



Assoindipendenti

Newsletter N. 25 / 2020

RISERVATA

24 Luglio 2020

Ho dato la prima pagina alla lettera che il Presidente di Grandi Reti ha inviato al Ministro R.Gualtieri (Mef) perché mette purtroppo in evidenza ancora una volta la distanza tra Politica e mondo reale, ma anche la sola (per chi non intende acquistarlo) recensione di SQ al libro di Franco Brernabè “ A conti fatti” pubblicato nei giorni scorsi merita di essere letta. Le dichiarazioni di Descalzi a favore di una sua Eni che “andrà senza benzina” (vedi p.to 9) rappresentano un buon contorno per completare il “main course”.

%%%%%%%%%

Prima Pagina

1. Lettera al Ministro del Mef R. Gualtieri del Presidente di Grandi Reti Prof. Giuseppe Gatti.
2. L'Eni prima della privatizzazione: le “umilianti” interferenze della politica (SQ)

Emergenza Covid-19

3. “Giù la mascherina”
4. UP, la crisi Coronavirus su “Muoversi” (QE)

Mercato

5. EG Italia, Mangione nuovo country manager (QE)
6. Gestori carburanti, partito il confronto con le compagnie (QE)
7. Ludoil verso l'acquisto dei punti vendita Auchan (SQ)

Illegalità

8. Frodi carburanti, operazione GdF in Toscana (SQ)

Politica, Istituzioni & Associazioni

9. Descalzi, “la mia Eni andrà senza benzina” (SQ)
10. Raffinazione, dalla Sicilia nuovo allarme per il silenzio della regione (SQ)

Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

11. Gnl, fondi UE per Kupit (Napoli) e porto di Trieste (SQ)
12. Decarbonizzazione, le major premono sull'acceleratore (QE)
13. Idrogeno, il progetto di dorsale europea (SQ)

“Non Petrolio Italia”

14. Gestori carburanti, nasce AsNali Energia (QE)

PRIMA PAGINA

1. Venerdì 10 Luglio – Grandi Reti : Lettera al Ministro dell' Economia e Finanze R. Gualtieri del Presidente di Grandi Reti Prof. Giuseppe Gatti.

Ho chiesto il permesso, concesso, all' amico Giuseppe Gatti, Presidente di Grandi Reti e che ci onora di essere anche Associato Onorario di Assoindipendenti, di pubblicare la lettera da lui inviata il 10 Luglio al Ministro del Mef per contestare alcuni passaggi del Programma Nazionale di Riforma (PNR) che denunciano una inadeguata analisi della situazione per quanto riguarda il mercato della distribuzione carburanti. Una simile lettera al Ministro è stata inviata qualche giorno dopo anche dal Presidente di Assopetroli ed è disponibile sulla Staffetta Quotidiana il 14 Luglio. Ho deciso di pubblicare quella del Prof. Gatti per diritto di precedenza ma soprattutto per il tono diretto e quindi più incisivo che sembra meglio interpretare i miei sentimenti e, ritengo, il carattere degli Associati Assoindipendenti nei riguardi di certi argomenti.

“ Milano, 10 luglio 2020

Signor Ministro,

desidero anzitutto esprimerle l'apprezzamento di Grandi Reti, società consortile che riunisce qualificati operatori indipendenti della distribuzione carburanti, per il ritrovato impegno del Governo in ordine al processo di liberalizzazione dell'economia italiana. Mi riferisco al paragrafo per l'appunto intitolato "Liberalizzazioni" del Programma Nazionale di Riforma (PNR) allegato al DEF, il cui schema è stato da lei esposto nel Consiglio dei ministri del 6 luglio scorso. In questo paragrafo si sottolinea con forza come "In Italia la crescita della produttività è insoddisfacente soprattutto nel settore dei servizi, in cui è necessario migliorare l'efficienza allocativa anche attraverso un alleggerimento della regolamentazione di svariati comparti" (p. 83). Affermazione pienamente condivisibile e da cui prendere le mosse per rimuovere la selva di lacci e laccioli, mi perdoni il ricorso ad un'immagine ormai datata, ma purtroppo sempre attuale, che frenano le potenzialità di sviluppo del nostro sistema economico.

Debbo però anche dirle che siamo rimasti a dir poco sconcertati nel leggere che quale esempio di questo eccesso di regolamentazione viene portata "la distribuzione di carburanti" e non solo più sconcertati ma allibiti e fortemente preoccupati per l'analisi del nostro settore che viene proposta sempre a p.83 del PNR. Allibiti per la siderale distanza che avvertiamo tra la realtà che stiamo vivendo ed in cui ci troviamo ad operare ed il ritratto che si ricava dal PNR quanto alle cause della arretratezza e dello stato di malessere della rete: fortemente preoccupati perché se è questa la capacità di analisi del suo Dicastero, che oltretutto per le correlazioni strutturali con l'Agenzia delle Dogane e l'Agenzia delle Entrate è in grado di conoscere nei minimi dettagli le problematiche del nostro settore, c'è da dubitare che la Pubblica Amministrazione, di cui indubbiamente il MEF è un'eccellenza, sia in grado di intercettare e di soddisfare la domanda di riforme e di una ripresa qualificata in termini di innovazione e di modernizzazione a cui dovremo orientare i finanziamenti del Recovery Fund.

Proverò, signor Ministro, ad argomentare queste affermazioni in relazione ai punti di maggior rilevanza individuati dal PNR in ordine alla distribuzione carburanti:

1) **Eccessiva regolamentazione.** E' vero solo per quanto riguarda le ingessature anacronistiche sull'affidamento in gestione degli impianti. Limitazioni da smantellare, rendendo utilizzabili tutte le tipologie contrattuali del Codice Civile. La maggior parte delle regole riguarda però la materia fiscale ed un aumento delle norme si è reso necessario per contrastare una pericolosa e diffusa penetrazione della criminalità più o meno organizzata, riciclaggio, contrabbando, frodi e massiccia evasioni dell'IVA, che ormai da diversi anni hanno inquinato pericolosamente il settore, con una concorrenza sleale che ha depresso la marginalità e privato l'Erario di miliardi di gettito. Aggiungo al riguardo, perché il tema della legalità è oggi di assoluta preminenza, che solo ultimamente sta maturando la consapevolezza che l'evasione dell'IVA è di gran lunga più importante di quella delle accise e che quindi l'azione di contrasto delle diverse amministrazioni, della Guardia di Finanza e delle Procure deve essere riorientata in funzione delle nuove forme assunte dall'illegalità. Vogliamo semplificare senza indebolire la lotta all'evasione? Pienamente d'accordo: si adotti il reverse charge, come proponiamo da anni. Non si capisce perché possa funzionare egregiamente per l'energia elettrica ed il gas e non si possa applicare ai prodotti petroliferi. Troppi gli operatori interessati? Si tratta a dir tanto di 30.000 soggetti e nell'epoca della digitalizzazione di massa non è un numero che faccia paura.

2) **Margini superiore alla media europea.** Che la marginalità sia superiore alla media europea è assolutamente falso. Per alcuni prodotti e limitatamente ad alcuni paesi possono esserci margini lordi più elevati ma i margini netti della distribuzione stentano oggi a rimanere a livello della media europea. (Domanda : al Mef ed al Mise riescono a trovare tempo e modo di leggere - interpretare sarebbe chiedere troppo - i dati che le stesse Istituzioni producono ?!)

3) **Standard qualitativi inferiori a quelli dei principali Paesi europei.** Su questo non c'è dubbio, ma è completamente sbagliata la diagnosi. Il modesto livello qualitativo medio dipende infatti anzitutto dall'eccessivo numero di impianti a basso erogato ed insieme dalle restrizioni poste all'offerta di prodotti non oil. Non c'entrano nulla le supposte "restrizioni che ancora permangono sia all'ingresso sia all'uscita dal mercato" a cui si vogliono ricondurre le carenze qualitative della rete. (Avrei solo chiesto al Ministro che cosa si intende per standard "qualitativi" : Efficienza ? Efficacia per il consumatore? Immagine ?) XEE

4) **Barriere all'entrata.** Quali sarebbero mai le barriere che oggi ostacolano l'ingresso di nuovi entranti? Non solo non ci sono particolari limitazioni normative o regolamentari, ma non funziona da

deterrente neppure la struttura di un mercato con una rete sempre più sovradimensionata in relazione alla dinamica della domanda, con riduzione dei consumi per km e costi di gestione crescenti. Ciò nonostante è continua l'entrata di nuovi operatori, non sempre di totale limpidezza, pronti ad acquistare impianti in dismissione a basso erogato da alimentare attraverso circuiti paralleli e sovente totalmente illegali. Se si vogliono trovare esempi di barriere all'entrata non è certo alla distribuzione carburanti che si deve guardare.

5) **Barriere all'uscita.** Con il DM del 2015 sulle bonifiche e con le successive misure della Legge Concorrenza del 2017 si sono semplificate le procedure di chiusura degli impianti e ridotti per molti casi i costi di bonifica. Vogliamo andare oltre? Benissimo. Provi signor Ministro a convincere il suo collega Costa, che regge il MATTM, nonché la Conferenza Stato-Regioni e l'ANCI ad eliminare del tutto le bonifiche ed avremo soppresso l'ultima barriera alle uscite, trovandoci magari con qualche procedura d'infrazione a livello europeo.

6) **Diversificazione dell'offerta.** Supporto che la presenza di barriere all'entrata blocchi "lo sviluppo qualitativo del settore in termini sia di diversificazione dell'offerta dei prodotti oil sia di ampliamento della gamma offerta di servizi non oil" è doppiamente mistificatorio. In primo luogo perché, come si è visto, non esistono barriere all'ingresso, in secondo luogo perché la diversificazione dell'offerta oil è oggi la più ampia possibile ed infine perché quanto ai servizi non oil le uniche restrizioni esistenti riguardano specifiche categorie merceologiche e saremmo ben lieti della loro eliminazione.

In conclusione signor Ministro, se ancora possibile la inviteremmo a mantenere il tema della distribuzione carburanti nel paragrafo liberalizzazioni, relativamente alla sola contrattualistica per l'affidamento degli impianti e per le parti restanti a collocarla nell'ambito della lotta all'evasione e del contrasto all'illegalità approfondendo e circostanziando maggiormente gli spunti presenti a p.48 circa la lotta all'evasione, che è oggi lo strumento essenziale per perseguire l'obiettivo indicato dal PNR ed in cui ci ritroviamo pienamente: la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva.

Rimaniamo ovviamente a sua disposizione per ogni ulteriore chiarimento e la ringraziamo sin d'ora per l'attenzione che vorrà riservare alle nostre considerazioni.

I più cordiali saluti,

Il Presidente

Giuseppe Gatti ""

Commento : Al di là del condividere le argomentazioni, e nei termini in cui sono state espresse, di Gatti ho sottolineato in grassetto la frase con la quale si denuncia la sorpresa e di conseguenza la frustrazione, e non solo, di dover ancora una volta spiegare, lasciamo pure da parte il Ministro, alle Istituzioni la realtà di una situazione che è ben visibile a tutti tranne che alle stesse. Se infatti, nell' AD 2020 qualcuno nelle Istituzioni continua a parlare di barriere all' entrata, in quanto a competenza o altro, siamo davvero messi male e il dichiararlo in modo esplicito, senza eufemismi è un dovere nella speranza che prima o poi anche la competenza delle Istituzioni meriti un paragrafo nei prossimi PNR. La mia esperienza, anche recente, nei rapporti con le Istituzioni non mi fa essere ottimista comunque carissimo professore grazie, con tutta la stima e simpatia di Assoindipendenti.

2. Venerdì 3 Luglio – SQ : Venerdì 3 Luglio – SQ : L'Eni prima della privatizzazione: le "umilianti" interferenze della politica Nella ricostruzione postuma di Franco Bernabè. Scoperte che a distanza di trent'anni sembrano "incredibili". L'idea vincente di avere come antidoto azionisti terzi

E'uscito da alcuni giorni, edito da Feltrinelli e a cura di Giuseppe Oddo, il libro "A conti fatti" in cui Franco Bernabè riannoda i fili delle vicende di cui negli ultimi quarant'anni è stato protagonista. Con particolare riguardo al periodo in cui, dall'agosto 1992 al 1998, è stato il primo amministratore delegato di Eni spa, curandone la trasformazione da ente in società per azioni, il risanamento finanziario e il collocamento in Borsa dell'intero gruppo con un ricavato per lo Stato, a conti fatti, di 24 miliardi di euro. Una preziosa testimonianza di cui dà conto nei capitoli IV (Sbarco in Eni), VII (La grande trasformazione) e VIII (Il cane a sei zampe va in Borsa).

Franco Bernabè era sbarcato in Eni nel **1983** dove dal 1° marzo era stato insediato dal governo Fanfani come presidente **Franco Reviglio** dopo anni molto oscuri nella storia del gruppo, con lo scoppio nel 1979 dello scandalo Petromin, che aveva travolto il presidente Mazzanti, e nel 1981 quello della P2 in cui figuravano importanti esponenti di Eni. Con Egidio Egidi, tra i dirigenti più vicini a Mattei, una lunga carriera all'Agip, poi approdato in Fiat, che nominato commissario straordinario e poi presidente si era dimesso seduta stante appena aveva sentito puzza di bruciato. Una tempesta, scrive Bernabè, che cessò appunto con l'arrivo di Reviglio, un professore prestato alla politica, che nella sua breve esperienza di ministro del Tesoro "aveva capito che la politica era fatta da uomini molto diversi da lui". La cui prima preoccupazione, appena arrivato all'Eni, fu di nominare dei consiglieri che lo guidassero all'interno dell'organizzazione aziendale, tra cui Giorgio Ruffolo, Alberto Meomartini, Domenico Siniscalco e Giuseppe Sfligiotti. E lo stesso Bernabè, che allora lavorava in Fiat, chiamato a fargli da assistente. Entrando così a far parte dei

“Reviglio Boys”. Scoprendo subito che *“in Eni l'opacità nei processi decisionali era elevata ed era alimentata ad arte per favorire il legame con la politica”*. E che la Giunta, il massimo organo decisionale del gruppo, *“rifletteva gli equilibri del governo e aveva un rapporto negoziale con il presidente, perché ogni suo esponente faceva riferimento a un partito, e all'interno di quel partito, a un capo corrente o al segretario politico”*. Non solo *“la Dc aveva fatto il bel gesto di cedere la presidenza al Psi, ma i socialisti contavano poco, perché al vertice delle società operative e a capo della direzione del personale, dove si gestiva il potere vero, sedevano manager di provata fede democristiana”*.

Una giunta con cui Bernabè entrò presto in rotta di collisione, perché cercò di delegittimarlo agli occhi di Reviglio, facendo girare la voce che attraverso di lui *“Fiat volesse mettere le mani su Eni”*. Reviglio non aveva molta voglia di difenderlo e così nel 1984 lo spostò alla direzione programmazione in qualità di responsabile del controllo di gestione, scegliendo al suo posto Vittorio Mincato. Un incarico che consentì a Bernabè di acquisire una notevole conoscenza dei meccanismi di funzionamento del gruppo che in seguito gli furono preziosi. Fino al 1986 quando subentrò a Giuseppe Calogero come direttore.

Scoperte incredibili

E introdusse, come scrive lui stesso, una importante novità nel processo di programmazione. In virtù della quale *“le società non potevano più trasmettere i dati a Eni lasciando la gestione del processo alle direzioni amministrative come semplice adempimento formale, ma erano chiamate a dar conto dei risultati ogni trimestre”*. Una prassi normale, rileva Bernabè, in un gruppo moderno. Ma non in Eni che in quel periodo non puntava a massimizzare gli utili o a destinare risorse alle attività più promettenti. Ma bensì a generare abbastanza cassa attraverso le società dell'energia, per sostenere le tante attività strutturalmente in perdita. Con conti che si faceva presto a fare: generavano cassa l'importazione di metano dalla Russia, che faceva capo a Snam, e la residua produzione di metano in Val Padana: tutto il resto era in perdita. Era in perdita anche l'estrazione e la produzione di idrocarburi all'estero e soffriva anche il ciclo della raffinazione e della distribuzione di prodotti petroliferi. Ma le scoperte di Bernabè non si fermano qui. Non c'era una politica formalizzata di distribuzione dei dividendi da parte delle società operative. Tutta l'attenzione essendo dedicata a ottimizzare la struttura finanziaria del gruppo. Ma ancora più sorprendente, aggiunge Bernabè, era il fatto che il processo relativo alle decisioni di investimento non era formalizzato da alcuna procedura comune. Ogni società faceva storia a sé: sceglieva cioè i metodi e i parametri che meglio rispondevano alle sue esigenze. Con il risultato che “Eni dedicava ingenti risorse a investimenti di dubbia redditività e al ripianamento delle perdite di aziende decotte che con le risorse messe loro a disposizione continuavano a investire. Investimenti giustificati da generiche motivazioni di tipo strategico o di interesse nazionale”. Ma non basta: *“tanto più le società investivano, tanto più Eni poteva chiedere e ricevere fondi dallo Stato”*. Cose che lette a distanza di trent'anni sembrano incredibili.

E incredibili sembrarono anche a Bernabè che con i suoi collaboratori mise a punto *“un sistema di pianificazione e controllo degli investimenti che rendeva finalmente trasparente le ragioni delle scelte, soprattutto per quelli a ciclo pluriennale che necessitavano di un continuo monitoraggio per giustificarne il proseguimento”*. E non si fermò qui, ma suggerì a Reviglio di rinunciare al fondo dotazione che risaliva alla costituzione dell'Eni nel febbraio del 1953 e che aveva finito con l'averne un effetto perverso: *“i suoi apporti non imponevano infatti alcuna scelta rigorosa nelle decisioni di spesa”*. Altra cosa oggi incredibile. Ma giustificata dal fatto che “alla politica faceva comodo che Eni chiudesse i conti in perdita, perché così avrebbe dovuto battere cassa e scendere a patti con i partiti”. Una cosa “umiliante”, la definisce Bernabè. Rinunciare ai fondi dello Stato significava per Eni avere più autonomia. Argomentazioni che fecero breccia su Reviglio che dal 1986 rinunciò ai finanziamenti volti a compensare le perdite dei settori in crisi.

Le interferenze della politica

Un intermezzo, quello di Reviglio, che terminò alla fine del 1989 quando al suo posto si insediò Gabriele Cagliari. Il primo passo dei partiti, scrive Bernabè, per riprendersi il controllo del gruppo. Come emerse anche dalla composizione della giunta voluta dal governo Andreotti e varata nella primavera 1990, che non lasciava dubbi sull'intenzione della politica di ritornare a comandare. Quando su ogni aspetto della vita aziendale calò come un cappio: *“l'opprimente sensazione di un gruppo occupato militarmente dalla politica”*. Che c'entra tutto ciò con la privatizzazione dell'Eni? C'entra perché a sorpresa nell'ottobre 1991 Bernabè venne nominato, dal presidente Cagliari responsabile del Comitato per la trasformazione dell'Eni in spa formato da tutti i direttori. E allora tutto quello che aveva imparato e capito in quegli anni gli tornò improvvisamente utile. Tra cui la convinzione che *“occorreva introdurre nel meccanismo di funzionamento dell'Eni un vincolo forte che impedisse ai partiti di interferire nella gestione, un vincolo che non poteva che essere rappresentato dalla necessità di rispondere anche ad azionisti terzi”*. Quando pensò che *“solo la quotazione del gruppo nella sua interezza avrebbe potuto salvaguardare le competenze, la professionalità e l'attaccamento aziendale che rappresentavano lo straordinario patrimonio di Eni”*. In sintesi per Bernabè *“l'ingresso di investitori privati e un solido ancoraggio alle leggi dell'economia di mercato erano le condizioni perché il gruppo riprendesse a crescere e cessassero le umilianti interferenze. Scrollandosi di dosso i partiti, liberandosi delle attività decotte, trasformandosi in una major petrolifera internazionale”*.

Un'idea che a quell'epoca, scrive Bernabè, sembrava fuori dalla realtà, troppi essendo gli ostacoli interni ed esterni da superare. Come emerse fin dalle prime riunioni del Comitato dove da una parte si ipotizzava la creazione di due Eni e dall'altra emergeva un'opposizione di fondo al progetto di privatizzazione

dell'intero gruppo. Da parte dei difensori a oltranza dello status quo. Un braccio di ferro che andò avanti per due anni. Fino al 20 febbraio 1992 quando Bernabè, come presidente del Comitato, indirizzò ai direttori di Eni un documento in cui sosteneva la necessità che *“il processo di privatizzazione portasse all'abrogazione non solo dei controlli direttamente collegati all'attuale sistema a partecipazione statale, ma anche di quel vasto reticolo di norme che si traducono in pesanti oneri non compatibili con il funzionamento di una Spa”*. Aggiungendo che *“momento determinante del processo di trasformazione doveva essere il progetto industriale del gruppo”*. Teorie quanto mai poco ortodosse, ma che Bernabè sapeva erano condivise da Mario Draghi, all'epoca direttore generale del Tesoro.

Resistenze spazzate via dal decreto legge del governo Amato che nel luglio 1992 sancì la fine degli enti statali e la loro trasformazione in spa con effetto immediato. Con una netta linea di discontinuità con il passato. Un decreto che spiazzò, scrive Bernabè, tutti i leader della maggioranza e poneva le basi di un cambiamento epocale del sistema delle Partecipazioni Statali. Resistenze spazzate via ancor più dal fatto che il governo Amato il 7 agosto decise di nominare amministratore delegato di Eni spa proprio Bernabè. Conferendogli tutti i poteri, anche rispetto al presidente Cagliari confermato alla presidenza con un ruolo di pura rappresentatività. Con l'unico vincolo del rispetto degli indirizzi del governo sulle privatizzazioni. Con gli avversari interni, scrive Bernabè, che pensavano che *“i cambiamenti sarebbero stati un fuoco di paglia e che tanto valeva non muoversi che la politica si sarebbe riappropriata del ruolo che aveva sempre esercitato”*. Non c'era tempo da perdere, partendo dalla definizione dell'assetto organizzativo della spa. E alla fine in Borsa ci andò Eni

Anche se aveva l'appoggio del governo, Bernabè sapeva di essere solo nel gruppo e di avere contro l'alta dirigenza delle società operative e alcuni direttori della holding: il “partito della secessione” che portava avanti il progetto di quotazione di Agip e Snam. Progetto caldeggiato dagli stessi presidenti delle due società, Santoro e Pigorini. Un'idea non nuova che, se fosse andata in porto, avrebbe trasformato Eni in un “cronario di aziende in crisi”. Da qui la necessità di un messaggio chiaro e forte sul fatto che Bernabè non avrebbe mai permesso *“lo spezzatino dell'Eni”*. Lanciato già il 15 settembre 1992 ai presidenti, amministratori e direttori generali delle società operative. Con le società energetiche che dovevano rimanere nel gruppo e con la soluzione dei problemi che doveva esser trovata all'interno del gruppo, con la solidarietà di tutti i manager.

Per farla breve, manovre e contromanovre che andarono avanti fino al 30 dicembre 1992 quando una delibera del Cipe avanzò la richiesta all'Eni di predisporre un programma per il collocamento in Borsa di Agip e Snam ed eventualmente di altre società controllate. Tutto il contrario dell'obiettivo a cui Bernabè restava fedele: portare in Borsa l'intero gruppo. Un progetto che tornò prepotentemente alla ribalta nel giugno 1994 quando molta acqua era nel frattempo passata sotto il Tevere, a cominciare da Tangentopoli che aveva travolto il partito della secessione, con l'arresto e il suicidio di Cagliari sostituito alla presidenza della spa da Luigi Meanti, con il passaggio nell'aprile 1993 dal governo Amato al governo Ciampi. E con il progetto della quotazione separata di Agip e Snam sostituito a partire dal settembre 1993 da quello della quotazione di SuperAgip, società in cui sarebbero dovute confluire, oltre a Agip, Agip Petroli, Saipem, Snam e Snamprogetti. In uno scenario in cui la ristrutturazione di Eni spa condotta a ritmo serrato da Bernabè cominciava a dare i suoi frutti tangibili raggiungendo a fine 1993 il pareggio di bilancio.

Con il fatto nuovo del governo Berlusconi che, in carica dal maggio 1994, a fine giugno decide di accelerare sulle privatizzazioni collocando contemporaneamente in Borsa Enel, Ina, Stet e SuperAgip, rischiando un ingorgo finanziario. E Bernabè coglie al volo l'occasione di un incontro con il nuovo ministro del Tesoro, Lamberto Dini, per dirgli che, al contrario di altre aziende di Stato, non ci teneva ad andare sul mercato per primi con SuperAgip. Anche perché l'attività di razionalizzazione del gruppo e di risanamento delle società in crisi procedeva con ottimi risultati. Non era quindi opportuno sprecare con una quotazione affrettata i risultati raggiunti. Suggerimento accettato da Dini e comunicato da Bernabè al CdA il 28 giugno 1994. Con lo slittamento forse SuperAgip non sarebbe stata più necessaria. Ritornava prepotentemente alla ribalta il progetto di portare in Borsa l'intera Eni. Cosa che avvenne nel novembre 1995 con un primo collocamento del 15% del capitale. Cui ne seguirono altri quattro. A conti fatti, con un ricavato per lo Stato di 24 miliardi di euro.

Considerazioni : *Sorpresa ? Non credo. Difficile percorso verso la privatizzazione dell' Eni : qualcosa era noto (top manager che non facevano mistero delle loro “simpatie” e delle loro referenze politiche), altro lo immaginavamo (Assicurazioni, Enel, Eni, ecc. con finalità principale quella di “finanziare in senso lato” la politica) ! La domanda che ci poniamo è come si finanzia la politica oggi, attraverso quali canali ? Quali canali hanno sostituito Eni, Enel, ecc. ? Mi viene in mente che oggi emerge una corrente di pensiero che vede con favore il ritorno allo Stato del controllo di alcune società. Se ne parla in questi giorni a proposito di nazionalizzazione della rete autostradale e quindi penso ad Anas, azienda pubblica che con 6mila dipendenti “gestisce” 26mila chilometri di strade e autostrade e che negli anni ha visto la sua reputazione macchiata da inchieste e accuse che vanno dalla corruzione, per le mazzette sugli appalti, al disastro colposo per crolli e incidenti. Storie del passato ? Voglio crederci....*

EMERGENZA COVID-19

3. Mercoledì Luglio – Segreteria SAFE – Risorse con Energia: “Giù la mascherina” (di Adriano Piglia)

Alcune considerazioni di un ex presidente di una importante società petrolifera che oggi riesce a guardare con distacco e qualche ironia le vicende del Coronavirus.

- Durante il lockdown una importante azienda petrolifera italiana ha chiesto di poter rateizzare il versamento delle accise. Di corsa il Governo ha approvato una deroga rendendosi conto che stava per perdere il suo bancomat, cosa della quale il PNIEC non si era molto occupato. In fondo queste accise petrolifere sono solo 35 o 40 miliardi di euro l'anno (come il Mes che non piace alle cicale) Probabilmente trovare i soldi per sostituire queste entrate ci aiuterà la Fata Turchina, ma qualcuno, subito zittito, si è permesso di suggerire che a pagarli siano quelli che hanno ottenuto lautissimi incentivi per consentire di farne a meno. La Corte dei Conti ha alzato un sopracciglio di attenzione.
- Sembra che la burocrazia abbia sostituito il cambiamento climatico come causa di tutti i nostri mali. In un Paese dove la Corte Costituzionale chiarisce a richiesta cosa dice davvero la legge fondamentale dello Stato scritta 72 anni fa, forse bisognerebbe scrivere le leggi in modo che le possano capire tutti dopo la “buona scuola dell' obbligo”.
- Dopo l'ultimo appello del settore idrico privato che chiede a gran voce un “idrobonus” per far ripartire il settore, viene da domandarsi se Viale dell' Astronomia (*Sede di Confindustria*) non debba essere ribattezzato “Viale dell' Incentivo”. Qualcuno suggerisce “Viale del tramonto”. Sì, di Adam Smith. (*Filosofo scozzese del 1700*)
- British Petroleum ha annunciato che taglierà diecimila posti di lavoro nella sua organizzazione, quasi il 14% del totale. Se “Beyond Petroleum”, come si era definita multinazionale in vena di conversione a verde vuol dire questo, forse a Roma qualcuno bofonchia “aridatece er puzzone” (*da intendersi .. il petrolio !*)
- Dopo l'energica iniezione di incentivi per la mobilità elettrica si scopre che sarebbe il caso di incentivare anche l'auto tradizionale per salvare i posti di lavoro che altrimenti si perderebbero. Tutti annuiscono convinti, ma qualcuno fa presente che è come giocare alla roulette la stessa posta contemporaneamente su noie e rouge. Non ci perdi e non ci guadagni. Aumenti solo il casino (detto anche scientificamente entropia) del sistema.
- Dal primo gennaio del 2021 la Germania introduce la Carbon Tax su i combustibili fossili allo scopo di finanziare la transizione energetica. Stessa cosa aveva fatto la Francia, alzandola progressivamente con baldanza, ma sappiamo che è finita con i gilet gialli. Altri gilet in vista o dopo quelli verdi e arancioni cominciano a mancare i colori ?
- Grande entusiasmo per la neonata “bike economy”. Dopo tante pedalate di fronte ad un muro sulla cyclette durante il lockdown , moltissimi si stanno comprando una nuova bici contenti di fare un regalo alla loro salute, all' ambiente ed alla economia . Scorte esaurite e lunghe liste di attesa. Scopriamo però che in Italia ci limitiamo (di nuovo) ad assemblare i pezzi, la produzione dei quali abbiamo delocalizzato in Cina. Così, dopo aver fatto contenti i cinesi con la politica del doppio dividendo (vedi accordo Italia-Cina del 23/3/2019) adesso diamo loro una mano anche per il Covid. Che la via della seta sia a senso unico ?
- In un convegno si è sentito dire che “la Sardegna non deve passare al metano perché chiedere oggi il metano è come chiedere il fax nell' era di Internet”. Applausi scroscianti da parte di chi ha cercato di usare Internet nell' isola per fare lezione da remoto senza grande successo per mancanza di segnale, ma anche dal mondo ovino che vede finalmente valorizzata lana di pecora e pecorino e dai minatori del Sulcis che già organizzano la prossima visita a Roma per sbattere ritmicamente l'elmetto sul selciato giusto fuori del Mise.
- La comica della scuola fatta in palestra, al museo, al cinema, nei teatri (non negli stadi, perché lì i ragazzi si potrebbero divertire) si è trovato l' accordo sulle “rime buccali”, nuova misura del distanziamento per scongiurare il contagio tra gli studenti. Ci mancava il ricorso massiccio alla Treccani dopo l'ultimo assalto di massa per capire cosa era il “catablepismo” (*Rapporto patologico in cui due entità dipendono l'una dall'altra per la propria sopravvivenza*). Ecco una cosa da fare gratis per ripartire: cacciare chi scrive certe vaccate”

4. Venerdì 10 Luglio - **QE** : UP, la crisi Coronavirus su “Muoversi”. Focus sulla pandemia nel trimestrale dell'associazione dedicato a reti, carburanti e innovazione

E' dedicato quasi interamente alla crisi Coronavirus l'ultimo numero di "Muoversi" (www.unione petrolifera.it), il trimestrale dell'Unione Petrolifera che si apre non a caso con un'intervista al presidente dell'Istituto Superiore di Sanità, Silvio Brusaferrò.

Il presidente dell'associazione, Claudio Spinaci, sottolinea nel magazine che "la pandemia ha in un certo senso svelato tutte le debolezze e fragilità di un settore quasi mai considerato per ciò che ha fatto per il Paese", che ha però "ancora molto da dire e da dare". L'industria petrolifera, rileva infatti Spinaci, "si sta trasformando per fronteggiare la sfida della decarbonizzazione dei prossimi decenni, soprattutto nel campo del trasporto di merci e persone: le alternative, come ad esempio l'elettrico o anche l'idrogeno, avranno sicuramente il loro spazio, ma non sono ancora mature per rispondere alle esigenze di una mobilità di massa".

Nel terzo numero del 2020 di "Muoversi" trovano spazio numerose interviste: al ministro per gli Affari europei Enzo Amendola ("Usare le risorse europee per far ripartire il Paese"), al presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ("Una prova inedita e difficile Stato-Regioni: più dialogo meno conflitti"), al coordinatore energia della Lega senatore Paolo Arrigoni ("Transizione energetica con pragmatismo e senza ideologia"), al presidente di Symbola Ermete Realacci ("Ambientalismo scientifico, approccio radicale senza velleità e ideologie"), nonché al segretario generale Anita Giuseppina Della Pepa e ai presidenti di Asstra (Andrea Gibelli), Boeing Italia (Antonio De Palmas) e Assoparti (Daniele Rossi) (....).

Commento : Lettura consigliata.

MERCATO

5. Giovedì 9 Luglio – QE : EG Italia, Mangione nuovo country manager. Il gruppo: "Riconoscimento della fiducia a investire sul mercato" del nostro Paese

Novità ai vertici di EG Italia. Maurizio Mangione infatti sarà il nuovo country manager della società. La nomina di Mangione "è il riconoscimento della fiducia di EG ad investire sul mercato italiano ed a garantire un efficace team leadership per far crescere ulteriormente il business e la propria organizzazione", si legge in una nota. Il manager assume il suo nuovo ruolo dopo aver ricoperto per un anno il ruolo di retail sales manager di EG Italia. In precedenza Mangione ha lavorato in Alitalia e IP (Gruppo Api) in diverse posizioni manageriali nei settori sales, marketing e supply. Attualmente – conclude la nota - Il gruppo EG possiede in Italia un network di circa 1.200 stazioni con marchio Esso.

Commento : Conosco la persona e credo che abbia i numeri per fare bene anche in un contesto di mercato molto complicato. Il mio sincero "in bocca al lupo !"

6. Lunedì 20 Luglio – QE : Gestori carburanti, partito il confronto con le compagnie. Riunioni con Q8, IP ed Eni. Le federazioni puntano a raggiungere l'intesa su nuovi accordi economici entro l'estate

Sono iniziati gli incontri tra le associazioni dei gestori carburanti e le compagnie petrolifere per il rinnovo degli accordi economici. Il primo appuntamento in calendario è stato quello di oggi, in videoconferenza, con i rappresentanti di Q8. Domani tocca ad IP e poi martedì 28 luglio a Eni. Faib, Fegica e Figisc vogliono provare a stringere i tempi così da poter raggiungere nuove intese entro la fine dell'estate. Erano state le tre federazioni a richiedere la ripresa delle trattative che si erano interrotte a causa dell'emergenza Coronavirus. I gestori avrebbero preferito un confronto in tempi più rapidi. "La tempistica scelta dalle controparti - ha fatto notare Faib - dimostra che queste non hanno compreso a pieno la crisi profonda, ai limiti dell'irreversibilità, che sta attraversando il settore". Una situazione di criticità che "sembra sconosciuta ai piani alti dell'industria petrolifera che non vede, non sente e non parla ma rinvia, rimanda, aggiusta le sue cose sperando in tempi migliori", si legge in una nota. Per la federazione "è ancora peggiore il comportamento dei retisti privati che si sono sottratti ad ogni confronto con le organizzazioni sindacali e che nemmeno questa crisi così acuta aggravata da una illegalità dilagante non sentono il bisogno di ricompattare un settore che sta andando alla deriva". In un contesto così compromesso per Faib "non è possibile ripartire con le solite pretese sugli obiettivi irraggiungibili e sui traguardi sulle vendite. In più "appare sempre con maggiore evidenza che si è realizzato uno squilibrio contrattuale tra le parti che è divenuto insostenibile in assenza di un pieno riconoscimento dell'imprenditorialità dei gestori, a partire dalla questione dei prezzi al pubblico".

Commento : A mio parere sono in molti a "non aver compreso la crisi profonda, ai limiti della irreversibilità

che sta attraversando il settore” ... e da troppo tempo ormai perché la crisi da Coronavirus è solo l'ultimo, in termini di tempo, dei problemi. A pensarci bene forse non è un problema di “aver compreso” ma di non avere le competenze per risolverli. E' una questione di monocultura che riguarda tutta la filiera e quindi di uomini e lo dimostra il fatto che nel caso in questione si voglia risolvere il problema, oggettivamente grave, della categoria dei gestori, come se fosse indipendente da quelli che sono di tutta la filiera. Auguri !

7. Lunedì 20 Luglio – SQ : Carburanti, Ammaturo (Ludoil) verso l'acquisto dei punti vendita Auchan. Voci su un interesse per il deposito di Visco. Accordi per concessioni petrolifere all'estero

La voce si rincorreva da qualche giorno: la Ludoil di Donato Ammaturo sarebbe in dirittura d'arrivo per l'acquisto dei 32 punti vendita con i marchi Auchan e Simply messi in vendita da Conad. Il pacchetto, a quanto si apprende, è stato messo in vendita subito dopo l'acquisizione della rete di supermercati Auchan da parte di Conad, condotta un anno fa, secondo quanto si legge su [businessinsider.com](https://www.businessinsider.com), attraverso la società Bdc, partecipata al 51% da Conad e al 49% dal finanziere Raffaele Mincione, recentemente assorbito all'onore delle cronache giudiziarie per un'indagine avviata dal Vaticano per una compravendita immobiliare a Londra. Tornando alla rete carburanti, i 20 punti vendita a marchio Auchan, che comunicano regolarmente i prezzi all'Osservatorio Mises, si trovano in Lombardia (7), Veneto (3), Marche (2), Piemonte (2), Puglia (2), Abruzzo (1), Campania (1), Lazio (1) e Sardegna (1).

Secondo voci di mercato, non si tratterebbe della sola mossa cui sta lavorando la Ludoil. La società fondata nel 1998 dalla famiglia Ammaturo sarebbe infatti interessata all'acquisto del deposito costiero di Visco che un tempo faceva capo alla MonteShell (Shell e Edison) e che si trova in provincia di Udine a 60 km dal porto di Trieste da cui si approvvigiona attraverso l'oleodotto Si.Lo.Ne. Il deposito passò interamente a Shell Italia dal 1° gennaio 1995, quando MonteShell venne sciolta, e dal 1° giugno 2010 con l'uscita della Shell dal mercato extra-rete fu affittato alla Saras. Dal giugno 2014 è passato alla Kupit in seguito all'acquisto della rete carburanti di Shell Italia.

Ludoil, fondata nel 1998 da Donato Ammaturo, conta oltre 150 punti vendita (di cui 54 acquisite da Shell e 22 da Q8 tra il 2009 e il 2011) con i marchi Ludoil, Staroil, Italfuel, Alteroil, Easy fuel e con il marchio convenzionato Eni. Nel 2014 ha acquisito da Unicredit gli asset della famiglia Sensi dei depositi costieri di Italtopoli di Civitavecchia e Vibo Valentia. Nel deposito fiscale di Civitavecchia sono in corso “vari progetti orientati all'espansione del terminal, come un nuovo terminal container, trattamento e stoccaggio bio-componenti e un impianto dedicato alla commercializzazione del bitume”. La società “promuove investimenti per realizzare impianti eolici e fotovoltaici con la società partecipata Windfinder” e ha “stretto accordi con governi oltreoceano, ottenendo concessioni per esplorazioni geofisiche finalizzate a nuove estrazioni petrolifere”. Nel 2016 ha investito nel rilancio del marchio d'alta moda Frankie Morello Milano. Nel 2018 ha acquisito da Eni il deposito jet fuel di Civitavecchia e l'oleodotto di collegamento al deposito di Pantano di Grano. Da gennaio 2020, si legge nel documento di presentazione della società, Ludoil Energia è il principale provider di servizi marittimi e fornitura di oli combustibili ad uso bunker nel porto di Civitavecchia.

ILLEGALITÀ

8. Lunedì 20 Luglio – SQ : Frodi carburanti, operazione GdF in Toscana

I militari del comando provinciale della Guardia di Finanza di Firenze hanno eseguito questa mattina un decreto di sequestro preventivo, diretto e per equivalente, del valore di 8 milioni di euro, nei confronti di 5 cooperative operanti nel settore dei trasporti e della logistica e di 7 rappresentanti legali e consiglieri, a conclusione di una “complessa ed articolata indagine” che ha permesso di accertare una frode fiscale sull'Iva nel settore dei carburanti. (...) In particolare, i finanziari del 2° Nucleo operativo metropolitano e del Nucleo Pef di Firenze, a seguito di alcune attività di verifica condotte alla fine del 2018 che avevano fatto emergere le prime ipotesi di reato, hanno eseguito, sotto la direzione della Procura della Repubblica, delle indagini di polizia giudiziaria nei confronti delle 5 cooperative, che hanno fatto emergere una frode all'Iva nel settore dei carburanti. Nello specifico, le cooperative, aventi sede nel fiorentino ma facenti capo a un consorzio di Pistoia, effettuavano ingenti acquisti di gasolio per autotrazione – rivelatisi inesistenti – da altra società pratese, che consentivano di contabilizzare rilevanti crediti Iva, a fronte dei quali venivano emesse altrettante fittizie fatture di servizi di autotrasporto e consegna merci verso 6 società estere (in particolare ucraine), in esenzione di Iva poiché cessioni intracomunitarie.

Tutte le operazioni in questione, che hanno permesso alle cooperative di utilizzare 8 milioni di euro di crediti Iva inesistenti a compensazione del debito Iva derivante da altre operazioni, sono state documentate da

più di 75 milioni di euro di fatture false, non assistite da alcuna documentazione di supporto e risultate saldate finanziariamente da decine di fittizi contratti di cessione del credito.

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

9. Lunedì 20 Luglio – SQ : Descalzi, “la mia Eni andrà senza benzina”. Il numero uno del Cane a sei zampe vuole fare di Ravenna un distretto energetico "blu" per lo stoccaggio della Co2 e l'idrogeno

“L'obiettivo è quello di dire addio al petrolio, questa è la strada irreversibile che abbiamo intrapreso. Ogni forma di energia che va a sostituire la componente Oil, abbattendo le emissioni, deve essere presa in considerazione, sviluppata e utilizzata. Tutte le fonti alternative sono da considerare integrabili, complementari”. Sono le parole di Claudio Descalzi, in una lunga intervista concessa al settimanale *Milano Finanza*, firmata da Angela Zoppo e pubblicata sabato scorso, 18 luglio.

Un addio che è sintetizzato dal titolo dell'intervista “La mia Eni andrà senza benzina”, perché “al 2050 Eni sarà un'impresa energetica interamente carbon neutral in Europa”. Le aree dove accelerare sono tre: biocarburanti, con l'aumento della capacità di bio raffinazione di Gela e Marghera, le tecniche di cattura e stoccaggio della Co2 e la produzione di idrogeno. Tra gli obiettivi c'è quello di “fare di Ravenna il più grande centro al mondo per lo stoccaggio della Co2, che sia punto di riferimento non solo per l'Italia ma anche per l'area del Mediterraneo”. Inoltre, “Ravenna potrebbe diventare qualcosa di più, un distretto energetico “blu” grazie alla produzione di idrogeno”.

E sul gas? C'è e ci sarà quello del Mozambico e dell'Egitto, ma non quello dell'Adriatico. “Se la situazione dovesse sbloccarsi, e il piano per l'individuazione delle aree idonee alle trivellazioni fosse in linea con i nostri progetti esplorativi, messi forzatamente in pausa, allora vedremo”.

Sui green bond, Descalzi ha detto che finora Eni ha preferito emissioni obbligazionarie più tradizionali, “ma con tanti progetti verdi è arrivato il momento di rivolgersi a strumenti più specifici”. Infine sulle svalutazioni appena annunciate, Descalzi ha spiegato che “circa 2 miliardi di euro si riferiscono ad asset upstream in Italia, Norvegia e Stati Uniti. Gli altri 800 milioni riguardano il settore della raffinazione”.

Commento : Difficile pensare che in un momento come l'attuale Descalzi potesse dichiarare un obiettivo diverso dal dare l'addio al petroli. A pensarci bene è argomento che potrebbe anche trovarci (intendo dire il Paese) d'accordo se non fosse per la variabile tempo in un contesto dalle tante altre variabili, diverse, fonti di energia, diverso loro sviluppo tecnologico, diverse interpretazioni della politica e delle lobby di parte, che fanno tanto “entropia”, perdita irrecuperabile di energia anche “mentale”. Descalzi deve pure stare attento che la sua “Eni (che) andrà senza benzina” non rimanga per strada proprio perché il carburante è finito prima del tempo dovuto.

10. Lunedì 20 Luglio – SQ : Raffinazione, dalla Sicilia nuovo allarme per il silenzio della regione. A Milazzo sindacati pronti a mobilitare i 630 dipendenti

Cresce la tensione e la preoccupazione alla raffineria di Milazzo in Sicilia (Eni 50%, Kupit 50%), per una situazione che rischia di diventare esplosiva: un impianto che conta 630 dipendenti. A causa del silenzio del presidente della regione Musumeci sulla vertenza aperta ormai da quasi sei mesi e soprattutto del mancato riscontro alla richiesta di Cgil, Cisl e Uil di un incontro per affrontare la questione delle restrizioni imposte dal Piano della qualità dell'aria : Questa mattina l'allarme arriva dalla *Gazzetta del Sud*. Dopo che l'assessore Cordaro ha in pratica congelato la questione, ignorando che è aperta la procedura dell'Aia (autorizzazione integrata ambientale) che in assenza di fatti nuovi potrebbe limitare la produzione dell'azienda petrolifera.

“La chiusura del Governo regionale a qualsiasi modifica del Piano mette a rischio tutte le raffinerie siciliane, compresa quella di Milazzo che, oggi, rappresenta una realtà industriale che ha realizzato e programmato ingenti investimenti per coniugare industria ed ambiente”. Osservano i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil Messina, Giovanni Mastroeni, Nino Alibrandi e Ivan Tripodi che si dicono pronti, ad avviare la procedura prevista dalla legge per la mobilitazione dei lavoratori di fronte al silenzio del presidente della Regione e in assenza di una risposta alla richiesta di incontro inoltrata il 25 giugno. Un silenzio che riguarda anche i deputati regionali e nazionali. Da cui si attende una presa di posizione a tutela del lavoro e dello sviluppo del territorio.

In mezzo alla vicenda ci sono i lavoratori dell'azienda petrolifera, i quali dal canto loro, rileva il quotidiano locale, lanciano precise accuse a chi non ha mai programmato un'alternativa di sviluppo, limitandosi solo

a parlare di chiusura e riconversione. “Spesso, rilevano, leggiamo dichiarazioni di chi non è mai entrato in raffineria e non conosce cosa avviene realmente. Evidenziando un quadro diverso dalla realtà. Non c'è dubbio che si debbano rispettare le norme in materia ambientale, ma la Raffineria, anche attraverso gli investimenti già attuati e da fare, presta molta attenzione a questi aspetti”. Quella che in definitiva sembra emergere è “la mancanza una “cabina di regia” per la gestione di un comprensorio in forte sofferenza dal punto di vista economico ed occupazionale.

Commento : Ho sempre avuto il dubbio che nella decisione della Exxon-Mobil di vendere la Raffineria di Siracusa (alla Sonatrach algerina) abbia influito non poco il decreto di sequestro preventivo che nel Luglio del 2018 la magistratura di Siracusa aveva notificato per imporre alcune prescrizioni di natura ambientale ad una società che tra l'altro ha sempre e notoriamente messo la protezione dell' ambiente al top delle priorità. Di certo altre motivazioni suggerivano l'uscita della Exxon-Mobil dall' Italia (senza dimenticare che tale decisione era stata già presa nel 1983) ma, conoscendo l'ambiente, ritengo molto probabile che l'iniziativa della Magistratura abbia accelerato il processo. Mi domando se con Milazzo, e non solo, la storia non possa ripetersi con altre società come pure mi domando se non siamo in presenza di una operazione di “decarbonizzazione a latere. Vedremo.

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

11. Lunedì 20 Luglio – SQ : Gnl, fondi UE per Kupit (Napoli) e porto di Trieste

Ci sono anche due progetti relativi al Gnl in Italia tra quelli selezionati dalla Commissione europea nell'ambito dei bandi Cef (Connecting Europe Facilities) di ottobre e novembre 2019. Si tratta dello studio per la realizzazione di un deposito costiero di Gnl a Napoli, presentato da Kupit, e di quello nel porto di Trieste, sempre per un costiero, presentato da Piattaforma Logistica Trieste srl.. Quanto al progetto Kupit, l'avvio dei lavori è previsto nel 2022 con completamento nel 2023. Il grado di maturità del progetto viene definito dalla UE “eccellente” anche perché “non vi sono problemi legali, amministrativi o tecnici. Il progetto è in effetti già iniziato”. Quanto al progetto di Trieste, il deposito servirà sia il bunker che le autobotti. Complessivamente, sono 140 i progetti selezionati per contributi che ammontano in tutto a quasi 2,2 miliardi di euro. Sono 19, prosegue la nota, i progetti che “favoriscono il passaggio a combustibili più ecologici per i trasporti con quasi 142 milioni di euro. Diversi progetti riguardano la conversione delle navi a Gnl e l'installazione delle relative infrastrutture nei porti”. Quanto al trasporto su strada, saranno realizzate infrastrutture per combustibili alternativi, tra cui 17.275 punti di ricarica elettrica sulla rete stradale e 355 nuovi autobus. Riguarda invece i lavori di realizzazione un altro finanziamento per un progetto italiano, EV charging Italy, presentato da Be Charge, che consiste nell'installazione di 6.850 stazioni di ricarica (con 14mila punti di ricarica complessivi) con relativi collegamenti alla rete di distribuzione elettrica. Il 75% circa delle stazioni sorgerà in aree urbane. I progetti selezionati dovranno ora essere approvati dagli Stati membri, poi la Commissione adotterà le decisioni formali di finanziamento nei prossimi giorni. L'Agenzia per l'innovazione e le reti Inea firmerà infine le convenzioni con i beneficiari al più tardi entro gennaio 2021.

12. Lunedì 16 Luglio – QE : Decarbonizzazione, le major premono sull'acceleratore. Impegni di Ogcì per l'intensità di CO2 delle attività: taglio emissioni tra 36 e 52 mln ton al 2025, assumendo una produzione costante

La decarbonizzazione fa breccia anche nei colossi del petrolio sinora più refrattari a impegni vincolanti. Nell'ambito della Oil and Gas Climate Initiative (Ogcì), le compagnie di Stato Saudi Aramco, Cnpc e Petrobras e le statunitensi Exxon, Chevron e Occidental hanno infatti annunciato l'intenzione di ridurre l'intensità di CO2 delle loro attività nell'upstream, anche se sulla base di una media collettiva di tutti i 12 membri dell'associazione che include anche compagnie europee più avanti nel percorso di transizione (Eni, BP, Shell, Total, Equinor e Repsol). (...) Il target, copre sia le emissioni di CO2 che di metano, oltre a quelle associate all'elettricità e al calore utilizzati nelle operazioni. La riduzione della carbon intensity sarà ottenuta attraverso una serie di misure come il miglioramento dell'efficienza energetica, la riduzione delle emissioni di metano, la minimizzazione del gas flaring, l'elettificazione delle operazioni con fonti rinnovabili, la cogenerazione e la Ccus (Carbon capture, utilization and storage). Secondo Ogcì, che studierà adesso ulteriori azioni per ridurre l'intensità di CO2 delle attività Gnl e Gtl (Gas a Liquidi), l'impegno è coerente con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e porterà a un taglio delle emissioni di CO2eq al 2025 tra 36 e 52 milioni di tonnellate, assumendo però che la produzione di petrolio e gas

commercializzata resti costante. (....)

13. Lunedì 20 Luglio : SQ : Idrogeno, il progetto di dorsale europea. Undici operatori di rete tra cui Snam: 6.800 km al 2030, per il 75% riconvertite dal metano, investimenti per 27-64 mld

Una rete per il trasporto dell'idrogeno di 6.800 km di gasdotti entro il 2030 che collegherà le "hydrogen valley" europee e crescerà fino a raggiungere i 23.000 km entro il 2040, per il 75% composta da gasdotti convertiti e per il 25% da nuove tratte, dando vita a due reti parallele di trasporto del gas: una dedicata all'idrogeno e una dedicata alla rete del (bio)metano. È il progetto messo a punto dai principali operatori europei delle reti gas (tra cui Snam) e reso noto venerdì da Fluxys.

La creazione di questa rete, si legge in una nota, ha un costo stimato tra 27 e 64 miliardi di euro, un costo "relativamente limitato nel contesto generale della transizione energetica europea". Il "costo livellato" dell'idrogeno è stimato in 9-17 centesimi di euro al (Kg) per 1.000 (Km) .

L'annuncio arriva una settimana dopo che la Commissione europea ha pubblicato la strategia sull'idrogeno che implica, sottolineano i Tse, la creazione una rete dedicata.

"Siamo lieti di vedere l'ambiziosa strategia della Commissione europea per la crescita dell'idrogeno, già a partire da questo decennio, e riteniamo che la nostra iniziativa possa svolgere un ruolo importante nel facilitarla. Una dorsale europea dell'idrogeno può rendere disponibili grandi quantità di idrogeno a vari settori della domanda ed è un punto essenziale per il futuro mercato UE dell'idrogeno. Riconosciamo che la dorsale dell'idrogeno deve diventare un'impresa veramente europea con forti legami verso gli Stati membri orientali", ha detto Daniel Muthmann (Ose).

Del progetto fanno parte Enagás, Energinet, Fluxys Belgio, Gasunie, GRTgaz, NET4GAS, OGE, ONTRAS, Snam, Swedegas e Teréga, con il supporto di Guidehouse.

Quanto in particolare all'Italia, si legge nel rapporto, la rete regionale si svilupperà a partire dai distretti industriali esistenti nel Sud (Sicilia e Puglia) grazie alle risorse eoliche e fotovoltaiche, per poi espandersi gradualmente al Nord. Per lo più si tratterà di riconversioni di gasdotti esistenti.

Non Petrolio Italia

14. Lunedì 20 Luglio – QE : Gestori carburanti, nasce AsNali Energia. Nuova associazione con l'adesione di Benzinai Liberi Italiani "per ricoprire un ruolo a livello nazionale". Domani la presentazione.

Dall'unione tra AsNali (Associazione Nazionale Autonomi Liberi Imprenditori) e Benzinai Liberi Italiani nasce AsNali Energia. Benzinai Liberi Italiani è l'associazione di categoria dei gestori carburanti creata a maggio in Calabria che ora mira a costruire una rete di rappresentanza in "tutta Italia". "Dopo attente valutazioni", si legge in una nota, l'associazione ha considerato "vantaggioso" il passaggio ad AsNali "sia in termini di visibilità nonché di opportunità". AsNali Energia infatti "intende occuparsi specificatamente del settore, incrementando la propria rappresentatività per dare maggiore voce alla categoria".

L'associazione intende "fornire ai propri associati un'assistenza e una consulenza completa nella gestione d'azienda e del personale dipendente, attraverso strumenti funzionali ed efficaci in continua evoluzione".

La presentazione di AsNali Energia si terrà domani a Lamezia Terme (provincia di Catanzaro). All'evento saranno presenti, tra gli altri, il presidente nazionale di AsNali, Alessandro Del Fiesco, e il presidente di Benzinai Liberi Italiani, Ferruccio Schiavello.

Considerazioni : Sono costretto a riaprire la rubrica del "Non Petrolio Italia" nella quale riporto le notizie che a mio parere non vanno nella direzione utile a risolvere i problemi cronici che affliggono la filiera e la distribuzione carburanti in particolare. Insomma una specie di "Bad News" Quante sono oggi le organizzazioni che intendono rappresentare i gestori ? Se non sbaglio siamo a otto il che dal mio punto di vista, non nuovo, vuol dire che ce ne sono sette di troppo ! Troppe rappresentanze per problemi identici ! C'è però un' altra considerazione da fare: la polverizzazione delle rappresentanze un messaggio chiaro lo manda : la gente non si sente più rappresentata da quelle storiche e questo vale per tutta la filiera. In altre parole sperare di recuperare il Petrolio Italia attraverso l' "establishment", concetto caro a qualcuno di mia conoscenza, è tempo perso. Forse il futuro è nelle mani di altri magari della categoria dei "cani sciolti".

(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)