti, accusati di essere senza idee e senza strategia. In una rete dove aumenta l'illegalità e la polverizzazione. Ripartendo con i modelli perseguiti per anni, ignorando cosa è accaduto nel frattempo nel settore

"Per le Associazioni dei Gestori la stagione della solidarietà è finita. Indietro non si torna. Il sistema così come si è preteso di regolarlo da parte dei titolari di impianti e dalla politica (anch'essa miope e schiacciata sul contingente) non regge più. Si è realizzato uno squilibrio contrattuale impari e insostenibile, che richiede una ristrutturazione significativa del numero dei punti di vendita stradali ed autostradali per ridare competitività alla rete; una riforma delle regole, con sanzioni per chi le viola; riconoscimento di uno spazio ai Gestori che aggiunga elementi qualificanti in tema di imprenditorialità vera; una rivisitazione dell'architettura dei prezzi al pubblico: su questi temi o si va al confronto negoziale subito o ciascuno prenderà la sua strada". Magari partendo dai contenuti della **risoluzione De Toma** che non può essere ridotta ad una "farsa". "Qualcuno pensa ancora di continuare col vecchio registro, non accorgendosi di essere fuori dal mondo reale".

Termina così un comunicato unitario diffuso a freddo ieri pomeriggio da **Faib, Fegica e Figisc (v. allegato)** dopo settimane di ulteriore confusione, segnate tra l'altro dal tentativo disgiunto delle tre organizzazioni di riaprire un tavolo negoziale con l'Eni sul rinnovo dell'accordo del 2014, andato evidentemente a vuoto. Un comunicato in cui si accusano i titolari degli impianti carburanti (compagnie e retisti accomunati insieme) di "non accorgersi di un'illegalità diffusa, limitandosi ad un contrasto di "maniera" (da sempre scaricato sui Gestori)". Comportamenti "omissivi" "che nessuno sembra prendere in considerazione e che determinano una concorrenza inquinata e rovinosa, per il settore e per la collettività, mettendo sotto il tappeto il dumping contrattuale che è elemento costituente della stortura del mercato ed insieme violazione delle regole e delle norme di settore; che rappresenta una violenza sui più deboli; una competitività al ribasso che configura un caporalato".

Titolari di impianti, continua il comunicato, che hanno confinato il tema della ristrutturazione in qualche raro dibattito fra addetti ai lavori. Con la rete (o quel che resta) che va verso una polverizzazione progressiva, una dequalificazione delle controprestazioni rese al cittadino, conducendo, al buio, il settore verso una

transizione energetica carica di incognite e priva di chiari ed apprezzabili elementi che consentano una valutazione economica e scientifica. Con titolari di impianti che, da un lato fingono di non accorgersi dell'insostenibilità delle gestioni e la conseguente chiusura di centinaia di aree di servizio che restano senza Gestori, falcidiati dai conti in rosso; da erogati ridicoli ed insufficienti; da spese incompressibili in continua lievitazione; da adempimenti che continuano ad aumentare; da margini fermi da anni; da un sistema di prezzi che continua a premiare gli operatori più "disinvolti". Ma dall'altro forti, determinati ed intransigenti verso i Gestori, vigili sui prezzi e sui differenziali, in barba ai tanti consumatori che ancora apprezzano il servizio reso dai Gestori che di fatto sono diventati schiavi dei titolari degli impianti. La lezione della pandemia è già archiviata e non è servita a promuovere alcuna riflessione. Mentre i Gestori si avvitano in difficoltà inestricabili, tra rinvii e negazionismo delle evidenze economiche che stanno lì a dimostrarlo, si riparte con le solite pretese: obiettivi irraggiungibili e traguardi sulle vendite, come ai tempi del boom economico. Come se la pandemia non avesse messo in crisi profonda modelli perseguiti per anni, ignorando cosa stesse accadendo intorno al settore. Un attacco, ripetiamo, a freddo di cui non si capisce l'obiettivo. Di cui l'unica cosa certa è che la stagione della solidarietà è finita.

Considerazioni : *I problemi denunciati dalle rappresentanze sindacali dei gestori sono noti e condivisibili solo in parte nel senso che il sistema è in crisi nel suo insieme e non si può pensare di risolvere quella del sia pure più debole anello della catena come se fosse un problema a sé. Lo ripeterò all' infinito: razionalizzazione della rete, illegalità, revisione dei ruoli e quindi degli economics all'interno della filiera e transizione energetica sono quattro problemi che vanno affrontati insieme e da tutti insieme. La nostra proposta della Holding Strategica, leggi lavorare insieme in termini inter-associativi, inter-culturali è caduta nel vuoto e in compenso si continua ad andare avanti con iniziative singole che non mi sembrano abbiano miglior fortuna.*

Una considerazione a parte la merita l'ultima frase dell' articolo : "Un attacco, ripetiamo, a freddo di cui non si capisce l'obiettivo. Di cui l'unica cosa certa è che la stagione della solidarietà è finita". Una sorpresa ? Ma davvero ? Solidarietà ? C'è mai stata. Ammesso che si possa mai parlare di solidarietà ce la siamo persa per strada con le varie piccole e grandi crisi che il sistema è stato così bravo da generare e sempre incapace di risolvere. Come al solito una questione di soldi: quando la profittabilità complessivo di certe operazioni è andata riducendosi in una filiera non efficiente i più penalizzati sono stati i gestori. Attacco "a freddo" ? Una specie di Pearl Harbour del Petrolio Italia ? Beh, proprio non mi pare: di segnali ne sono stati mandati tanti in questi ultimi anni e forse per capire che la situazione stava degenerando bastava un po' di pura e semplice aritmetica. Più che un segnale di fine stagione della solidarietà è un messaggio, di parte quanto vogliamo, che il sistema non regge più e che per l'establishment è tempo di cambiare, sul serio.

MERCATO

4. Mercoledì 1 Luglio – SQ : Carburanti, l'Antitrust "censura" la Campania su impianti ghost. Segnalazione alla Presidenza del Consiglio

L'Autorità Antitrust ha inviato una segnalazione alla Presidenza del Consiglio e al dipartimento per gli Affari Regionali lo scorso 15 giugno formulando alcune osservazioni sulla legge regionale 21 aprile 2020, n. 7, recante "Testo Unico del Commercio", relative alla disciplina delle concessioni di posteggio per il commercio su aree pubbliche ed alla distribuzione dei carburanti.

Quanto alla distribuzione carburanti, scrive l'Antitrust, il Capo IX (artt. 114-143) della legge disciplina in dettaglio tutti gli aspetti di questa attività, definendo le competenze comunali, le funzioni di monitoraggio e le sue principali regole di funzionamento. In particolare, l'articolo 142, comma 24 della legge, che consente la modalità di funzionamento completamente automatizzata dei distributori (con gli impianti "ghost") solo "al di fuori dei centri abitati", impedisce "indebitamente il ricorso alla medesima modalità per l'attività di distribuzione carburanti svolta" all'interno dei centri abitati. Il contenuto di tale disposizione, sottolinea l'Autorità, ricalca la vecchia formulazione della norma nazionale (art. 7 del D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito con la legge 15 luglio 2011, n. 111) che limitava ai soli impianti posti al fuori dei centri abitati la possibilità di funzionare in maniera totalmente automatizzata. Tale norma nazionale, prosegue la segnalazione, è stata oggetto di una procedura di infrazione da parte della Commissione UE, in seguito alla quale è stata modificata, nel senso di consentire tale possibilità operativa a tutti gli impianti "ovunque siano ubicati". Pertanto, conclude l'Agcm, l'art. 142, comma 2, della legge regionale in esame risulta palesemente in contrasto con la norma nazionale.

Considerazioni : *E' il caso dei "nodi che vengono al pettine" ! L'esclusione degli impianti "automats" (ghost) all'interno dei centri abitati era una norma, più che sbagliata, incomprensibile, irrazionale, quando*

nel 2011 è stata inventata con la soddisfazione di lobby che erano riuscite ad evitare che l'opzione ghost danneggiasse lo status-quo delle vendite degli impianti localizzati nei centri abitati. A suo tempo sostenni che si trattava di una decisione che oltre ad essere illogica andava contro elementari, di comune buon senso, regole di sicurezza. Mi sembrava infatti improbabile che un cliente si fermasse in aperta campagna, magari in autunno-inverno con tanto di nebbia, mettendosi a rischio di aggressioni se non peggio. Le stesse lobby e la stessa logica che nel falso ideologico di favorire l'uso di carburanti meno inquinanti ha voluto il terzo-quarto prodotto nei nuovi impianti ma non in quelli esistenti che incontravano le condizioni tecniche per installare il terzo-quarto prodotto. A titolo personale, pur essendo stata Q8 la prima società a lanciare il ghost, non ho mai condiviso la strategia di marketing di ampio sviluppo che li sosteneva (per me è sempre stata solo un' arma di difesa e non di attacco) e il terzo-quarto prodotto non poteva essere imposto per legge (è una questione di principio). Come spesso accade vince, nel breve termine, la logica dei furbetti, della resistenza alle innovazioni e al futuro, del minor danno, la logica che ha impedito la razionalizzazione della rete con quello che ne segue, inclusa la diffusione del fenomeno della illegalità.

5. Venerdì 3 Luglio – SQ : Stacchi Italia, benzina cala a meno 18 e diesel a meno 13

In base all'elaborazione UP dei dati Ue, nell'ultima rilevazione di giugno degli "stacchi Italia", relativa al **29 giugno**, lo stacco in meno della benzina si è ristretto rispetto al 22 giugno di 3 millesimi da -21 a -18 e quello in meno del **gasolio auto** di 2 millesimi da -15 a -13. Il tutto in conseguenza del fatto che, rispetto alle variazioni registrate dai "prezzi Italia" sif-siva nella rilevazione del 29 giugno, la **media Ue** (area euro) della benzina è salita di altri 8 millesimi come quella del gasolio auto, mentre quella del gasolio riscaldamento è scesa di 1 e quella del denso Btz di 8 millesimi. (...) Rispetto all'ultima rilevazione di **maggio**, in **giugno** lo stacco della benzina è passato da più 8 a meno 18 millesimi, quello in meno del diesel si è allargato di 12 millesimi da meno 1 a meno 13, (...)

***Considerazione** : E non solo a Maggio e Giugno ma già da mesi e pure ante Covid-19 gli "stacchi Italia" al di sotto della media europea hanno fatto cadere un altro dei totem sul quale abbiamo sempre costruito teorie e loro interpretazioni ... Per anni lo "Stacco Italia" è stato la croce settimanale del sistema per essere in quanto considerato un indice della sua inefficienza rispetto al resto dell' Europa ! Se ricordo bene uno stacco che in certe periodi aveva superato i 40 €/mc sempre associato principalmente alla tesi di una rete con erogato indecente dove la media era la metà rispetto a UK, Germania, Francia, i Paesi più virtuosi per eccellenza. Ora i numeri ci dicono che non è così: di certo in Italia il progetto della razionalizzazione della rete è ancora una idea e c'è da dubitare che negli altri Paesi gli erogati siano discesi al di sotto di quelli italiani. Allora ? La spiegazione è solo quella che lo "Stacco" è solo in minima parte da riferire alla efficienza del sistema di distribuzione mentre la sua maggior parte è dovuta a fattori difficilmente individuabili, forse, solo questione di mercati diversi, domanda e offerta diversi, Chissà ! Morale... Mai innamorarsi di certi indici quando non siamo certi di conoscere tutti i fattori dai quali dipendono. E' una delle ragioni per le quali da sempre ritengo che non è l'erogato di un impianto che ne determina la sua efficienza anche perché in certe situazioni si può essere inefficienti quanto si vuole ma egualmente profittevoli. Detto questo, non vorrei essere interpretato male... la razionalizzazione deve essere fatta ed.... in certi casi se non altro per ragioni di "decoro urbano".*

ILLEGALITÀ

6. Mercoledì 8 Luglio – SQ: Frodi carburanti, grande operazione "Pizza Fuel" della Gdf a Padova – Sequestrato il deposito Energy Group Srl di Cologna (VR) e decine di autobotti

Oltre 100 militari del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Padova e di altri Reparti del Guardia di Finanza, su disposizione della Procura della Repubblica di Padova, stanno dando esecuzione a 20 perquisizioni personali e locali nelle province di Padova, Milano, Lodi, Verona, Roma, Terni, Napoli e Caserta, nonché alla notifica di un provvedimento di custodia cautelare emesso nei confronti di 4 individui a capo di una associazione per delinquere dedita alle frodi fiscali nel campo della commercializzazione di carburante per autotrazione.

Nel mirino delle Fiamme Gialle sono finiti due imprenditori padovani (*questa volta ci sono – vedi sotto - anche i nomi ...!*) operanti nel veronese e due soggetti attivi nell'hinterland di Napoli, nonché altri 12 soggetti a vario titolo coinvolti nella frode.

Attraverso la gestione di 13 imprese "filtro" e "cartiere" sparse in vari stati dell'Unione Europea e in Italia, formalmente intestate a "prestanome", l'organizzazione in tre anni ha complessivamente venduto, a circa un centinaio di clienti nazionali (tra depositi commerciali e impianti stradali di distribuzione carburanti), 410

milioni di litri di carburante in frode all'Iva; frode per la quale il Gip del Tribunale di Padova ha emesso anche un provvedimento di sequestro di beni mobili e immobili fino a concorrenza 95.448.973,96 *(che precisione !!!)* euro. Infatti, sfruttando il determinante apporto dei due soggetti padovani Rino e Andrea Bellan, titolari del deposito "destinatario registrato" **Energy Group Srl** sito a Cologna Veneta (VR), il carburante proveniente dalla Slovenia veniva poi venduto, tramite numerosi passaggi cartolari di fatture soggettivamente inesistenti, a centinaia di clienti (depositi commerciali e pompe di benzina) ubicati principalmente in Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo e Campania. Alcuni nomi Logistica Numar Trans (Pomigliano d'Arco), Petrol DD (Slovenia), Marketing Petroli (Romania), Chc Petroli Trade (Romania), Volnik Doo (Slovenia), Petal (Austria), New Fuel Srl (Roma), Oil Business Srl (Roma), Impresa Futura Srl (Roma), Fuelgreen srl, Farmer Oil Srl, Sheva Trade Srl..

Sempre dalla mattina sono in corso le operazioni di sequestro preventivo di decine di autobotti cariche di carburante e di un deposito di prodotti petroliferi in provincia di Verona, oltre a immobili e disponibilità su rapporti bancari fino alla concorrenza di 95 milioni di euro.

L'operazione di servizio risponde ai prioritari *(..... con 5 anni di ritardo !)* indirizzi operativi strategici assegnati al Corpo nel contrasto alle frodi fiscali realizzate nel settore della distribuzione dei carburanti, i quali attribuiscono particolare rilevanza investigativa alle attività dei depositi fiscali e dei destinatari registrati che estraggono prodotti senza il preventivo versamento dell'Iva avvalendosi di false "dichiarazioni d'intento". (....)

Considerazioni : A parte il ritardo, molto bene, molto bene. Ci si perdoni se si rimane un po' scettici per gli sviluppi di questa operazione. Tanto per intenderci non possiamo più escludere che anche la Procura di Padova, come quella a suo tempo di Venezia, abbia commesso qualche errore di valutazione colpevolizzando persone, come si dice, estranee ai fatti., insieme a quel centinaio di loro clienti nazionali ("tra depositi commerciali e impianti stradali di distribuzione carburanti") i quali da poveri inconsapevoli per anni hanno acquistato i carburanti a prezzi alquanto anomali significativamente al disotto del mercato. Beata ignoranza ! Nel caso che la Procura di Padova non abbia commessi errori in tutta sincerità ritengo questo centinaio di soggetti quasi più colpevoli di coloro che hanno inventato e gestito la truffa all' estero: veramente gentaccia.

7. Giovedì 25 Giugno – SQ : Assopetroli, finita l'emergenza riparte "pendolarismo del pieno" con la Slovenia. Rossetti: "è l'effetto del dumping fiscale di Lubiana e distorce la concorrenza, il governo porti la questione in Ue"

Con la riapertura delle frontiere del post emergenza COVID riparte anche il "pendolarismo del pieno di benzina". Lo rileva Assopetroli, evidenziando che è l'effetto del provvedimento di "marketing fiscale" adottato prontamente dal Governo di Lubiana, che fino al 29 giugno consentirà la vendita di benzina e gasolio a 1 euro. "La vendita di carburanti nelle zone di confine pone da tempo in svantaggio competitivo le aziende Friulane verso la Slovenia e l'Austria, che esercitano una forte attrattiva sugli automobilisti italiani. Concorrenza che si allarga non solo ai carburanti ma anche ai prodotti accessori non oil", nota l'associazione. "È una zona franca che distorce la concorrenza leale tra gli Stati membri dell'Unione che il Governo italiano dovrebbe portare con forza all'attenzione europea. Per quanto formalmente legale, l'operazione pensata dall'Esecutivo di Janez Jansa provoca effetti devastanti sul già critico stato di salute delle imprese del settore nonché delle finanze Regionali". "Il problema è ostico e di difficile soluzione politica - prosegue la nota - Ne è riprova anche la procedura d'infrazione avviata dalla Commissione Europea per gli sconti che la Regione Friuli-Venezia Giulia ha introdotto per arrestare o almeno arginare il fenomeno". "L'associazione non vuole essere silente di fronte a questa ennesima minaccia alla tenuta economica del settore.

Commento: Mi accorgo che allocare questo articolo nella sezione delle Illegalità è improprio. Come asserisce la stessa Assopetroli si tratta di una operazione di marketing formalmente legale come d'altronde assolutamente legale (addirittura nelle facoltà del Ministro dello Sviluppo Economico) sarebbe stata, all'inizio del 2016, l'adozione tempestiva, per quanto solo temporanea, del famoso "reverse charge", una opzione sostenuta allora da Assoindipendenti come dimostrazione di uno Stato che intendeva reagire alla diffusione di un fenomeno che, guarda caso, aveva origine nei Paesi oltre i nostri confini orientali. Una opzione allora osteggiata da tutti, inclusi coloro che, a tempo ormai scaduto, si sono recentemente convertiti sulla strada dello stesso "reverse charge". Ognuno ha il Governo che si è scelto e c'è poco da lamentarsi per un "male antico di confine" laddove fa tenerezza il preoccuparsene in un contesto i cui, nelle stesse zone di confine, operatori "sani" si sono trovati per cinque anni, e si trovano ancora, a combattere contro contrabbandieri ed evasori, anch'essa una attività di marketing della quale Slovenia e loro cittadini hanno beneficiato. Comunque iniziativa senz'altro corretta anche se ha il sapore vagamente di una campagna di immagine.

8. Venerdì 10 Luglio – QE : E-Das, Assopetroli: “Serve transizione graduale”. “Pmi del settore carburanti, già pressate da difficoltà causate da emergenza Covid, sono in fibrillazione”.

Si è tenuto ieri il webinar organizzato da Assopetroli-Assoenergia in collaborazione con la softwarehouse Sic srl con l'obiettivo di fare il punto sul Das telematico e l'integrazione con i vari sistemi aziendali, a pochi mesi dalla partenza dell'obbligo per la benzina e il gasolio autotrazione (1° ottobre 2020).

Ampia la partecipazione degli operatori del settore che – riferisce una nota dell'associazione – “hanno manifestato preoccupazione per via del permanere di qualche incertezza sugli indirizzi operativi, nonostante la recente emanazione di una Direttoriale e dei relativi tracciati informatici”.

Il Das telematico, continua la nota, “è uno degli strumenti chiave per il contrasto alle frodi nel settore dei carburanti, promosso dall'Amministrazione e sostenuto dagli stessi operatori rappresentati da Assopetroli-Assoenergia. “Pur apprezzando e condividendo il processo avviato” per il Das telematico, “il 1° ottobre è ormai alle porte, e i nodi da sciogliere e i dubbi degli operatori, da quanto emerso nuovamente ieri, sembrerebbero essere ancora non del tutto risolti”.

Date le circostanze, “le Pmi del settore dei carburanti, già pressate dalle difficoltà economiche, finanziarie e organizzative scatenate dall'emergenza Coronavirus, sono in fibrillazione e”, conclude la nota di Assopetroli, “chiedono con urgenza una soluzione che non le penalizzi oltremisura: una transizione graduale al documento telematico almeno per il primo trimestre di vigenza dell'obbligo”.

Commento : Di questo passo l'illegalità non la vinceremo mai ... Mi rendo perfettamente conto che il Das telematico può creare problemi se certi dubbi non vengono chiariti, ma chiedere il rinvio dell' applicazione dell' unica misura efficace per combattere l'illegalità (siamo ormai a metà del sesto anno ...) è solo il prodotto di quella monocultura che ormai da anni vado denunciando: quella di non sapere o volere affrontare i problemi nei tempi e nei modi che sono necessari. L'ultima operazione della Procura e della GdF (“Pizza Fuel” - vedi sopra) parla di centinaia di “clienti” italiani, depositi fiscali e punti di vendita coinvolti in quel genere di operazioni illegali che tutti, chi più chi meno, stanno denunciando da anni ed è arrivato il tempo di finirla con i rinvii. Ci sono due mesi ancora a disposizione: se ci sono ancora problemi invece dei webinar la categoria e chi la rappresenta “metta sotto assedio” l' Agenzia delle Dogane affinché tali problemi siano risolti. Il non riuscire in certi obiettivi è solo segno di una rappresentanza che rimane forte solo al proprio interno e questo non è sufficiente Ripeto ... siamo al sesto anno di illegalità ... e penso che dovremmo vergognarci un po' tutti! Io non mi sarei fatto interprete di una richiesta di rinvio e cercherei di convincere i miei associati ad accettare le difficoltà in considerazione di un obiettivo.... irrinunciabile. Qualcuno non sarebbe d'accordo ? Problema suo.

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

9. Mercoledì 1 Luglio – SQ : Che succede in Assopetroli ?

Se lo stanno chiedendo in molti e non c'è ragione perché la Staffetta non se ne occupi. Per via delle voci che si sono rincorse dall'inizio del mese sul “licenziamento in tronco” dell'attuale segretario generale, voci che poi si sono rivelate vere.

Parliamo di un'associazione storica del settore petrolifero che lo scorso anno ha girato la boa dei 70 anni (...). Un'associazione che oggi conta circa 1.000 *(?! Non sono un po' tanti ?!)* soci attivi nel commercio dei carburanti e dei combustibili, sia nel canale rete, dove le aziende associate sono arrivate a coprire circa il 50% delle 20.000 stazioni di servizio presenti oggi in Italia, che nel canale extra-rete che comprende le forniture destinate al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione. (...) Un'associazione che nel suo lungo percorso evolutivo ha avuto sei presidenti, da Giovanni Spantigati a Giuseppe Del Bo, Silvano Calvetti, Enrico Risaliti, Franco Ferrari Aggradi e, dal maggio 2015, Andrea Rossetti. Che hanno potuto contare su figure come Pietro Sussi, Nicola Cigliese, Biagio Costantini e, dal luglio 2014, Maria Delfina Gandolfo, come segretari generali. Con avvicendamenti, sia nel caso dei presidenti che dei segretari generali, avvenuti sempre all'insegna del massimo fair play e della massima correttezza, senza traumi o divergenze insanabili e all'insegna della massima correttezza e trasparenza.

Una tradizione che oggi rischia di essere interrotta. Per via di uno strano “comunicato stampa” di 12 righe diffuso la mattina del 25 giugno che ha per oggetto la “riorganizzazione della Segreteria di Assopetroli-Assoenergia”. In cui nelle ultime tre righe si annuncia che il presidente proporrà al prossimo Consiglio Nazionale la sostituzione dell'attuale segretario generale, nominando al suo posto il dott. Sebastiano Gallitelli. Spiegando la decisione, con il fatto che essa sarebbe “coerente” con il cambiamento epocale che ha investito il settore energetico e quello dei trasporti, che “impone” alle aziende del comparto di riprogettare

il futuro nell'ottica di una crescente decarbonizzazione, alle associazioni di ripensare il proprio ruolo e di riorganizzarsi e a Assopetroli-Assoenergia di riformulare in modo coerente i propri obiettivi strategici, focalizzando maggiormente l'attenzione sugli aspetti della transizione energetica e sulle conseguenti nuove priorità industriali. Come a dire che l'attuale segretario generale non sarebbe in grado di gestire questo importante e delicato passaggio riorganizzativo (*.... mentre il nuovo lo sarebbe ?!*)

A parte il fatto che un annuncio del genere andrebbe fatto solo dopo che il Consiglio Nazionale approva la proposta, alla Staffetta risulta che il "ben servito" a Maria Delfina Gandolfo era stato dato per lettera dal presidente Rossetti, in termini perentori e con effetto immediato, già il 9 giugno, senza attendere la decisione del Consiglio a cui solo spetta la nomina e la revoca del Segretario Generale (art. 19 punto j dello Statuto). Motivando la decisione, oltre a quanto detto nel comunicato del 25 giugno, con esigenze di riduzione dei costi (*Madi Gandolfo superpagata per 4-5 anni ?*) e la necessità di privilegiare la specializzazione e lo sviluppo di "competenze specifiche" (*?!*). Che, evidentemente Gallitelli, che proviene da TotalErg, che è stato fino al febbraio 2019 direttore vendite rete di Api IP, che è entrato in Assopetroli-Assoenergia nel settembre scorso per occuparsi di relazioni industriali e nuove aree e forme di business, è in grado di vantare (*sbaglio oppure le parole sono permeate da una sottile ironia ?!*). Un "licenziamento", che tale si può definire, a cui ha fatto seguito tre giorni dopo, il 12 giugno, un "ordine di servizio" firmato dal presidente in cui si comunica che, a seguito di una riorganizzazione dei compiti e delle funzioni della Segreteria, a far data dal 15 giugno il ruolo di Segretario Generale sarà svolto da Gallitelli. A cui seguirà, 10 giorni dopo, il comunicato stampa. Perché si è lasciato passare tanto tempo prima di diffonderlo? Perché solo il giorno prima, il 24 giugno, dopo una serie di "stop and go", il Comitato di Presidenza aveva espresso il proprio "parere vincolante" circa la nomina di Gallitelli a nuovo segretario generale adottando in via di urgenza, in attesa della ratifica da parte del Consiglio nazionale, i conseguenti adempimenti, tra cui la revoca del mandato alla Gandolfo peraltro già comunicata, come si è detto, il 9 giugno.

Tutti elementi di giudizio che il Consiglio Nazionale, convocato per l'8 luglio, dovrà valutare e vagliare attentamente prima di deliberare la revoca dell'attuale segretario generale e la nomina del suo successore. Un organo composto da non meno di una cinquantina di membri, a partire dal presidente e dal vice presidente vicario, dove le posizioni sulla decisione possono essere variegatae.

In tutto questo rischia di passare in secondo piano, a parte il trattamento che le è stato ingiustamente riservato, la figura professionale dell'attuale segretario generale e i risultati raggiunti nello svolgimento del suo delicato e importante incarico. Arrivata dagli Stati Uniti con credenziali inedite secondo gli standard correnti e scelta dopo un'accurata ricerca e selezione di candidati con l'intento, spiegò all'epoca Ferrari Aggradi, di "sprovincializzare il settore" e di "farsi contaminare da nuove modalità operative e da una visione più internazionale nell'affrontare le situazioni". Cosa che in effetti è avvenuto.

Con alcune domande finali. Sui motivi che hanno portato a un così grave deterioramento dei rapporti. Sulle aspettative legate al ricambio di questa importante funzione. Sui pericoli di un deterioramento di immagine dell'associazione da parte delle Istituzioni e delle altre associazioni del settore petrolifero ed energetico. Se ci sarà un mutamento di atteggiamento nella lotta all'illegalità e negli obiettivi perseguiti con successo, proprio in questo campo, dall'attuale segreteria. (*Perché questo dubbio?*)

Considerazioni : La prima considerazione riguarda l'autore dell' articolo al quale questo cambiamento organizzativo non sembra proprio essere andato giù a prescindere da qualche ragione in merito alle modalità secondo le quali sembra aver avuto luogo. Perché dare tanta importanza ad un turn-over di cariche in una associazione in un contesto dove i cambiamenti al vertice sono alquanto comuni anche se spesso inaspettati, talora per la loro frequenza quasi un Guinness dei Primati ? Sono cose che succedono, che fanno parte della normalità mentre sono poche le eccezioni dove certi soggetti sono rimasti al vertice di una società per venti anni. Allora perché prendersela tanto da parte di un giornalista per il quale la vicenda non avrebbe dovuto occupare più di qualche rigo di cronaca ? La mia interpretazione chiama in causa i sentimenti di chi spera in un recupero del Petrolio Italia attraverso uno sforzo creativo di aggregazione di persone e di idee da parte dell' establishment attuale, di quelle istituzioni, Assopetroli è certamente tra quelle, che hanno fatto la storia del petrolio in Italia. E' la visione, vagamente romantica, di una restaurazione del passato, che non tollera le derive in negativo imposte dalla realtà di un mondo che cambia e che non è possibile ignorare. Il problema non è quello lamentato in un precedente articolo dove le difficoltà di oggi erano in qualche modo attribuite all' assenza di personaggi del calibro di alcuni di quelli "storici" quanto il fatto che il mercato, il mondo, di oggi è molto diverso da quello di ieri mentre ancora di proprio "di ieri" sono le attitudini delle persone che dovrebbero interpretarlo. E' il problema di quella monocultura che condiziona ancora la maggior parte del Petrolio Italia di oggi e che, salvo improvvisi cambiamenti di rotta ne segnerà il cammino verso la sua prematura dissoluzione. Una monocultura che condiziona anche l'autore dell' articolo laddove un tutto considerato normale cambiamento al vertice di Assopetroli viene forse interpretato come il segnale di una involuzione della associazione dalle conseguenze pericolose, quasi un tradimento nei confronti del suo personale progetto di restaurazione. Se così, potrei condividere la sua delusione ma questo non cambia la realtà delle cose: siamo tutti molto diversi da quello che eravamo venti anni fa e non ho ancora capito se è un bene oppure un male. Se il presidente di Assopetroli ha deciso di rinunciare alla collaborazione della dott.ssa Gandolfo avrà avuto

le sue buone ragioni che non mi interessa conoscere. In tutta sincerità, non ho avuto in grande simpatia per la persona nel ruolo di segretario generale, non tanto per una specifica azione nei confronti di Assoiindipendenti ma solo perché mi aspettavo qualcosa di più, la capacità di incrinare la monocultura di cui sopra e quindi di “sprovvincializzare il settore” e di “farsi contaminare da nuove modalità operative e da una visione più internazionale nell'affrontare le situazioni” (parole dell' allora presidente di Assopetroli Ferrari Aggradi) un compito difficile ma che soltanto un autosider, al sistema può tentare (se non lo fanno fuori prima...) di svolgere: per chi viene dal sistema il cambiamento non può non essere altro che solo un aggiornamento dei suoi pregiudizi. Per la verità non so dire se la dott.ssa Gandolfo avesse nei suoi obiettivi la “sprovvincializzazione” del settore e se ne avesse le relative competenze, quindi forse solo una possibilità perduta: con i tempi che corrono c'è ben altro di cui preoccuparsi. I miei auguri, sinceri, a Gallitelli. Ne ha bisogno.

A seguire:

Mercoledì 8 Luglio – SQ : Assopetroli, il Consiglio nazionale ratifica la nomina del nuovo segretario generale (...). L'associazione annuncia quindi che il presidente Rossetti, raccolto il parere unanime e vincolante del Consiglio di presidenza, ha presentato la candidatura di Sebastiano Gallitelli al ruolo di segretario generale, che il Consiglio nazionale ha approvato in data odierna all'unanimità.

10. Mercoledì 1 Luglio – QE : Raffinazione, le preoccupazioni dei sindacati per la situazione in Sicilia. Filctem: “Piano qualità dell’aria mette a rischio gli investimenti, rimpallo di responsabilità tra Regione e ministeri. Le aziende chiariscano cosa vogliono fare”

I sindacati sono preoccupati per il settore raffinazione della Sicilia. Ieri a Milazzo c'è stata una manifestazione di protesta davanti alla sede del Comune. I timori di associazioni sindacali e lavoratori riguardano soprattutto il Piano della qualità dell'aria delle Regione Siciliana che impone nuovi limiti alle emissioni.

Le norme “inquinano processi industriali di grande qualità e mettono a rischio miliardi di euro di investimenti che devono trarre il processo di transizione energetica coniugando salute, lavoro e sana industrializzazione”, ha commentato Marco Falcinelli, segretario generale della Filctem Cgil. In occasione di un incontro tra sindacati e i rappresentanti dell'impianto di Milazzo, Cgil, Cisl e Uil, avevano già segnalato che il Piano “mette in forte difficoltà la continuità della raffineria”. Una situazione complessa che si aggiunge alle criticità di tutto il settore a causa del crollo dei consumi di carburanti per il lockdown e che –come raccontato dalla stampa locale nelle scorse settimane - riguarda anche gli stabilimenti Isab e Sonatrach di Augusta.

Per i rappresentanti della Filctem (...) una situazione che viene definita “inaccettabile”. I sindacati si impegneranno a rivendicare “al Governo e alla Regione tavoli specifici di confronto che possano servire per costruire delle condizioni di sviluppo”. In questo quadro “le aziende petrolifere, che rappresentano la spina dorsale di tutto il sistema industriale regionale, devono chiarire se vogliono abbandonare la Sicilia e l'Italia”, si legge in una nota firmata anche da Giuseppe D'Aquila, segretario generale della Filctem Cgil regionale.

11. Venerdì 3 Luglio – SQ : (Atto Primo !) Raffinazione, emendamento al DL Rilancio. Una quota di accise e Iva sarà destinata a investimenti legati alla transizione

La commissione Bilancio alla Camera ha approvato un emendamento al DL Rilancio che stabilisce di destinare una quota di accise e Iva versate allo Stato agli investimenti legati alla transizione energetica e allo sviluppo sostenibile delle raffinerie. Una disposizione che Confindustria Siracusa definisce un “patto Stato-raffinazione” e che punta evidentemente a rispondere all'allarme lanciato la scorsa settimana dalle compagnie che hanno impianti nell'isola

“L'emendamento – spiega in una nota Diego Bivona, presidente di Confindustria Siracusa – fortemente voluto da più rappresentanti del nostro territorio e fatto proprio dalla deputata Stefania Prestigiacomò, che ringrazio, che lo ha presentato insieme ad altri parlamentari, punta a sostenere la crescita, gli investimenti per la sostenibilità ambientale, sociale ed economica del nostro territorio. Assicurare un futuro alle nostre produzioni e sostenere l'occupazione, in questo periodo post-Covid, rappresenta un risultato di enorme rilevanza. Adesso chiedo di mantenere l'azione corale e il gioco di squadra per il raggiungimento di obiettivi di crescita e sviluppo condivisi”.

Il testo stabilisce che entro 30 giorni il ministro per lo Sviluppo economico attivi il tavolo tra le parti per rendere attuativo il provvedimento.

12. Mercoledì 8 Luglio – SQ : *(Atto Secondo)* DL Rilancio, salta la norma sulla raffinazione. Dopo i rilievi della Ragioneria di Stato

La formulazione era talmente vaga da suscitare più di qualche perplessità. E così la norma che istituiva un “patto Stato-raffinazione”, introdotta con emendamento a firma Prestigiacomo (FI), è stata eliminata in extremis dal Decreto Rilancio, dopo i rilievi della Ragioneria dello Stato. Lievi cambiamenti si registrano anche per quanto riguarda l'articolo 225 su Consorzi di bonifica ed enti irrigui.

Nella giornata di ieri il Decreto è tornato in commissione Bilancio dove sono stati approvati una serie di emendamenti per rispondere alle osservazioni di bilancio della Ragioneria. In particolare, la Rgs ha espresso parere contrario all'emendamento sulla raffinazione in quanto “la previsione di finanziare l'intervento mediante il gettito di accise e Iva (peraltro in misura assolutamente indeterminata) reca oneri per la finanza pubblica non quantificati e privi di copertura”. (....)

No comment.

13. Venerdì 10 luglio – SQ : Raffinazione, è l'ora di agire

Del futuro della raffinazione in Italia è necessario parlare ora e farlo con chiarezza e concretezza: sia per i tempi lunghi degli investimenti sugli impianti, sia per intercettare il flusso di capitali che arriverà dall'Europa per finanziare la transizione, in primis nell'ambito della strategia sull'idrogeno presentata in settimana. A livello politico nazionale invece il dibattito langue, mentre i problemi del settore restano spesso relegati a livello locale. (....)

Venerdì (*3 Luglio*) la commissione Bilancio della Camera ha approvato un emendamento per destinare un ammontare non meglio definito di accise e Iva a non meglio precisati investimenti nelle raffinerie del Mezzogiorno. Un emendamento estemporaneo e anche un po' maldestro, con una formulazione talmente vaga da incontrare il netto dissenso della Ragioneria dello Stato che ne ha suggerito l'eliminazione. Quando il testo è tornato in commissione per recepire le osservazioni della Ragioneria, il relatore Marattin (IV) ha proposto di eliminare il riferimento ad accise e Iva e di introdurre piuttosto l'istituzione di un tavolo sulla raffinazione al Mise. I presentatori dell'emendamento hanno tuttavia insistito nel mantenere la forma originaria e il relatore ha quindi optato per la soppressione dell'intero articolo (*8 Luglio ... vedi sopra*). Un peccato: per quanto ci sia sempre da diffidare dei tavoli, forse in questo caso sarebbe stata una buona idea. Basta vedere il ruolo svolto in questi anni dal Forum Raffinazione di Bruxelles, fortemente voluto da FuelsEurope: un punto di riferimento importante, un canale di comunicazione fondamentale per la definizione delle strategie europee in materia. Un “luogo” in assenza del quale le istanze del settore restano astratte e alla fine superate dalle forti pressioni della transizione. Allo stesso modo l'apertura di un tavolo al ministero può essere un elemento importante per fare il punto sul settore ed elaborare una strategia che consenta di farsi trovare pronti nel momento in cui inizieranno ad arrivare da Bruxelles i finanziamenti per la ripresa e per la transizione, oltre che per intercettare i capitali sui mercati finanziari, anch'essi chiamati a una svolta “verde”.

Una necessità ancora più impellente nel momento in cui prendono concretezza la strategia tedesca e quella europea sull'idrogeno, nell'ambito della quale le raffinerie possono giocare un ruolo importante con l'idrogeno blu. La Germania – che è il primo Paese europeo per capacità di raffinazione e numero di impianti – ha capito chiaramente l'importanza strategica di questi asset e ha messo sul tavolo un piano industriale imponente per lo sviluppo dell'idrogeno. A livello europeo la trattativa sulla strategia lanciata in settimana è stata serrata e ha avuto come oggetto principale il confine tra idrogeno blu (quello prodotto tipicamente dalle raffinerie dal metano, con aggiunta della Ccs (*cattura e sequestro carbonio*) e idrogeno verde (prodotto per elettrolisi dall'acqua), con le società attive nella raffinazione e nel gas che hanno spinto per partire con forza dal “blu” per ottenere le economie di scala necessarie per dare solidità economica anche alla produzione di idrogeno da rinnovabili. Altrettanto forti sono le pressioni della parte opposta, come richiamato ieri dal vice presidente del Parlamento europeo Fabio Massimo Castaldo nell'intervista alla Staffetta, che ha parlato di mosse “subdole” da parte dell'oil&gas per ampliare il raggio d'azione dell'idrogeno blu.

Come dicevamo, però, al momento la questione della raffinazione in Italia è confinata a livello locale, come dimostra il caso della Sicilia, dove i ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo sono sostanzialmente rimasti a guardare, con il primo che si è limitato a semplici atti dovuti e il secondo che non risulta aver preso posizione in materia. La questione siciliana ha invece chiaramente una portata nazionale, sia dal punto di vista industriale e dell'occupazione, sia dal punto di vista della sicurezza degli approvvigionamenti, visto che parliamo del 40% della capacità complessiva del Paese. (....) Il dibattito è invece confinato all'Isola e alla stampa locale, senza alcuna eco a livello nazionale. Né la questione può essere trattata solo dal punto di vista amministrativo, tra riesame dell'Aia e ricorsi al Tar.

Di natura locale è anche il secondo “affioramento” del nodo raffinazione in Parlamento, con l'interrogazione sull'impianto Eni di Livorno presentata mercoledì da due deputati PD. I parlamentari hanno sottolineato il

prezioso know how di Eni anche in relazione al rilancio dell'economia dopo la crisi Covid. La rappresentante del ministero, la sottosegretaria Alessia Morani, ha espresso disponibilità ad aprire un tavolo sulla situazione dell'impianto. Un po' poco per un settore che, come si legge nel rapporto Istat 2020, rientra in una delle "cinque zone a forte interconnessione" che caratterizzano l'economia italiana, zone in cui "passa una larga parte delle transazioni interne al sistema produttivo e si concentrano gli effetti di trasmissione più rilevanti" e che quindi influenzano con forza "la capacità di risposta del sistema produttivo nel suo complesso" (...*cosa vuol dire ?!*).

Nel mezzo della crisi Covid il presidente UP Claudio Spinaci avvertiva con chiarezza della necessità di un ripensamento radicale del sistema della raffinazione, con un'articolazione in tre fasi: superamento dell'emergenza, stabilizzazione del sistema e rilancio degli investimenti, il tutto nella consapevolezza che i consumi non torneranno mai come prima e che serviranno ammortizzatori sociali straordinari per le chiusure di impianti obsoleti o ridondanti. Per ammortizzare l'impatto, salvando e rilanciando una struttura industriale e un know how prezioso, è necessario agire ora, intercettando le politiche europee per la ripresa e la transizione.

14. Venerdì 3 Luglio – SQ : Illegittimità della imposta regionale sulla benzina (Irba) del Lazio.

Il diritto al rimborso nell'analisi dell'avvocato Bonaventura Sorrentino - studio legale e tributario Sorrentino Pasca Toma

L'imposta regionale sulla benzina per autotrazione (Irba), istituita nel Lazio con l'articolo 3 della legge regionale 19/2011, entrata in vigore il 1° gennaio 2012, si applica sulla benzina per autotrazione erogata dagli impianti di distribuzione ubicati nel territorio regionale, ivi compresi quelli destinati ad uso privato; è dovuta dal concessionario o titolare dell'autorizzazione dell'impianto di distribuzione del carburante o, per loro delega, dalla società petrolifera che sia unica fornitrice del suddetto impianto, in virtù di delega.

Si provvede al pagamento dell'Irba mediante:

- *il pagamento di rate mensili di acconto* commisurate alla quantità di prodotto fatturata nel mese di riferimento (*dell'anno precedente*). Il versamento è effettuato entro il mese successivo a quello di riferimento;
- *eventuale versamento a conguaglio*. In caso di omesso, insufficiente o tardivo versamento dell'IRBA entro il termine previsto da parte del soggetto obbligato, la Regione applica la sanzione amministrativa pari al 100 per cento dell'imposta non versata, ai sensi dell'articolo 3, comma 13, della legge 549/1995, oltre agli interessi di mora. (...)

Da tempo si è posta la questione sulla illegittimità dell'Imposta, iniziata addirittura con una procedura di infrazione avviata già lo scorso anno dalla Commissione Europea nei confronti dell'Italia appunto sulla illegittimità delle addizionali.

La Commissione europea inviava in tal senso una lettera di costituzione in mora all'Italia chiedendo l'abolizione dell'Irba. (...) L'Irba, sottolinea la nota, non ha finalità specifiche ma unicamente di bilancio, contravvenendo quindi alle norme Ue (articolo 1, paragrafo 2, della direttiva sul regime generale delle accise 2008/118/CE). Se l'Italia non avesse attivato entro due mesi, la Commissione dichiarava che avrebbe inviato un parere motivato alle autorità italiane.

Nel merito e consequenzialmente si è pronunciata ultimamente anche la giustizia tributaria nazionale. La Commissione Tributaria Regionale per il Piemonte . dopo aver analizzato la natura del tributo stesso, dichiara illegittima l'imposta (...)

È di tutta evidenza che tale assunto comunitario, richiamato integralmente dalla giurisprudenza nazionale, rendono legittimi i presupposti non solo per impugnare ogni pretesa del tributo, ritenuto illegittimo, ma di poter agire per il recupero degli importi pregressi versati, articolando adeguatamente e tempestivamente tale richiesta.

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

15. Mercoledì 17 Luglio – QE : UK, targhe “verdi” per le e-car. Intanto le colonnine doppiano le stazioni di servizio

Dal prossimo autunno le auto elettriche britanniche avranno nuove targhe contraddistinte da una fascia verde verticale. Lo ha annunciato ieri il segretario ai Trasporti, Grant Shapps, convinto che l'iniziativa "incoraggerà il passaggio alle e-car".

Le targhe dedicate, ha spiegato infatti Shapps, permetteranno di sfruttare le facilitazioni alla circolazione e

al parcheggio previste per i veicoli a zero emissioni in modo più semplice sia per gli automobilisti che per le amministrazioni locali.

Secondo il presidente del locale automobile club AA, Edmund King, il sistema potrebbe inoltre diventare “un segno distintivo per molti automobilisti che vogliono mostrare la propria inclinazione ambientalista”.

Le nuove targhe verdi si inquadrano nella strategia UK per il trasporto sostenibile da 1,5 miliardi di sterline “Road to Zero” e del piano di recupero post-Coronavirus lanciato dal Governo. “Una ripresa green è fondamentale per raggiungere i nostri impegni climatici e promuovere al contempo la crescita economica”, ha affermato Shapps, secondo il quale “le targhe verdi possono sbloccare svariati incentivi per gli automobilisti e accrescere la consapevolezza dei veicoli puliti”.

Il segretario ai Trasporti ha anche annunciato fondi per 12 mln £ per la ricerca sui veicoli a zero emissioni nell’ambito del piano per la ripartenza post-Coronavirus, che secondo il “Telegraph” potrebbe contenere incentivi fino a 6.000 £ per l’acquisto di auto elettriche con rottamazione di vetture diesel e a benzina.

Quanto alla rete di ricarica britannica per i veicoli elettrici, gli ultimi dati mostrano che il numero delle colonnine pubbliche – 17.947 al 1° aprile secondo il dipartimento ai Trasporti – ha ormai doppiato quello delle stazioni di servizio, che stando al rapporto 2019 dell’associazione dell’industria petrolifera Ukipa assommavano alla fine dell’anno scorso a 8.406.

16. Giovedì 25 giugno – QE : “Rotte verso l’elettrico, ma servono incentivi”. Fca: “Al 2025 serviranno 4 mld € e un ecosistema favorevole”. Bosch: “Cambiare il sistema dei blocchi e del bonus-malus”

L’industria automotive europea è pienamente impegnata nell’elettrificazione, che però non potrà essere un percorso né semplice né rapido. E’ l’avvertimento lanciato oggi alla commissione Industria del Senato da Fca e Bosch, che hanno entrambe insistito sull’impatto occupazionale: “Per la produzione di un motore diesel occorrono 10 persone, per l’equivalente a benzina ne bastano 3, per l’elettrico appena una”.

In audizione nell’ambito dell’affare assegnato n. 396 (settore automotive italiano), il responsabile Mercati Europa, Medio Oriente e Africa di Fca, Pietro Gorlier, ha spiegato che “la transizione verso l’elettrico non è in discussione”, anche perché i limiti Ue alle emissioni obbligano tutte le Case automobilistiche a intraprendere questa strada. Il problema, tuttavia, è “in che modo e in che tempi questa transizione avverrà”. Fca sta investendo 5 mld € per il lancio di nuovi modelli, “tutti con elementi legati all’elettrificazione”, ha detto Gorlier, ma l’elettrificazione del parco “non può avvenire senza un ecosistema” che comprenda infrastrutture di ricarica, connettività, servizi accessori e lo sviluppo di modelli di mobilità come noleggio a breve o vetture condivise. E anche un nuovo impulso agli incentivi.

Fca calcola che per centrare gli obiettivi di emissione della Case costruttrici le vendite di veicoli elettrici e ibridi “pesanti” – che l’anno scorso hanno rappresentato lo 0,9% dell’immatricolato italiano e quest’anno dovrebbero attestarsi al 3% - dovranno arrivare al 25% nel 2025 e al 46% nel 2030. Ma “un’auto elettrica o ibrida pesante costa dai 10.000 ai 15.000 € in più di un’analogo modello benzina o diesel” e per arrivare a queste percentuali serviranno incentivi stimati da Fca in circa 4 mld € al 2025. Non solo: “non si può continuare con il sistema di bonus-malus, che ha frenato totalmente il rinnovo del parco circolante e il recupero del mercato”.

Gorlier ritiene perciò che nel breve-periodo bisognerà risollevare il mercato italiano, “che quest’anno si contrarrà tra il 35 e il 50%”, ampliando gli incentivi agli ibridi pesanti e leggeri (61-95 gr CO2/km) per rimettere in moto la filiera, smaltire gli stock (attualmente 450.000 auto) e alleggerire la posizione finanziaria dei 12.000 concessionari italiani, cogliendo l’opportunità per una conversione del parco obsoleto. Il tutto con “un premio per le vetture in stock” e un tetto al prezzo delle auto incentivabili – “18.000 € il livello ottimale” – perché “altrimenti si incentiva chi la macchina la cambierebbe lo stesso”.

Fca si è poi soffermata sui punti di ricarica per e-car, che dagli attuali 10.000 dovranno arrivare a 170.000 nel 2025. In caso contrario si creerà “una barriera” allo sviluppo delle auto elettriche. Il gruppo torinese ha avviato un piano per oltre 3.000 colonnine presso le sedi e i concessionari, “ma questo naturalmente non basta”. Servirà anche qui un’incentivazione sia con meccanismi premianti che riducendo la burocrazia, magari con “uno sportello unico nazionale dove svolgere tutte le pratiche per le ricariche private”.

Un’ulteriore barriera è l’elevato costo delle ricariche pubbliche. Di qui la richiesta di “avvicinare le tariffe del servizio pubblico a quelle private, in modo da compensare il maggiore prezzo di acquisto della vettura elettrica”. Fattore, quest’ultimo, da perseguire anche con lo sviluppo del vehicle to grid.(....)

Anche Bosch, per bocca dell’a.d. della filiale italiana Fabio Giuliani, ritiene che “la mobilità del futuro sarà elettrificata o elettrica”, ricordando però da un lato che la maggior parte dei 275.000 lavoratori italiani dell’automotive sono occupati nella mobilità tradizionale e, dall’altro, che in base alle previsioni del gruppo tedesco le auto con motori a benzina e gasolio (ibride incluse) saranno nel 2030 ancora il 75% del totale a livello mondiale.

Peraltro, ha sostenuto Giuliani, “già oggi il problema delle emissioni è sostanzialmente risolto: gli ultimi test, condotti in partnership con Daimler a Milano, hanno mostrato che per NOx e particolato le auto a benzina, diesel e ibride sono confrontabili e tutte di gran lunga inferiori ai limiti”.

Serve di conseguenza un "approccio efficiente" dal punto di vista tecnologico e normativo, che guidi gradualmente il processo di transizione verso la mobilità del futuro integrando la salvaguardia ambientale con quella sociale. In tal senso, i blocchi della circolazione dovrebbero essere basati sulle emissioni e non sulle tipologie dei veicoli, esentando le motorizzazioni di ultima generazione come gli Euro 6. Inoltre, dovrebbero essere introdotti incentivi al rinnovo del parco e il bonus-malus dovrebbe essere esteso oltre il limite di 61 gr CO2/km.

17. Venerdì 26 Giugno - QE : Le emissioni auto Ue aumentano ancora, Bruxelles chiede incentivi ai 27. Nel 2019 raggiunti i 122,4 gr CO2/km causa Suv (quota al 38%). "Serve sforzo dei costruttori e impegno dei Governi"

Il tumultuoso sviluppo dei Suv sta tagliando le gambe alle politiche europee per la mobilità sostenibile. E' quanto emerge dai dati preliminari sulle emissioni di CO2 di auto e van nel 2019 pubblicati oggi dall'Agenzia europea dell'ambiente (Aea), che mostrano una crescita per il terzo anno consecutivo.

I dati Aea (disponibili in allegato) indicano infatti che, dopo un costante calo dal 2010 al 2016 (di quasi 22 gr/km), le emissioni medie di CO2 delle nuove autovetture sono cresciute nel 2017 e 2018 di 2,8 gr/km e l'anno scorso sono salite ulteriormente di 1,6 gr/km, raggiungendo i 122,4 gr/km. Tale livello, sottolinea l'Agenzia, è inferiore al target di 130 gr /km previsto nel 2019, ma ben al di sopra dei 95 gr/km del limite che entrerà in vigore quest'anno. (....)

Aea attribuisce la crescita delle emissioni delle auto nei 27 membri dell'Unione e in UK, Islanda e Norvegia alla riduzione della quota dei diesel al 32% e al parallelo aumento di quella dei mezzi a benzina al 59% (63% includendo le ibride) e, soprattutto, alla crescita dei Suv. Questi veicoli, che l'anno scorso hanno presentato emissioni medie di 134 gr/km, hanno accresciuto la loro quota di mercato dal 25% del 2017 al 38% del 2019.

L'Agenzia nota peraltro che se da un lato le emissioni medie dei diesel (127 gr/km) sono ormai molto vicine a quelle delle auto a benzina (127,6 gr/km), dall'altro si è assistito nel 2019 a un incremento della massa media dei veicoli di tutti i segmenti e alimentazioni di 30 kg rispetto al 2018.. (....)

18. Venerdì 26 Giugno – SQ : Auto e limiti di emissione, di cosa parliamo. Il dibattito sugli incentivi e le soglie di 95 g/km-18mila € (che vanno a pennello ai modelli Fca)

Ogni settore, si sa, ha le sue regole, un proprio lessico e, a vederlo da più vicino, non poche complicatezze. Nell'automotive, nel perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale, sicurezza e confort di bordo, negli ultimi decenni le cose si sono ancor più complicate (anche in ragione del progresso tecnologico), tanto da poter apparire piuttosto oscure tanto ai decisori quanto ai consumatori.

Partiamo dunque dalle basi, o meglio dal parametro base, tanto evocato in questi giorni, i grammi di CO2 per chilometro percorso, questi poi sono solo un altro modo per esprimere i litri di carburante consumati: più si consumano carburanti fossili, più anidride carbonica si emette. Ovviamente, più veloce si va più o più è pesante è l'autoveicolo più si consuma, non c'è da stupirsi se una Ferrari o una Lamborghini (che il Signore le protegga) con un motore con 12 cilindri e di 6.500 cm cubici di cilindrata, consumino e dunque emettano ben di più di un'utilitaria che di cilindri ne ha solo 3 e con 1.000 cc.

Queste emissioni tuttavia sono solo teoriche, dipendono infatti da quanti km si percorrono (e anche come si guida), quindi - conti alla mano - una Ferrari Portofino, nonostante i 600 cavalli e lo scenografico tetto retrattile, che percorra 5 mila km all'anno consumerà ed emetterà meno CO2 di una 500 che ne percorra 11 mila, specie se la 500 è mossa con l'attentato motore 1.200. (In verità, la Portofino emetterà anche meno di una Porsche Taycan elettrica che, in Italia, percorra intorno ai 19 mila km/anno o ad una più piccola Tesla che superi i 22 mila, a meno che le vetture elettriche non siano ricaricate quasi sempre con energia elettrica prodotta da rinnovabili. Questo solo per ribadire che il malus-bonus a favore delle vetture con la spina penalizza le emissioni teoriche non quelle reali).

Ma se al posto della vecchia milledue ci fosse la novissima e sfortunata 500 Hybrid, visto il debutto concomitante con l'epidemia? Beh, se la Hybrid, che ha pure un cilindro in meno della 1.2, percorresse 14 mila km/anno e la Portofino, che non è una Ferrari da pista e si spenge ai semafori come moltissime vetture nuove, ne percorresse sempre intorno ai 5 mila, sarebbe ancora avanti.

La 500 Hybrid, anche se non in tutte le versioni, insieme alla Panda e alla Ypsilon, forte dei suoi 88 g/km CO2, sarebbe la candidata ideale per l'incentivo chiesto esplicitamente da FCA con tanto di soglia di prezzo a 18 mila euro. Peraltro, esplicita, e condivisibilissima, ci è parsa anche la critica al malus, l'imposta per le vetture che superano i 160 g/km, pagata anche da una monovolume grande, "che ha frenato completamente il ricambio del parco circolante".

Ma quante altre vetture ne beneficerebbero? Beh, senza un limite al prezzo d'acquisto che nel bonus pagato grazie al malus, sulla presunzione di utilizzo, è fissato a 61 mila euro, verrebbero incentivate anche vetture che non ne avrebbero bisogno alcuno, tipo la monumentale Bentley Bentayga, anch'essa Hybrid ma con la presa. Già, perché le vetture ibride nella motorizzazione possono essere almeno di tre tipi:

leggere o mild hybrid con un motore endotermico, anche diesel, e uno elettrico che aiuta ma non spinge la vettura (come FCA tra gli ultimi e da tempo Suzuki e prima ancora Honda); con un motore endotermico e uno o più elettrici in grado anche di spingere in “elettrico” la vettura (Toyota ha fatto scuola e volumi, inseguita dai Coreani di Hyundai Kia); e plug-in, ricaricabili a filo con un motore a combustione interna e uno o più elettrici ricaricabili anche dalla rete elettrica. Le emissioni teoriche di queste tre tipologie di ibride diminuiscono in ordine di elencazione, con masse paragonabili naturalmente, nella realtà tuttavia se l'ibrida plug-in non verrà quasi mai ricaricata alla rete elettrica, cosa possibilissima, emetterà certamente più di un'ibrida senza filo non leggera. (....)

Sulle alimentazioni alternative, semplificando, diciamo solo che sono un di cui del motore a benzina, con un po' meno CO2, e nulla vieta che a queste si possa abbinare anche un piccolo motore elettrico (ibrido leggero). Nel caso del metano aggiungiamo solo che con tutto quello che si sta facendo per il biometano, il più circolare dei carburanti, che toglie ulteriore CO2, forse ci si dovrebbe dare pure una svegliata.

Abbiamo scritto poco del diesel. Come ben sanno molti automobilisti, le auto a gasolio consumano meno delle analoghe a benzina e dunque emettono meno CO2. Per stare sotto la soglia dei 95 g citiamo solo la Ford, con la Fiesta (anche benzina) e addirittura la Focus, che è una compatta - entrambe però sono sopra i 18 mila euro - e le vetture del gruppo PSA: la Citroen C3, che in versione base diesel è sotto i 18 mila e si ferma a 85 g/km, e la nuova Peugeot 208, che rientra nella stessa soglia di prezzo per il benzina e la supera di pochissimo nella versione base diesel, che ha 102 CV contro la settantina e gli 88-89 g/km delle ibride leggere italiane.

Infine, poiché, come Fiat ha insegnato, poiché per consumare poco ci vuole una vetturessa piccola e leggera, con un motore piccolo ed efficiente, ci sono superutilitarie, come le gemelle Citroen C1, Peugeot 108 e Toyota Aygo, che battono almeno nel prezzo e nelle emissioni, pur non essendo ibride leggere, quelle di FCA.

19. Venerdì 26 Giugno – QE : Monopattini, nuova partnership Enel X-Bird. Sarà possibile il noleggio direttamente dall'app “JuicePass”

Si rinnova la partnership tra Enel X e Bird. Un accordo tra le due società consente di inserire all'interno dell'app “JuicePass” di Enel X una sezione dedicata al servizio di noleggio degli oltre 5.000 monopattini elettrici Bird presenti in diverse città italiane: Torino, Roma, Milano, Verona, Rimini e Pesaro.

“Contribuendo alla diffusione della micromobilità aggiungiamo un ulteriore tassello alla strategia che punta alla continua diffusione della mobilità sostenibile a livello globale”, ha commentato Alberto Piglia, responsabile e-mobility di Enel X. L'obiettivo – ha spiegato Cristina Donofrio, general manager di Bird Italia - è quello di contribuire a “fornire una soluzione dell'ultimo miglio che combinata con i veicoli elettrici e il trasporto pubblico renda le città più vivibili e sicure per tutti”.

In concreto – grazie all'intesa – gli utenti di “JuicePass”, una volta individuato dalla mappa il monopattino più vicino, verranno reindirizzati direttamente all'app di Bird per prenotare e utilizzare i mezzi. “Chi guida un veicolo elettrico da oggi potrà parcheggiarlo e fare il pieno di energia presso i punti di ricarica accessibili attraverso l'applicazione di Enel X”, spiega una nota.

Questa soluzione è “un'ulteriore tassello della collaborazione tra le due aziende” annunciata lo scorso anno in occasione dell'E-Prix di Formula E di Roma.

Considerazioni : *A mio parere quando non si ha altro di più importante di cui occuparsi, circostanza poco probabile ai nostri tempi, si può trovare il tempo ed il modo di tornare a giocare come facevamo da bambini, quando quelli della mia età hanno sperimentato la loro prima mobilità grazie a Babbo Natale con il regalo di un monopattino, naturalmente non elettrico. Nella sua semplicità, un po' meno nella versione elettrica che può viaggiare fino a 30 km/ora, una velocità solo apparentemente ridicola ma un po' meno in termini relativi nel traffico di certe zone della città dove la velocità media scende ai 10 km/ora è comunque un veicolo a motore. Un modo di dire che nel caso di uno scontro frontale tra monopattino e auto con velocità relativa di 40 km/km, magari il “monopattista” non va al Creatore ma quasi certamente all'ospedale sì. Ma anche lo scontro tra monopattino e pedone sulle piste ciclabili o sul marciapiede perché anche a soli 30 km/ora, può essere pericoloso, in questo caso soprattutto per il pedone. Coloro, e cominciano ad essercene diversi, che svolazzano sul monopattino in un ruolo misto di pedone-ciclista-motociclista-automobilista, su strada, marciapiedi, strisce pedonali e non, mi fanno ricordare che qualche decennio fa quando lavoravo a Londra, andando in ufficio in pieno centro, mi imbattevo quasi tutti i giorni in due soggetti per differenti ragioni molto interessanti. Il primo era un gentleman rispettosissimo del “dress code” della City e quindi in abito.... naturalmente fumo di Londra, con cappello rigido Bowler da businessman, che se ne andava nel traffico da Hyde Park verso Piccadilly in bicicletta con ombrello ancorato al manubrio e due mollette da bucato a chiudere il fondo dei pantaloni per evitare che venissero presi dalla catena. Uno spettacolo e non stavano girando un film ! Solo un gentleman molto snob. L'altro soggetto, per altre ragioni molto più interessante, era una very beautiful young lady che in hot pants tutti i giorni verso le 8.30 a.m. se ne andava con i pattini sempre nel mezzo del traffico di Piccadilly. Senza dubbio due persone*

alquanto eccentriche che comunque erano in pieno controllo dei rispettivi mezzi di locomozione. Non altrettanto la giovane signora che venerdì pomeriggio ho quasi investito perché è semplicemente caduta 10 metri davanti a me, ammettendo poi che stava appunto imparando ad andare in monopattino. Auguri. Tutto questo per dire che a mio parere il monopattino avrà vita breve per motivi stagionali-meteorologici e perché prima o poi qualcuno all'ospedale finirà per andare. Le recensioni disponibili su internet dicono il resto. Di certo non salveremo il pianeta e non usciremo dalla crisi Covid-19 grazie a Enel-X e Monopattini Bird. Però la cosa "fa scena" !

20. Venerdì 26 Luglio – QE : Incentivi auto, riformulazione al vaglio del Mef. I sindacati in Senato per l'affare assegnato alla 10ª Commissione. Le possibili novità all'emendamento al DL Rilancio

(...) L'affare riguarda "il settore dell'automotive italiano e le implicazioni in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica", ma in virtù dell'emendamento 44.15 al DL Rilancio, che propone di estendere i contributi statali anche a diesel e benzina Euro 6, è attualmente difficile circoscrivere la discussione solo all'elettrificazione della mobilità (...)

Secondo quanto apprende QE, l'emendamento è stato riformulato e al momento è al vaglio del Mef. Si va verso un consolidamento della posizione sostenuta da PD-IV-LeU, che introdurrebbe contributi per gli Euro 6 diesel e benzina, ma persistono le pressioni soprattutto da parte del M5S per abbassare la soglia delle emissioni. In compenso, il M5S sarebbe riuscito ad ottenere un aumento dei contributi destinati a coloro che comprano vetture elettriche o ibride.

La Cgil, rappresentata da Massimo Brancato, ha espresso quattro esigenze: "riprendere un confronto con imprese e istituzioni sulle politiche industriali; una riforma degli ammortizzatori sociali connotata da un forte ruolo della formazione; uno stimolo dalla domanda pubblica con rinnovamento del Tpl (*Trasporto Pubblico Locale*) e incentivi per superare la fase d'emergenza rinnovando il parco circolante".

Gianluca Ficco, segretario nazionale della Uil metalmeccanici, ha invece esposto ai senatori tre richieste. La prima sarebbe quella di "concedere incentivi alle auto con un massimo di emissioni di 95 gr/km, onde evitare che l'industria dell'auto incappi in sanzioni milionarie per non aver rispettato i limiti europei". La seconda interesserebbe invece una "revisione degli ammortizzatori sociali con particolare attenzione allo strumento della solidarietà", poiché, al termine dell'emergenza, il settore potrebbe essere interessato da esuberi e licenziamenti. Infine, secondo Uil serve "un'incentivazione alla riconversione della filiera".

Una posizione condivisa da Carlo Anelli, responsabile dipartimento Politiche industriali della Cisl. Il segretario nazionale Ugl Metalmeccanici, Adelmo Barbarossa, ha invece chiesto "una transizione intelligente" in cui ci sia "una fase intermedia per sostituire il parco circolante e smaltire l'inventurato", con l'obiettivo di "salvaguardare le piccole aziende".

Gianni Giroto, presidente di Commissione, nelle conclusioni ha confermato che il problema della carenza infrastrutturale per le colonnine di ricarica elettrica sarà affrontato nel prossimo DL Semplificazioni, con uno snellimento degli iter necessari per l'installazione. La commissione ha infine chiesto ai sindacati di presentare un documento comune. (Troppo logico...ma i sindacati lo capiranno mai ?!.)

21. Martedì 30 Giugno – SQ : Nucleare, "estendere la vita dei reattori". L'appello della Wna: i governi sostengano investimenti per arrivare a 60-80 anni, costi contenuti

All'indomani dello spegnimento definitivo dopo 42 anni di produzione della più vecchia centrale nucleare francese, la World Nuclear Association ha lanciato un appello ai governi perché sostengano la estensione della vita utile dei reattori esistenti fino a 60-80 anni.

In un position paper pubblicato oggi intitolato The Enduring Value of Nuclear Energy Assets le imprese sostengono la necessità di "più politiche per sostenere la Lto (*Long Term Operation*) per massimizzare i benefici ambientali, occupazionali e economici". Nel presentarlo, il direttore generale della Wna, Agneta Rising, ha osservato che "assicurare l'operatività nel lungo termine degli attuali impianti nucleari è una sfida urgente per le politiche. Se i governi hanno intenzioni serie sul cambiamento climatico e la resilienza dei sistemi energetici non dovrebbero permettere che queste centrali vengano dismesse".

La generazione di energia da fonte nucleare non emette CO2 e quindi non impatta sul cambiamento climatico. Lo scorso anno l'Aie ha suonato un allarme sui rischi per gli obiettivi globali sul clima della chiusura di buona parte del parco nucleare mondiale, attesa nei prossimi anni in assenza di interventi per prolungarne la vita.

Il report riporta un grafico secondo cui il costo livellato dell'elettricità da impianti nucleari con la "vita allungata" è attualmente il più basso nella maggior parte dei mercati energetici, aggiungendo che tale circostanza dovrebbe restare inalterata per i decenni a venire.

Le raccomandazioni del position paper ai governi includono pertanto di investire in educazione di base e di livello universitario e in programmi di formazione per assicurare la disponibilità di forza lavoro preparata nel settore, sviluppare strategie industriali per garantire la presenza di una adeguata catena di fornitura e

riformare i mercati dell'energia affinché valorizzino i benefici non energetici del nucleare insieme come già fanno per altre tecnologie pulite.

Infine la Wna chiede che laddove sia prevista la partecipazione del pubblico nelle decisioni sull'estensione della vita dei reattori, il processo sia trasparente e che agli stakeholder siano fornita informazioni basate sui fatti non solo sulla sicurezza e sui rischi ambientali ma anche sui benefici socio economici.

Attualmente la gran parte dei 440 reattori attivi nel mondo è operativa da 30-40 anni mentre i più vecchi hanno superato lo scorso anno i 50 anni. "La vita di gran parte della flotta nucleare mondiale può essere estesa. Nei casi in cui alcune centrali sono state fermate in anni recenti, ciò è avvenuto di norma per fattori politici o fallimenti di mercato, ma non per limiti tecnici del reattore", conclude Wna.

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)