



Newsletter N. 26 / 2020

9 Agosto 2020

RISERVATA

In prima pagina due interventi (“lotta alle frodi” e “sussidi dannosi”) della Corte dei Conti che fanno recuperare un po' di fiducia e speranza nei confronti delle Istituzioni dello Stato e due articoli sulla metamorfosi dell' Eni indicata dal suo Ad per cercare di comprenderne le finalità, vere o magari nascoste, tentativo davvero problematico ed al momento vano. Sul tema della illegalità merita la lettura una parte dell' articolo di SQ “Un Agosto molto intenso”, poche righe per un “memo” molto efficace ad uso di tutti.

%%%%%%%%%

Prima Pagina

1. *Se al blitz non segue la sentenza: la frustrante lotta alle frodi*
2. *Sussidi dannosi, le critiche della Corte dei Conti (“manca una chiara strategia”) (SQ)*
3. *La metamorfosi dell'Eni sbandierata da Descalzi. Ha senso il 30% dello Stato? (SQ)*
4. *Se agisse diversamente, Descalzi metterebbe una pietra tombale sull'azienda (SQ)*

Emergenza Covid-19

5. *Il petrolio alla prova delle crisi e delle ripartenze. Dall'ultimo numero di Muoversi (UP)*
6. *Così il “terremoto” Covid ha sconvolto gli equilibri dei mercati (QE)*

Mercato

7. *Stacchi Italia 20 luglio, benzina a meno 27 e diesel a meno 20 (SQ)*
8. *Norvegia, nuovo bid round per ricerca di petrolio (SQ)*
9. *Upstream Vietnam, altro successo a gas per Eni (SQ)*
10. *Upstream Egitto, successo oil di Eni (SQ)*

Illegalità

11. *Frodi carburanti, un salto di qualità (SQ)*
12. *Salerno, Fiamme Gialle sequestrano distributore per contrabbando e frode (SQ)*
13. *Frodi carburanti, operazione Gdf a Pescara. Denunciate 56 persone (SQ)*
14. *Frodi carburanti, operazione a Campobasso (SQ)*
15. *Un Agosto molto intenso (SQ)*

Politica, Istituzioni & Associazioni

16. *Deposito Gpl Chioggia, annullamento autorizzazione nel decreto Agosto (SQ)*
17. *Upstream, dura reazione del sindacato al nuovo attacco alle trivellazioni (SQ)*
18. *Lazio: UP e Federauto chiudono le audizioni sul Piano energetico regionale (SQ)*
19. *Faib: rilanciare la risoluzione De Toma, urgente il tavolo ministeriale (SQ)*
20. *Raffinerie Sicilia, il Tar annulla il Piano per la qualità dell'aria (QE)*
21. *Raffinerie Sicilia, dopo il Tar si attendono le mosse della Regione (QE)*
22. *Upstream, Di Stefano (Esteri): primato dell'industria italiana nel Mediterraneo (SQ)*
23. *Sussidi dannosi, Oleotecnica: imposta sui lubrificanti non esiste in nessun Paese UE. (SQ)*

24. *Accise, “perché lo ‘sconto’ sul gasolio non è un sussidio” (QE)*

Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

25. *formula Macron funziona: mercato auto in ripresa solo in Francia (SQ)*

26. *Gnl Sardegna, nasce “Kilometro Blu” (SQ)*

27. *Eni con Asstra per sperimentazioni nel trasporto locale*

PRIMA PAGINA

1. Martedì 28 Luglio – SQ : Se al blitz non segue la sentenza: la frustrante lotta alle frodi

I controlli per il contrasto alle frodi nella distribuzione carburanti sono articolati e dispendiosi ma “solo in parte hanno consentito di arginare un fenomeno in via di forte espansione”. Per questo non è più rinviabile “l’esigenza di monitorare i flussi di prodotto che affluiscono alle pompe di distribuzione”, partendo dal dato di fatto che l’assolvimento dell’Iva all’atto della vendita alla pompa “è puntuale e sistematico”. L’osservazione è contenuta nella memoria che la Corte dei Conti ha depositato ieri presso le commissioni riunite Bilancio di Camera e Senato nell’ambito dell’attività conoscitiva preliminare all’esame del Programma Nazionale di Riforma (Pnr) per l’anno 2020.

La relazione dei magistrati contabili dedica un paragrafo alla questione delle frodi nel settore petrolifero nel capitolo sull’evasione fiscale – mentre, va da sé, non fa cenno alla presunta necessità di liberalizzazione del settore che il Governo ha indicato tra le priorità nel documento (*Vedi Newsletter N. 25 – Lettera di G.Gatti al Mef*).

“Sussistono ampi margini di efficientamento della macchina amministrativa – sottolinea la Corte – anche sul piano della organizzazione e dell’impiego dei copiosi dati acquisiti al sistema informativo dell’Amministrazione finanziaria. A titolo esemplificativo, può farsi riferimento al settore dei tributi sui prodotti petroliferi”. Un settore, sottolinea il documento, “interessato da diffuse pratiche illegali che consentono l’immissione al consumo dei prodotti, senza transitare per i depositi. Per contrastare tali pratiche evasive, gli organi di controllo adottano diverse strategie di controllo, di per sé molto articolate e dispendiose, che tuttavia solo in parte hanno consentito di arginare un fenomeno in via di forte espansione. Eppure – si legge ancora – la catena commerciale dei prodotti petroliferi, a differenza di altri traffici di pari pericolosità fiscale, ha la caratteristica di mettere in trasparenza il consumo finale: la distribuzione alla pompa del prodotto avviene attraverso sistemi monitorati e per quantità che non possono essere alterate, al punto che l’assolvimento dell’Iva in coincidenza con quest’ultimo passaggio è puntuale e sistematico. Essendo noto l’operatore commerciale finale – prosegue la memoria – dovrebbe essere relativamente agevole ripercorrere a ritroso la catena dei fornitori, nei cui confronti attivare controlli fiscali gestiti da avanzati sistemi informativi. L’esigenza di monitorare i flussi di prodotto che affluiscono alle pompe di distribuzione – conclude la Corte – non può essere ulteriormente disattesa”.

Una ulteriore dimostrazione del fatto che, a fronte del moltiplicarsi dei blitz e delle indagini della Guardia di Finanza, evidentemente sono pochi i procedimenti che arrivano a meta con l’accertamento dei fatti e la sanzione di comportamenti illegali. (...) Di fatto, una dinamica che incoraggia chi si approvvigiona da canali quanto meno sospetti, scoraggia chi con grande fatica si ostina a operare all’interno delle regole e che, soprattutto, annulla l’effetto deterrente dei blitz e dei sequestri.

***Commento :** Evviva anche la Corte dei Conti s’è desta ! Con qualche anno e miliardi di evasione di ritardo, ma meglio che mai. E così torniamo al punto del mancato aiuto da parte della magistratura argomento sul quale Assoindipendenti da tempo insiste. A Maggio scorso in un convegno organizzato da Assocostieri avevo denunciato che, per quanto a mia conoscenza, per nessuna delle fino ad allora 35 e più operazioni condotte da Procure e GdF tra il 2015 e il 2019, si aveva notizia di qualche procedimento in corso. E’ un argomento che insieme a quello del come mai forme di illegalità per miliardi di euro non destassero alcuna curiosità nel mondo della comunicazione, non è mai sollevato con forza da alcuna delle rappresentanze della filiera. C’è da chiedersi come mai ? Mistero ! Forse.*

2. Martedì 28 Luglio – SQ : Sussidi dannosi: chiuse le audizioni, “solo interventi a saldo zero”. Le critiche della Corte dei Conti (“manca una chiara strategia”) e l’annuncio del Minambiente. A settembre la relazione della Commissione interministeriale

Per tagliare i “sussidi dannosi per l’ambiente” si deve elaborare una “chiara strategia di sostituzione tra fonti”, altrimenti si determina un aumento nei prezzi nel breve periodo con conseguente accentuazione

della povertà energetica, senza contare che si vanno a toccare interessi concentrati ma spesso ben rappresentati. È l'analisi che la Corte dei Conti offre nella memoria depositata ieri presso le commissioni riunite Bilancio di Camera e Senato, in occasione dell'audizione sul Programma nazionale di riforma (Pnr). Questa "chiara strategia" dovrebbe arrivare dai lavori della Commissione istituita dall'ultima legge di Bilancio presso il ministero dell'Ambiente: concluse le audizioni dei soggetti interessati, le segreterie tecniche dei ministeri interessati (Minambiente, Mef, Mise, Mit, Mipaaf) sono al lavoro sul documento finale che sarà concluso nel mese di settembre, in vista di possibili interventi nella prossima legge di Bilancio. A questo proposito, dal Minambiente fanno sapere che tutti gli interventi saranno a saldo zero e che a ciascun soggetto o categoria interessato dalla riduzione delle agevolazioni saranno garantiti analoghi importi come contribuiti alla trasformazione in senso più favorevole all'ambiente. *(Cosa vuol dire ? La riduzione, certa, delle agevolazioni sarà compensata da contributi, incerti, per iniziative favorevoli all' ambiente.... quali-quando-come-dove ? -)*

Tornando all'audizione della Corte dei Conti, i magistrati contabili criticano proprio il fatto che il Pnr richiama la volontà di perseguire il taglio dei sussidi nel quadro del Green New Deal ma non esplicita una strategia organica sull'ordine di priorità né sui per fronteggiare l'opposizione dei singoli gruppi di pressione o la povertà energetica. "Tagliare le agevolazioni in campo energetico senza una chiara strategia di sostituzione tra fonti – si legge nella relazione – implica un aumento dei prezzi nel breve periodo – accentuando la povertà energetica – e tocca necessariamente interessi concentrati ma spesso ben rappresentati". (....) Fino ad ora – concludono i magistrati contabili – il Governo non ha tracciato un chiaro ordine di priorità, tanto che le versioni iniziali del decreto Clima prevedevano un taglio lineare del 10 per cento senza alcuna discriminazione tra le diverse situazioni. Tolto il riferimento ai tagli lineari, la legge di bilancio per il 2020 ha rimandato sostanzialmente le decisioni alla nuova Commissione per lo studio e l'elaborazione di proposte per la transizione ecologica e per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi, affidandole il compito di elaborare una proposta organica, entro il 31 ottobre 2020, del sistema delle esenzioni". (....)

***Considerazioni :** A mio modo di vedere si tratta di un'altra notizia da Prima Pagina perché ... è confortante e utile a recuperare un po' di fiducia nei confronti dello Stato in generale laddove invece, per quanto in particolare riguarda la politica, la celebre locuzione di Cartesio "Cogito ergo sum" non è spesso applicabile. Evidentemente in un certo mondo e per certe attività si ritiene che sia possibile "esserci senza necessariamente dover pensare" Grazie Corte dei Conti ! Credo che ci sarà molto lavoro per te nei prossimi anni.*

3. Venerdì 24 Luglio – SQ : La metamorfosi dell'Eni sbandierata da Descalzi. Ha ancora senso il 30% dello Stato?

Tra le chiavi di lettura della lunga intervista rilasciata alla fine della settimana scorsa a *Milano Finanza* dal titolo "Addio al petrolio" con sottotitolo "La mia Eni andrà senza benzina" una sembra prevalere. Quella di una pietra tombale che Claudio Descalzi, riconfermato alla guida dell'Eni, voglia o sia indotto a mettere sull'ente statale concepito da Mattei nel 1953 per emancipare l'Italia da quella che allora appariva una troppo stretta dipendenza dall'estero in tema di energia e di conseguenza un rischio e una strozzatura per lo sviluppo della sua economia. Una chiave di lettura confermata anche dal fatto che, pur prevedendo di andare per l'85% a gas, esclude di tener conto dell'offshore Adriatico, ma di ricorrere a fonti estere, Egitto e Mozambico in primis. A pochi giorni inoltre dalla dichiarazione rilasciata a *Bloomberg* di voler dimezzare da 30 a 10-15 anni i tempi di uscita in Italia dalla raffinazione tradizionale su cui sta invece investendo negli Emirati Arabi. Il tutto pur riconoscendo sempre e in ogni occasione, gliene va dato atto, il fatto che l'Europa (come pure l'Italia) è sostanzialmente priva di fonti di energia, e da qui bisogna partire quando si mettono a punto le politiche nazionali e comunitarie in materia.

Di certo toni diversi da quelli usati lo scorso ottobre nel corso di un evento al Maxxi di Roma, quando, prima di essere riconfermato alla guida dell'Eni, se la prendeva con le "ipocrisie" di chi esalta gli obiettivi climatici e il taglio delle emissioni ma poi "se ogni trimestre non aumenti la cedola, ti tagliano la gola". Senza ignorare, aperta parentesi, che rispetto a ottobre oggi Descalzi appare depotenziato, con un presidente e un cda diverso da allora. Non più la "sua" Eni, quella di cui aveva tenuto le redini nei primi anni del suo mandato, ma l'Eni a Cinque Stelle, l'Eni di Conte, l'Eni del Fatto Quotidiano. Chiusa parentesi.

Superata la crisi sanitaria, le attività della transizione, quelle "verdi", sono forse diventate d'un tratto redditizie al punto da poter garantire quei capitali che, appunto, servono alla transizione, e che solo nove mesi fa sembravano poter venire solo dall'Oil&Gas ? Il quadro normativo europeo in materia di finanza "verde" e di orientamento dei capitali si è fatto così stringente da far temere per la possibilità di finanziare attività "non allineate"? E cosa è cambiato, Covid a parte, anche rispetto allo scorso febbraio, quando Descalzi presentò il proprio Piano strategico? Nulla, solo che, come rilevava ieri sul *Financial Times* uno dei suoi più fidati collaboratori nell'upstream, ora in questo campo è meglio lavorare in silenzio, Senza ignorare il fatto che questa spinta mediatica verso l'energia alternativa, come Descalzi la chiama nell'intervista, e di allontanamento dal petrolio non condiziona solo l'Eni. Sulla stessa lunghezza d'onda ci

sono a vari livelli Shell, BP, Repsol, Total, costrette anch'esse a modificare la loro mission da "oil company" a più generiche "utility". Una spinta a chiedere un interventismo maggiore dello Stato nelle scelte aziendali proprio per accelerare ancora di più questa transizione che arriva da molti fronti ambientalisti e non. Con la scelta di accelerare l'uscita dalla raffinazione tradizionale che a questo punto sembra del tutto conseguente a questa spinta: prima era la pubblicità di Eni che parlava solo di biocarburanti e "copriva" la raffinazione tradizionale, adesso il cambiamento riguarda il "ferro", gli impianti: la rimozione non è più solo nella comunicazione, ma anche nel mondo fisico. Un cambio di strategia che, conoscendo il suo Dna, Descalzi sembra costretto a subire.

E qui ritorna la domanda sulla strategicità di Eni o meglio su cosa succede quando interessi aziendali e interesse nazionale divergono che la Staffetta aveva posto un anno fa, in occasione dei negoziati condotti da Eni sui contratti di lungo periodo di importazione del metano (v. Staffetta 24/05/19 333474). In cosa consiste oggi questa strategicità? Oggi significa investire (almeno in Italia, perché nessuno andrà a dire a Eni di non trivellare più all'estero) in tecnologie "pulite". Il punto è: questa "svolta" consentirà a Eni di mantenere le sue eccellenze, il suo know how, e il suo Dna, che è appunto quello con cui è nato, e cioè garantire all'Italia la sicurezza degli approvvigionamenti a buon mercato? O questa spinta politica la trasfigurerà al punto da renderla irricognoscibile, per perseguire obiettivi che risulteranno magari "giusti" da un punto di vista teorico, ma incompatibili con l'Eni delle origini e che lo stesso Descalzi ha contribuito a fare grande? Contraddizioni, che ci riportano alla domanda: cosa è cambiato da ottobre quanto Descalzi denunciava le ipocrisie sul clima?

In uno scenario del genere, che configura in maniera del tutto diversa la presenza di Eni nel business in Italia, viene da chiedersi un po' provocatoriamente cosa potrebbe accadere se a questo punto lo Stato, ottenuto quello che voleva, prendesse in contropiede Descalzi liberandosi della sua partecipazione diretta del 4,37% tramite il Mef che, sommata a quella del 25,96% detenuta da Cassa Depositi e Prestiti, raggiunge il 30,33%. Portando a compimento la privatizzazione iniziata con successo nel 1995 da Franco Bernabè. Ci sarebbero problemi a cedere questa partecipazione? Oggi che lo Stato è per di più incalzato dalla necessità di entrare da "padrone" in Autostrade, Ilva e Alitalia? Sarebbero probabilmente molte le istituzioni finanziarie "verdi", nazionali ed europee, pronte a fare la fila per avere in portafoglio azioni di una società che oggi non fa mistero di voler abbandonare le fonti fossili e di voler diventare, tempo trent'anni, una "oil free company". O per ampliare la propria quota. Unica preconditione: che le scelte di Descalzi continuino a dimostrarsi vincenti sul fronte dei profitti. E senza ricadute negative sul piano dell'occupazione, a rischio in tal caso di dure reazioni del sindacato.

Stato a parte, che rischi correrebbe in tal caso l'energia italiana e i consumatori italiani di energia? Ci sarebbe da preoccuparsi? Diminuirebbe la sicurezza dei nostri approvvigionamenti? Che motivi ci sarebbero di natura politica e strategica che si opporrebbero ad una decisione del genere? C'è il rischio, per metterla in tono scherzoso, di un ritorno in forza in Italia delle Sette Sorelle, ammesso che ancora esistano?

Certo, uscito l'Eni, al suo posto a fornire petrolio e benzina, ci dovrebbero pensare, se ce ne fosse bisogno, altre società private che ancora ci credono e che sono presenti in Italia o che potrebbero decidere di entrare. Come è accaduto quando negli anni scorsi sono uscite dal mercato Shell, Erg e Total e la Esso ha venduto la raffineria di Augusta e ha spaccettato la rete carburanti. Chi se ne è accorto dal punto di vista pratico? A parte una aumentata polverizzazione della rete e dell'extra-rete che ha favorito la spinta al dilagare dell'illegalità?

Lasciando l'Eni a quel punto con le mani libere di correre almeno in Italia con l'energia alternativa senza più condizionamenti di sorta. Con lo Stato che resterebbe comunque presente nell'energia con Enel, Snam e Terna e con Enea. Addio dunque al vecchio Eni, senza rimpianti e senza ipocrisie, senza la necessità di doversi a volte arrampicare sugli specchi per giustificare cambi di rotta che nell'attuale contesto di partecipata dello Stato appaiono per molti difficili da capire e digerire. Una realtà industriale e societaria di tutto rispetto che oggi agli occhi di molti azionisti rischia di non essere né carne né pesce. Una spa importante che non sarebbe più dello Stato, ma "mia", di Descalzi o di chi in futuro la gestirà, come il sottotitolo di *Milano Finanza* vuole un po' ambigualmente far trasparire.

Commento : *Un articolo che merita di essere letto nella sua interezza perché è l'insieme di tante considerazioni e di punti interrogativi che inducono a qualche meditazione su una transizione energetica come obiettivo di una politica che sembra ignorare tutte le possibili conseguenze nel breve-medio termine, quelle che ci riguardano da vicino perché è insensato avere la pretesa di salvaguardare il futuro dei nostri figli e nipoti se non siamo certi di poter assicurare loro di arrivare a quel futuro vivi e vegeti, come pure è da manicomio ritenere che la salvezza del pianeta possa essere nelle mani dell' Europa, ed ai suoi primi della classe... chiaramente l'Italia che è la più brava di tutte. Tagliarsi i ponti alle spalle è una strategia da eroi, quando sono vincenti, ma in genere è l'estrema ratio di un confronto quando una sorte infausta è praticamente certa, altrimenti è da deficienti non avere una strategia di fuga orientandola verso soluzioni alternative meno definitivamente cruenta. La cosa più grave è che apparentemente non ci rendiamo neppure conto delle conseguenze di certe scelte e neppure del ridicolo al quale ci esponiamo nella probabilità, che pure esiste, di non essere quelle vincenti: non ce ne rendiamo conto perché siamo*

ignoranti, nel senso buono della parola ma questo non ci assolve quando parliamo di cose che non conosciamo, quando non abbiamo le competenze scolastiche di base per affrontare certi problemi (chi ce le ha raramente cede alle lusinghe della politica) che non si risolvono con le chiacchiere, la demagogia, l'asservimento al politically correct che molto spesso sembra essere una defence of chair. Questo perché non abbiamo studiato abbastanza, non leggiamo, non abbiamo la curiosità di andare al fondo delle cose, confrontando fonti di informazione diverse, perché non siamo disponibili a considerare quello che la storia, quella con la S maiuscola, ci può insegnare, perché non abbiamo il senso della vision a largo raggio chiusi come siamo sui nostri egoismi di breve termine. E' così.

Anche il sottoscritto un anno fa dopo una delle dichiarazioni di Descalzi a valorizzare il futuro di una Eni con la vocazione green si era posto la domanda di dove stava andando l' Eni ed in qualche Newsletter mi chiedevo a quando la nuova denominazione della società dal momento che l'acronimo Ente Nazionale Idrocarburi non avrebbe avuto più senso. Per essere arrivato solo a metà del libro di Franco Bernabè "A conti fatti" (ve ne ho dato notizia nella Newsletter precedente) mi è diventato chiaro che la storia dell' Eni, degli intrecci ricorrenti tra la politica e la gestione di una impresa, andava ben oltre quello che potevo immaginare sulla base delle mie conoscenze e quindi non è improbabile che oggi Eni stia attraversando un'altra di quelle fasi di forte interferenza politica con un Ad che si trova nella difficile posizione di chi ha una società quotata in borsa da gestire e di non poter ignorare le spinte della politica pur di non lasciare completamente il campo alla stessa, non diversamente da quanto aveva appunto vissuto qualche anno fa Bernabè. Se poi non fosse così avrei difficoltà a comprendere la strategia di Descalzi e sarei molto preoccupato per il futuro di Eni.

Ho aggiunto una parte dell' articolo di GB Zorzoli pubblicato il 31-7 su SQ con le sue considerazioni sullo stesso argomento che rispetto ma non condivido completamente.

4. La metamorfosi dell'Eni per un futuro a lungo termine. Se agisse diversamente, Descalzi rischierebbe di mettere una pietra tombale sull'azienda concepita da Mattei (GB Zorzoli)

“ Eni è oggi partecipata da uno Stato che sta portando avanti, se pur con difficoltà e il conseguente rischio di non farcela, una politica energetico-climatica coerente con gli obiettivi che l'Unione europea si è data e che intende ulteriormente accelerare. Sarebbero quindi difficili da capire e da digerire decisioni di segno opposto, che determinassero l'assenza nella strategia Eni dei cambiamenti richiesti per adeguarsi alla rotta tracciata dal Pniec e dal Next Generation EU.

Se chi governa Shell, BP, Repsol, Total ed Eni ne modifica, se pur con cautela, la mission da “oil company” a “utility”, lo fa non perché “costretto” da una spinta mediatica, bensì da una crisi climatica, le cui future conseguenze economiche hanno convinto grossi investitori istituzionali che sia ormai rischioso finanziare investimenti nei comparti energetici tradizionali, caratterizzati da tempi di ritorno molto lunghi.

Come ha scritto Larry Fink, numero uno di Blackrock, nella sua ultima lettera annuale ai Ceo, l'entità dei rischi è tale da obbligare gli investitori a riconsiderare le fondamenta stesse della finanza moderna.

Blackrock ha conseguentemente individuato 244 aziende «che stanno compiendo progressi insufficienti nell'integrare il rischio climatico nei rispettivi business model e informative». Quest'anno ha espresso voto contrario nelle assemblee delle 53 società più inadempienti, mentre alle altre, tra cui Shell, BP, Repsol, Total ed Eni, ha notificato lo stato di sorveglianza e il rischio di un voto negativo nei confronti del management l'anno prossimo, se non ci saranno progressi sostanziali.

(...) Da intelligenti capi d'azienda, quelli di Shell, BP, Repsol, Total ed Eni hanno quindi, più o meno consapevolmente, applicato il suggerimento di Einstein: non si può risolvere un problema (in questo caso la crisi climatica) con la stessa mentalità che l'ha generato.

Muovendosi all'interno di questa logica, Descalzi persegue pertanto obiettivi che sono analoghi a quelli dell'Eni delle origini: garantire la presenza di una grande azienda, capace di contribuire alla realizzazione delle priorità energetiche del Paese, che sono oggi quelle co-definite a livello europeo, dove la sicurezza degli approvvigionamenti è parte integrante della transizione energetico-climatica, nel contempo conservando la fiducia del suo azionista più importante e influente. Come si comporterebbero i mercati finanziari nei confronti di Eni, se nell'assemblea 2021 Blackrock esprimesse un voto negativo nei confronti del top management?

Per garantirsi un futuro a lungo termine, una “oil&gas company” europea deve quindi realizzare il non facile, ma necessario, equilibrio tra quattro obiettivi: assicurarsi per un lasso di tempo non breve i volumi di idrocarburi ancora necessari a soddisfare la domanda; dosare i nuovi investimenti in modo da evitare i rischi messi in evidenza dal Ceo di Blackrock; diversificare in misura crescente in attività “green”; garantire agli azionisti i risultati attesi, che possono non riguardare solo la remuneratività del capitale investito.

Se agisse diversamente, allora sì che Descalzi rischierebbe di mettere una pietra tombale sull'azienda concepita da Enrico Mattei.

Condivisione quindi della difficoltà per Descalzi di far navigare Eni in mari agitati non diversamente da un

certo passato ma qualche riserva in merito al peso che avrebbe il comportamento dei mercati finanziari ai quali mi riesce difficile associare la missione della salute del pianeta piuttosto che i vantaggi di coloro che li orientano, in termini anche molto espliciti, vedi appunto Blackrock. Il vero rischio per Eni è fare il passo più lungo della gamba in una direzione ancora estremamente confusa, il rischio di tagliarsi il ponte alle spalle, la strategia degli incompetenti o dei disperati, perché è così che si arriva di certo alla pietra tombale.

EMERGENZA COVID-19

5. Venerdì 24 Luglio - SQ : Il petrolio alla prova delle crisi e delle ripartenze. Dall'ultimo numero di Muoversi (UP)

(...) L'articolo è la terza puntata di una raccolta di elementi di giudizio e di dati su come l'industria del petrolio si è andata sviluppando in Italia dalla fine dell'ottocento fino ai giorni nostri. Sulle sfide che ha dovuto affrontare fino a quella ancora tutta da giocare della transizione energetica, sulla vitalità di cui ha dato prova nei passaggi difficili che ha dovuto attraversare, come quelli nel secolo scorso delle due guerre mondiali. Per trarne spunti di riflessione in tema di ripartenza dopo la crisi della pandemia.

Tra le domande e le risposte che si sono intrecciate in questi mesi e che ancora si intrecciano in relazione all'emergenza Coronavirus, su quando finirà, su come ci lascerà, su cosa cambierà rispetto a come eravamo e a come ci comportavamo prima che cominciasse, prima delle chiusure di molte attività, del distacco fisico, del blocco degli spostamenti inter-regionali e transfrontalieri, una domanda che ci riguarda da vicino è la tempistica e le modalità di ripartenza dell'industria petrolifera. Un settore che in questi mesi ha dovuto confrontarsi con un sensibile calo dei consumi di carburanti e di combustibili, con lavorazioni a singhiozzo degli impianti di raffinazione, con la conseguente interruzione del flusso del fatturato in tutta la filiera. Misurandosi nello stesso tempo con la necessità di assicurare, sempre e ovunque venisse richiesta, la continuità di un servizio essenziale quale quello della fornitura di energia. Nel caso specifico attività di importazione, produzione, trasporto, stoccaggio e distribuzione dei prodotti petroliferi, siano essi appunto carburanti e combustibili, di particolare valenza pubblica specie nel caso di settori, in primis quello della rete sanitaria, che l'emergenza ha messo a dura prova.

Una ripartenza che prima o poi avverrà, anche se con ritmi e dinamiche tutte da verificare, diverse da quelle che eravamo abituati a registrare, prima dell'emergenza, nei vari comparti e filiere di utilizzo finale: nei trasporti, nell'industria, in agricoltura, nel terziario e nel settore domestico e civile. Una dinamica ancora tutta da apprezzare per tener conto delle nuove variabili e dei nuovi parametri di comportamento indotti da questo periodo di emergenza e che non verranno meno anche con il ritorno alla normalità. Per citarne alcune, lo smart working, la scuola e l'università a distanza, le videoconferenze e i webinar, che grazie al computer e alla digitalizzazione delle comunicazioni, con cui tra l'altro le giovani generazioni hanno grande dimestichezza, hanno ridotto la necessità degli spostamenti ed evidenziato da una parte comportamenti superflui e inutili e dall'altra situazioni e sistemazioni abitative insufficienti. (...)

Una sfida, quella della ripartenza, che l'industria petrolifera ha già dovuto affrontare, in tempi e contesti peraltro molto differenti, dopo la prima e la seconda guerra mondiale e dopo la crisi degli anni '70 innestata da una serie di avvenimenti che si sono succeduti in Medio Oriente (guerra del Kippur e crisi iraniana in primis). Un altro capitolo della storia che abbiamo iniziato a raccontare in questa rubrica in due precedenti puntate, la prima dedicata all'evoluzione della distribuzione dei carburanti, dai primi distributori automatici alle vere e proprie stazioni di servizio che si sono moltiplicate a partire dagli anni '50, la seconda ai primi passi o, meglio, ai primi "voli del calabrone" tra la fine dell'800 e i primi anni del '900. Per poi raggiungere i traguardi del tutto inimmaginabili raggiunti alla fine del secolo scorso. (...)

Conclusione. Appunti ed elementi di giudizio di una storia e di una vitalità miracolosa, che hanno segnato e caratterizzato gli anni d'oro dell'industria petrolifera italiana. Quale insegnamento trarne? Che ogni sfida trova sempre alla fine la sua risposta. E che ogni problema ne genera un altro, con una concatenazione che non permette mai che si ponga la parola fine. Anche oggi che l'industria petrolifera, più che con la ripartenza, deve cimentarsi con la sfida ben più difficile e complessa di come sopravvivere in questa particolare fase della transizione energetica: una sfida che ha tutte le caratteristiche di una "mutazione genetica". Con le incognite che comporta per chi la deve interpretare ed affrontare.

Commento : *Consiglio la lettura del nuovo numero di Muoversi disponibile nel sito Unione Petrolifera*

6. Lunedì 20 Luglio – SQ : Così il “terremoto” Covid ha sconvolto gli equilibri dei mercati. Per il petrolio ripresa più lenta delle aspettative, i derivati perdono slancio e i margini di raffinazione arretrano. Gli effetti della pandemia sui prezzi di gas ed

elettricità (di Vittorio D'Ermo)

A più di due mesi dalla fase più critica della pandemia da Covid-19 il ritorno alla normalità appare un traguardo che, invece di avvicinarsi, tende ad allontanarsi. Le notizie in arrivo da Stati Uniti, America Latina e da varie parti dell'Asia (con in primo piano l'India) forniscono un quadro tutt'altro che tranquillizzante per la ripresa delle attività economiche e commerciali.

L'economia mondiale sta vivendo un'esperienza drammatica e senza precedenti che si ripercuote su tutti i mercati energetici, con riduzioni di prezzi generalizzate e pesanti conseguenze per gli operatori che stanno perdendo punti di riferimento che sembravano consolidati. Oltre al petrolio, che è stato la prima e principale vittima della pandemia, anche il gas sta affrontando una stagione di grandi ribassi, insieme ai mercati elettrici che risentono in primo luogo del crollo e della difficile ripresa delle attività industriali.

I prezzi internazionali del gas, con una struttura storicamente piuttosto differenziata tra le varie aree del mondo (almeno sino al 2019, quando le differenze hanno cominciato a ridursi), in questo primo scorcio di 2020 sono stati interessati da fortissime riduzioni che li hanno portati a muoversi tutti, dal NE Asia LNG, all'americano Henry Hub, all'europeo Dutch TTF, in una ristretta fascia intorno ai 2 \$/MMBtu equivalenti a circa 10 \$/b. Una condizione che persiste anche agli inizi di luglio e che non ha precedenti. (...)

Il terremoto Covid ha interessato anche le borse elettriche europee dove l'effetto combinato delle riduzioni della domanda e dei crolli dei prezzi del gas ha portato a cali impensabili. In Germania, ad esempio, il prezzo medio dell'elettricità scambiata all'EPEX nel 2019 pari a 37,67 €/MWh è crollato nel mese di aprile a 17,09 €/MWh per poi "risalire" a giugno a 26,18 €/MWh. In Italia il prezzo medio dell'elettricità scambiata all'IPEX nel 2019 pari a 52,32 €/MWh, è calato ad aprile a 21,79 €/MWh, per poi riportarsi a giugno a 28,01 €/MWh. La crisi chiaramente ha una dimensione che va ben oltre i confini nazionali e la via del recupero appare molto difficile.

Relativamente al mercato dei greggi, che pure è stato in grado di recuperare almeno in parte il grande crollo di aprile grazie a drastici tagli dell'offerta, la ripresa è più lenta delle aspettative. Anche nella scorsa settimana le notizie sul piano economico e su quello del controllo della pandemia non hanno incoraggiato spunti rialzisti ma piuttosto hanno provocato una stabilizzazione delle quotazioni. Il prezzo medio del Brent dated su base settimanale è stato pari a 43,2 \$/b contro i 43,0 di quella precedente con una variazione poco significativa dello 0,4% e oscillazioni molto contenute. La media settimanale del WTI è stata di 40,6 \$/b con un incremento rispetto a quella precedente dello 0,5%. Dall'inizio del mese il prezzo del Brent risulta pari a 43,0 \$/b rispetto ai 40,3 di giugno con una tendenza alla stabilizzazione nelle due ultime settimane a causa delle permanenti incertezze sul quadro generale.

Il mercato dei prodotti sta perdendo slancio con modesti arretramenti anche nei confronti dei greggi di riferimento. Sull'area mediterranea la quotazione media settimanale della benzina cif Med è stata pari a 395,9 \$/t, in riduzione dell'1,1% rispetto a quella precedente e con un valore nella sessione di venerdì di 388,8 \$/t. Anche il diesel, con una media di 375,3 \$/t, ha perso l'1,1% rispetto alla settimana precedente, lasciando quasi invariato il differenziale tra i due prodotti a 20,6 \$/t.

(...)

I margini di raffinazione, a causa della peggiorata valorizzazione di quasi tutti i prodotti, sono arretrati rispetto alla settimana precedente. Con riferimento ad un greggio tipo Brent lavorato a TRC (*Topping-Reforming-Cracking*) il margine di raffinazione in media settimanale è sceso sotto la soglia dei due dollari per barile, mentre il margine su un greggio tipo URAL si è collocato poco sopra i 4 \$/b e quello su un greggio tipo Iranian Heavy si è mosso intorno ai 3,0 \$/b.

MERCATO

7. Venerdì 24 Luglio – SQ : Stacchi Italia 20 luglio, benzina a meno 27 e diesel a meno 20

Stacchi Italia in leggero peggioramento. In base all'elaborazione UP dei dati Ue, nella terza rilevazione di luglio degli "stacchi Italia", relativa al **20 luglio**, lo stacco in meno della benzina rispetto alla media Ue si è ristretto rispetto al 13 luglio di 5 millesimi da -32 a -27 e quello in meno del **gasolio auto** di 1 millesimo da -21 a -20. (...) Il tutto in conseguenza del fatto che, rispetto alle variazioni registrate dai "prezzi Italia" sif-siva nella rilevazione del 20 luglio, la **media Ue** (area euro) della benzina è scesa di 4 millesimi, quella del gasolio auto è rimasta invariata, (...)

In fatti, prendendo a riferimento i paesi che hanno i valori percentuali più alti nella ponderazione delle medie Ue sulla base dei consumi 2018, mentre in Italia la **benzina** è salita di 1 millesimo e in Francia e in Spagna di 3, in Germania è scesa di 8 e in Olanda di 10 millesimi. Nel caso del **diesel**, mentre in **Italia** è salito di 1 millesimo, in Francia di 2 e in Spagna di 3, in Germania è sceso di 5 millesimi. (...)

8. Giovedì 23 Luglio – SQ : Norvegia, nuovo bid round per ricerca di petrolio

Il ministero norvegese del Petrolio e dell'energia bandisce un invito a presentare domande di autorizzazione alla produzione di petrolio sulla piattaforma continentale norvegese. Termine di trasmissione: entro le ore 12.00 del 22 settembre 2020. Le autorizzazioni alla produzione petrolifera nel quadro delle aggiudicazioni 2020 nelle aree prestabilite della piattaforma continentale norvegese saranno rilasciate prevedibilmente nel primo trimestre del 2021. In allegato l'avviso pubblicato oggi snella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

Commento : Ma chi la capirà mai la politica ? E Blackrock che dice ?

9. Lunedì 27 Luglio – SQ : Upstream Vietnam, altro successo a gas per Eni. Una scoperta tra i 200 e i 250 mld mc di gas grezzo con 400-500 milioni di barili di condensato associato

Eni informa in una nota che il pozzo esplorativo Ken Bau-2X, situato nel Blocco 114 nel bacino del Song Hong, nell'offshore del Vietnam, ha confermato il significativo accumulo di idrocarburi associato alla scoperta di Ken Bau, incrementandone il potenziale. (...) Le stime preliminari dell'accumulo dopo i dati acquisiti su Ken Bau 2X indicano "una scoperta compresa tra circa 200 e 250 miliardi di metri cubi di gas grezzo in posto con 400 – 500 milioni di barili di condensato associato". I risultati di Ken Bau 2X confermano l'importanza della scoperta effettuata nel 2019 e l'impegno di Eni Vietnam e del suo partner Essar E&P nel delinearne velocemente il potenziale, nonostante le operazioni siano state condotte in un periodo particolarmente sfidante a causa dell'epidemia COVID-19. Eni Vietnam è l'operatore del Blocco 114 con il 50% di interesse partecipativo; Essar E&P detiene il rimanente 50%. Sulla base di questi risultati Eni Vietnam con il suo partner stanno pianificando un ulteriore pozzo di delineazione sulla scoperta di Ken Bau e nel medesimo bacino di Song Hong, dove Eni opera con il 100% di interesse partecipativo il vicino Blocco 116, nuova attività di prospezione e perforazione. Il mercato del gas in Vietnam è in rapida crescita, in risposta al costante progresso del Pil nazionale ed al conseguente sviluppo di impianti a gas per la produzione di energia alimentati da risorse nazionali e, in futuro, da LNG di importazione. La scoperta di Ken Bau rappresenta l'opportunità per andare incontro rapidamente a questa domanda emergente. Eni è presente in Vietnam dal 2013 e opera 4 blocchi localizzati nei bacini sotto esplorati di Song Hong e Phu Khan, nell'offshore del Vietnam centrale.

10. Martedì 28 Luglio – SQ : Upstream Egitto, successo oil di Eni

Eni annuncia in una nota "la scoperta di nuove risorse ad olio nel deserto occidentale egiziano grazie a un nuovo pozzo esplorativo nella concessione di South West Meleiha". La produzione nella concessione è iniziata appena un anno fa e oggi supera i 12,000 barili giorno. (...) La produzione da South West Meleiha è iniziata nel luglio del 2019 e in un solo anno è salita oggi ad oltre 12.000 barili giorni di olio grazie al contributo di nuove scoperte. (...) Il pozzo ha una produzione giornaliera di 5000 barili di olio. "Eni sta portando avanti con successo la sua strategia di esplorazione near field nel Deserto Occidentale egiziano attraverso Agiba, una Joint Venture paritetica con la Egyptian General Petroleum Corporation (Egpc) riuscendo a valorizzare rapidamente le nuove risorse scoperte", spiega la nota. Eni è presente in Egitto dal 1954 ed è il principale produttore nel paese, con una produzione equity sopra i 300.000 barili di olio equivalente al giorno.

ILLEGALITÀ

11. Lunedì 31 Luglio – SQ : Frodi carburanti, un salto di qualità

Un giro d'affari "vorticoso" con "organizzazioni che mettono in grave difficoltà gli operatori onesti, anche con minacce dirette, e spesso riescono a rilevare l'intera filiera, dal deposito alla pompa, per rendere più difficili i controlli". Quanto scritto venerdì dalla Guardia di Finanza è un'ulteriore prova del salto di qualità che gli operatori illegali hanno compiuto nel settore della distribuzione carburanti. Operatori che si fanno sempre più sistema, allungando i tentacoli dentro l'intera filiera petrolifera e al di fuori, nel resto dell'economia. Con il concreto rischio, viste le disponibilità economiche e il dinamismo di questi soggetti, che avvenga un contagio nelle associazioni e nelle istituzioni. Tanto che sembra quasi una notazione di

colore l'ultima operazione balzata alle cronache, il furto di cherosene da un oleodotto Nato. Mentre si moltiplicano le pronunce dei tribunali amministrativi, come ad esempio quella che ha dato ragione a Petrolifera Italiana la società che aveva rilevato la Depositi Costieri Trieste per poi essere decapitata dagli arresti per riciclaggio, fatture false e frodi. Lo scorso 4 dicembre, con sentenza pubblicata in marzo, il Tar Lazio ha annullato la revoca della licenza fiscale disposta dall'Agenzia delle Dogane sulla base del vecchio articolo 23 del Testo unico delle accise – prima della modifica intervenuta con la legge di Bilancio 2017. Poco male, in questo caso, visto che comunque la società è in concordato e ha smesso di operare. Ma si tratta di una nuova dimostrazione della fragilità degli strumenti amministrativi in mano allo Stato, in teoria gli unici in grado di interrompere istantaneamente attività in odore di frode. Lo scorso 25 giugno il Consiglio di Stato ha invece confermato l'interdittiva antimafia nei confronti della S.G. Petroli, società con sede a Verona che era stata “bandita” con provvedimento del prefetto per il concreto e attuale rischio di infiltrazione mafiosa. Che la criminalità organizzata fosse interessata al settore petrolifero è cosa di cui si parla ormai da tempo. La novità è il salto di qualità, la penetrazione ormai sistemica nel settore. A fronte del quale sarebbe necessario un analogo salto di qualità da parte dello Stato – in primis dei magistrati che si occupano delle indagini.

***Commento :** Trovo avvilente che dopo cinque anni di illegalità si parli ancora di salto di qualità e di invito allo Stato ad agire di conseguenza come se ci fosse ancora tempo per intervenire. Se devo essere sincero è mia opinione che ormai si tratta di una guerra (non singola battaglia) perduta da parte dello Stato, leggi della politica che non solo si fa rubare miliardi di euro per evasione fiscale ma non si rende conto che non prendendo le difese della sfortunata comunità di gente onesta di questo Paese, che rispetta le leggi e le regole della comune morale e che cerca di sopravvivere nei confronti della sempre più affollata comunità dei furbi, perde quel poco di dignità, credibilità e di consensi che quel po' di amor patrio che è ancora in molti noi gli concede. D'altra parte l'evasione fiscale associata al mercato della distribuzione carburanti è meno del 10% delle' evasione totale che ormai supera i 100 miliardi di euro/anno. A pensarci bene è quasi da rallegrarcene.*

E adesso solo a titolo di cronaca

12. Lunedì 27 Luglio – SQ: Salerno, Fiamme Gialle sequestrano distributore per contrabbando e frode

Sequestrato dalla Guardia di Finanza di Salerno, su disposizione della locale Procura, un impianto stradale di distribuzione di carburanti a Pontecagnano e circa 5.000 litri tra gasolio, benzina ed olio lubrificante. Il provvedimento del Gip scaturisce da una verifica fiscale in materia di accise sui prodotti energetici svolta, con il coordinamento del gruppo di Salerno, dalle Fiamme Gialle della prima compagnia, che hanno in questo modo riscontrato una serie di anomalie nella gestione del distributore, appartenente al circuito delle pompe bianche. I successivi sviluppi investigativi hanno poi messo in luce lo stoccaggio di carburante in quantità superiore alla capienza massima dei serbatoi, conseguenza degli artifici contabili con i quali il responsabile aveva cercato di giustificare cartolarmente l'acquisto di prodotto in contrabbando. Inoltre, le successive analisi chimiche eseguite, presso i laboratori specializzati dell'Agenzia delle Dogane, sui campioni prelevati durante l'intervento hanno permesso di accertare la non conformità dei prodotti, evidenziando la presenza di alte concentrazioni di oli pesanti, destinati ad usi diversi dalla carburazione e combustione e, quindi, estremamente dannosi per le autovetture degli ignari clienti. L'acquisto e la vendita in contrabbando, come pure l'illecita miscelazione dei carburanti, consentivano al distributore di praticare prezzi notevolmente più bassi rispetto alla media del mercato, così alterando le regole di leale concorrenza a scapito degli imprenditori onesti del medesimo settore. Al legale rappresentante della società sono contestati i reati di contrabbando di oli minerali e frode in commercio.

***Commento :** Per essere abituati a ben altro, cito una operazione assolutamente “minore” in materia di illegalità per chiedere (e non so più bene a chi) se la circostanza della non conformità dei prodotti con relativa possibile danno ai motori non sia, almeno questa, una buona ragione per dare un “nome e cognome” al punto vendita (e al suo titolare) in modo che i consumatori possano evitare di fare rifornimento con carburante malamente adulterato. Dove sta il problema ?*

13. Mercoledì 5 Agosto – SQ : Frodi carburanti, operazione Gdf a Pescara. Evasione Iva da 18 milioni, denunciate 56 persone

La Guardia di Finanza di Pescara ha scoperto una sofisticata frode all'Iva nel settore del commercio di carburanti, perpetrata attraverso false fatturazioni per 82 milioni di euro, mediante la quale due imprese di distribuzione pescaresi hanno evaso Iva per 18 milioni di euro, riuscendo così a praticare prezzi alla pompa altamente concorrenziali rispetto ai competitor della zona.

Le indagini sono partite da due verifiche avviate nel 2019 (*quattro anni di ritardo ?!*) nell'ambito dei normali controlli sulle attività economiche nei confronti delle due aziende pescaresi collegate tra loro, e riguardano transazioni avvenute tra il 2014 e il 2018 ...!!!!) Nel corso dei controlli le Fiamme Gialle hanno focalizzato la propria attenzione sulla circostanza che i due soggetti economici, gestori di una decina distributori di carburanti a marchio indipendente (non sottoposti a sequestro), (*perché ?*) riuscivano a praticare al pubblico dei prezzi particolarmente concorrenziali rispetto ai competitor della zona. In particolare, dai primi riscontri, emergeva come i prezzi di acquisto dei carburanti risultassero sistematicamente più bassi persino di quelli praticati all'ingrosso da note compagnie di produzione idrocarburi nazionali. Rilevata questa anomalia, i finanziari hanno ritenuto necessario indagare sulla filiera di approvvigionamento, per capirne le dinamiche e le ragioni che consentivano di immettere sul mercato prodotti ad un prezzo così altamente concorrenziale. A seguito di specifiche analisi di rischio, realizzate anche grazie alle banche dati in uso al Corpo, sono stati effettuati approfondimenti presso i fornitori del prodotto, attraverso capillari controlli dei movimenti commerciali non solo cartolari ma anche di carattere fisico, mediante ispezioni sui luoghi di esercizio delle attività e presso le residenze o domicili dei legali rappresentanti. In questa maniera sono state scoperte 29 società cartiere (dislocate anche in altre regioni) le quali, fraposte nella filiera commerciale ed evadendo sistematicamente l'Iva, facevano in modo di fornire alle società verificate un prodotto a basso costo, proprio perché, di fatto, sgravato dall'Iva evasa. Queste imprese, dalla vita operativa molto breve (c.d. apri e chiudi), non disponevano di una effettiva sede operativa, non erano dotate di idonee attrezzature né avevano personale alle dipendenze, e i loro rappresentanti sono risultati spesso irreperibili. La società cartiera acquistava (solo sulla carta) il carburante dal grossista, anche all'estero, emettendo una lettera d'intenti (falsa) con la quale, dichiarandosi esportatore abituale, otteneva il titolo di non imponibilità, in modo che la cessione dal grossista in parola alla stessa cartiera risultasse priva dell'imposta sul valore aggiunto. Il prodotto, invece che esportato all'estero come dichiarato al fine di beneficiare dell'esenzione Iva, veniva invece acquisito e destinato alle imprese pescaresi. Le lettere d'intento sono risultate false perché le cartiere non avevano i requisiti di "esportatori abituali" ai quali soltanto è consentito, dalla disciplina Iva, di acquistare beni e servizi senza applicazione dell'imposta. Non avendo scontato l'imposta a monte, le cartiere emettevano fatture alle imprese verificate, con un prezzo del prodotto particolarmente basso (ribasso anche del 12%) omettendo, per tali ultime cessioni cartolari, il versamento dell'imposta. I due distributori pescaresi, a questo punto, potevano immettere sul mercato il prodotto a prezzi di gran lunga inferiori rispetto a quelli dei concorrenti, cagionando in tal modo non solo l'ingente danno all'Erario ma anche un'evidente concorrenza sleale a pregiudizio degli operatori onesti. (*.... decisamente incredibile !*) Al termine delle indagini, 56 soggetti sono stati denunciati alla locale Procura della Repubblica per violazione degli articoli 2 e 8 del Dlgs 74/2000 (dichiarazioni fraudolente ed emissione di false fatture). I finanziari pescaresi hanno ricostruito il patrimonio illecitamente accumulato dai soggetti implicati, proponendone il sequestro alla Procura della Repubblica di Pescara. Il Gip competente ha così emesso un decreto di sequestro preventivo per 16,7 milioni di euro, pari al profitto complessivo del reato accertato. Il provvedimento è stato eseguito nei giorni scorsi dai Finanziari pescaresi, i quali hanno individuato e sottoposto a sequestro beni per complessivi 11,766 milioni di euro. Nel dettaglio. 25 immobili (terreni e fabbricati) per un valore complessivo di oltre 6,3 milioni di euro, quote societarie del valore di circa 2 milioni di euro e disponibilità contanti per un valore complessivo di circa 3,5 milioni di euro.

Commento :... I nomi ? Cinquantasei soggetti che non possono essere solo della Martina Gas e della Martina Carburanti. Dove sono gli altri ? Maledizione ... i nomi ! Ci fa piacere conoscere quelli del Procuratore aggiunto e quello del Comandante della Guardia di Finanza, ma noi vogliamo conoscere quelli di tutte le persone che adesso devono rispondere dei reati di dichiarazione fraudolenta ed emissione di fatture false, che hanno frodato la comunità, cioè noi !!! E poi vorremmo capire perché gli impianti sono sotto sequestro ma rimangono operativi. Soprattutto vorremmo che delle 30-40 operazioni condotte da Procure e GdF negli ultimi 5 anni di qualcuna se ne conoscesse l'avvio dei procedimenti penali !

14. Mercoledì 5 Agosto SQ: Frodi carburanti, operazione a Campobasso. Sequestrati 13,5 milioni di euro

I funzionari dell'Agenzia delle Dogane dell'ufficio di Campobasso e la Guardia di Finanza di Campobasso hanno sequestrato beni mobili e immobili e circa 13,5 milioni di euro a una società molisana operante nel settore dei prodotti petroliferi. L'operazione, si legge in una nota, è stata realizzata in esecuzione di un provvedimento dell'autorità giudiziaria nei confronti dei responsabili legali e dell'amministratore di fatto. Le indagini hanno permesso di individuare un organizzato ed eterogeneo sistema societario artatamente creato per commercializzare sul mercato nazionale prodotti petroliferi di illecita provenienza, peraltro in esenzione dal pagamento dell'accisa, dell'Iva e delle imposte dirette e per realizzare illecite operazioni di riciclaggio ed autoriciclaggio finanziario. Il fenomeno fraudolento, si legge nella nota, rientra nelle più pericolose tipologie di frode in materia di accise sui prodotti petroliferi e dell'Iva, particolarmente sentite a livello nazionale e dell'Unione Europea, al contrasto delle quali è riservata particolare attenzione sia dalla

Guardia di Finanza sia dall'Adm (Agenzia Dogana e Monopoli) . (... per fortuna !)

15. Venerdì 7 Agosto – SQ : Un Agosto molto intenso

Di questo articolo che nasce come agenda degli impegni che il Governo deve affrontare nel mese di Agosto riprendo solo l'ultima parte che riguarda il fenomeno della illegalità con le considerazioni "storiche" che sono sempre state anche di Assoindipendenti nel suo tentativo di opporre resistenza alla illegalità..

“ Non possiamo chiudere senza tornare sulla questione delle frodi nella distribuzione carburanti. Anche in questi ultimi giorni si sono susseguiti i blitz della Guardia di Finanza e delle Dogane. Più che l'avanzata della legalità, queste notizie raccontano (purtroppo) della pervasività delle frodi e dei limiti dell'azione dello Stato: gli operatori sospetti continuano a lavorare, i processi non giungono a sentenza, i provvedimenti vengono impugnati, spesso con successo. Nel frattempo, in attesa dei prodigi della digitalizzazione della filiera, chi approfitta delle frodi si è fatto largo, ha accumulato risorse e, in generale, si muove molto più velocemente di chi deve contrastarlo. Mentre i protagonisti della filiera non trovano la forza (o forse la voglia) di fare fronte comune. Senza un'iniziativa politica e giudiziaria di spessore non resta che rassegnarsi a questa metamorfosi. Che, non ci stancheremo di ricordare, oltre che sottrarre entrate al bilancio pubblico e danneggiare chi lavora secondo le regole, porta un flusso impressionante di risorse alla criminalità organizzata.

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

16. Venerdì 7 Agosto - SQ : Deposito Gpl Chioggia, annullamento autorizzazione nel decreto Agosto. La bozza entrata in Consiglio dei ministri.

Le autorizzazioni di depositi di Gpl nei siti Unesco sono dichiarate inefficaci, con stanziamento di 5 milioni di euro per l'indennizzo ai beneficiari delle autorizzazioni, cioè la Socogas e l'impianto realizzato a Chioggia. Lo dispone il decreto Agosto approvato in serata “salvo intese” dal Consiglio dei ministri. (...)

Tornando al Gpl, **Federico D'Incà**, ministro per i Rapporti con il Parlamento, ha commentato: “Il deposito di Gpl nel comune di Chioggia non entrerà in funzione: nel decreto agosto emanato dal Consiglio dei Ministri è stata inserita una misura che prevede il divieto di rilasciare autorizzazioni per nuovi impianti di stoccaggio di Gpl e di esercizio degli impianti già autorizzati ma che non sono ancora attivi nei siti riconosciuti dall'Unesco. Si tratta di un risultato fondamentale per il territorio grazie a una battaglia condotta da tempo dal Movimento 5 Stelle e dal 'Comitato No Gpl'. Grazie a questa disposizione – prosegue D'Incà – si proteggerà il territorio di Chioggia che appartiene alla Laguna di Venezia ed è stato inserito nella lista dei beni patrimonio dell'Umanità. In sostanza, non si autorizzerà la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti e quelli che non sono ancora attivi non entreranno in funzione. Ai privati che hanno già ottenuto l'autorizzazione grazie alla precedente normativa, ossia quella relativa al 'Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee', sarà riconosciuto un indennizzo per le spese sostenute che comunque sarà rapportato al solo danno emergente”.

Secondo il ministro per i rapporti con il Parlamento “si va finalmente a risolvere una questione delicata e fondamentale per l'intera comunità di Chioggia che darà anche maggiore sicurezza alle navi in transito e, di conseguenza, alle attività commerciali”.

Sulla vicenda è intervenuta anche la consigliera regionale del Movimento 5 Stelle, **Erika Baldin**: “Oggi, al sospiro di sollievo per il pericolo che Chioggia ha scampato, si aggiunge il mio orgoglio per la promessa mantenuta. È stata una battaglia tutta in salita, che si è potuta risolvere solo grazie alla collaborazione con la compagine M5S al Governo e al mio continuo lavoro sul territorio, per salvaguardare i cittadini e l'economia legata al porto. Fin dall'inizio della mia attività politica ho dedicato il massimo impegno e tutte le mie energie per bloccare questo impianto sbagliato, fatto nel posto sbagliato, con un iter sbagliato. Era senza dubbio il problema più drammatico e stringente che minacciava la città, anche dal punto di vista della sicurezza. Ricordiamo infatti che il deposito è a poche centinaia di metri dalle case del centro, con i suoi previsti novemila metri cubi di gas. A Viareggio – prosegue Baldin – è bastata una cisterna da 32 mc per provocare una strage spaventosa. Mesi fa avevo promesso che, con il Movimento 5 Stelle al Governo, tutto si sarebbe risolto. Adesso la promessa è stata mantenuta, grazie alla fondamentale, stretta collaborazione tra me e l'unico ministro veneto nel Governo, Federico D'Incà, che non ci ha mai lasciati soli. Questa manovra su due fronti, Roma e territorio, è stata l'arma vincente per impedire l'entrata in funzione di questa bomba, innescata a poche centinaia di metri dal centro cittadino, che avrebbe comportato una marea di problemi per lo sviluppo futuro di Chioggia e conseguenze pesanti sulla pesca e le attività del porto. Sono

sempre stata convinta che saremmo riusciti a bloccare questo mostro. Oggi sono particolarmente orgogliosa di avere mantenuto la promessa”.

Questa la posizione di **Socogas**: “Non commentiamo le dichiarazioni rese alla stampa dal Ministro D'Inca e dal Consigliere Regionale Baldin. Prima di fare qualsiasi valutazione nel merito, aspettiamo di leggere il dispositivo di legge contenuto nel Decreto Agosto”.

Commento: *Ho riportato integralmente l'articolo perché le dichiarazioni del Ministro e del Consigliere Regionale meritano di essere conosciute nella loro integrità. Va bene, si può comprendere qualsiasi punto di vista sulla questione Gpl-Chioggia, certamente quella dei cittadini del posto, certamente del M5S che ha trovato una delle rare occasioni per fare bella figura a livello locale, si può condividere la disposizione come misure di salvaguardia della laguna di Venezia ovviamente compresa nella lista Unesco (se per questo e se non sbaglio anche Marghera dovrebbe rientrare nelle misure di salvaguardia della laguna di Venezia senza dimenticare il problema delle navi da crociera nel Canale della Giudecca), insomma si può comprendere tutto tranne un punto che pure qualche importanza ce l'ha ! Per questo deposito, Socogas ha seguito tutto l'iter previsto per gli impianti cosiddetti strategici, inoltrando le richieste di Autorizzazione a livello ministeriale con i competenti ministeri (Sviluppo Economico e Infrastrutture e Trasporti) che hanno poi coinvolto nel procedimento tutti gli Enti interessati, comprese le Autorità locali, chiamandole ad esprimersi in sede di Conferenza dei Servizi. L'iter si è concluso con l'emissione del Decreto Interministeriale di Autorizzazione, datato 29 Maggio 2015. La parte relativa alla sicurezza è stata oggetto di specifica disamina da parte del Comitato Tecnico Regionale che, dopo aver attentamente valutato il progetto, ha emesso il proprio Nulla Osta di Fattibilità, formalizzando la sua compatibilità con il territorio circostante. Il Deposito è stato quindi regolarmente autorizzato e nel rispetto di tutte le norme vigenti, è stato realizzato con un investimento nell'ordine dei 35-40 milioni di euro ma al momento di farlo entrare in esercizio, a cinque anni dal rilascio, le autorizzazioni vengono revocate con un Decreto forse non casualmente “estivo”. La domanda che come italiani dobbiamo porci è una sola: perché un imprenditore italiano o straniero dovrebbe investire in un Paese dove le certezze non esistono ? Al momento non c'è risposta e forse non la avremo mai. Un'altra considerazione... ben sapendo che non ha niente a che fare con Chioggia... Abbiamo conosciuto un Ministro ed un Consigliere Regionale appartenenti al M5S che giustamente possono vantarsi del loro impegno per cercare di risolvere un problema: da questo punto di vista nulla da dire. Chapeau ! Certo è un peccato che loro stessi o altri loro colleghi non abbiano sentito un altrettanto forte impegno e dimostrato altrettanto determinazione nel contrastare il fenomeno della illegalità nella distribuzione dei prodotti petroliferi.*

17. Venerdì 7 Agosto – SQ : Upstream, dura reazione del sindacato al nuovo attacco alle trivellazioni. Filctem, Femca e Uiltec unite dopo le indiscrezioni su possibili ulteriori vincoli anche su concessioni attive

“Sbagliare è umano, perseverare è diabolico. L'emendamento inserito nel decreto semplificazioni dal Governo, sul tema delle ‘trivellazioni’, rischia di affossare definitivamente l'attività di upstream (estrazione e produzione di idrocarburi, ndr) nel nostro Paese con il bel risultato di provocare la dismissione della produzione industriale di un settore strategico per il Paese”. È la reazione del segretario generale della Filctem Cgil, **Marco Falcinelli**, alla notizia che tra gli emendamenti al DL Semplificazioni uno relativo all'articolo 60 prevede di estendere i divieti anche in presenza di permessi e concessioni. “Gli impianti di Ravenna, di Gela e della Val D'Agri - prosegue Falcinelli - rischiano di chiudere e l'impatto negativo sul versante occupazionale colpirebbe non meno di 20.000 persone tra diretti e indotto. Oltre che continuare a far precipitare il Paese in uno stato di assoluta dipendenza energetica dall'estero. Riscontriamo un accanimento miope e sciagurato da parte del Governo, frutto di incompetenza e furore ideologico. È il momento di fermare questa deriva – conclude Falcinelli - metteremo in campo tutte le azioni possibili in tal senso. Se il Governo ha deciso che l'Italia dovrà andare ‘con il cappello in mano’ ad elemosinare accordi per soddisfare il suo fabbisogno energetico noi non siamo d'accordo e ci opporremo fermamente. Chiediamo al Presidente del Consiglio di fermare questa follia”. (....)

Secondo **Nora Garofalo**, segretaria Uiltec, “l'eventuale approvazione dell'emendamento sulle trivelle darebbe un colpo mortale alle politiche energetiche del Paese, condannandoci alla sudditanza dagli Stati esteri e provocando il licenziamento di decine di migliaia di addetti, concentrati nel ravennate, in Basilicata e in Sicilia. Il Governo non permetta questo scempio e non consenta il blocco delle trivellazioni. Questa proposta è il frutto di un approccio che è solo ideologico davanti ad una problematica che investe tutti i cittadini, perché si parla dell'autosufficienza del nostro Paese sul fronte delle politiche energetiche. Alcune forze politiche, invece di assecondare gli istinti più bassi, come emerso palesamente nel corso della campagna referendaria dell'aprile di 4 anni fa e nella discussione sul Milleproroghe, dovrebbero riflettere sulle conseguenze delle loro proposte. Bloccare le trivelle vuol dire annullare la produzione di gas, determinando così la chiusura dei pozzi e assestando un colpo mortale al settore. Vuol dire lasciare nell'incertezza le compagnie energetiche, con ricadute drastiche sul fronte occupazionale e conseguenze

sociali devastanti. Vuol dire condannare l'Italia alla dipendenza assoluta dagli altri Paesi. Quando il Governo deciderà di puntare davvero sulle politiche di sviluppo, anziché su misure assistenziali come il reddito di cittadinanza, non sarà mai troppo tardi”, ha concluso la segretaria generale della Femca. “Altro che semplificare”, commenta **Paolo Pirani**, segretario generale della Uiltec. “Qui si vogliono bloccare del tutto le attività estrattive e di trivellazione per dare un colpo mortale all'industria energetica nella delicata fase di transizione che attende il Paese. Se l'emendamento dovesse passare provocherebbe 20mila esuberanti nelle realtà di Ravenna, della Val D'Agri e di Gela. Il governo ne tenga conto e si comporti di conseguenza col buon senso necessario. Si restringerebbe ancora di più il perimetro delle aree in cui sarà consentito esplorare e trivellare, escludendo per esempio quelle a limitata potenzialità. Le aree residue non saranno automaticamente disponibili, nemmeno se già beneficiano di permessi ambientali e concessioni. Bisogna aver chiaro – conclude Pirani – che crediamo al valore della decarbonizzazione dell'industria nazionale, a per arrivarci occorre basare la fase di transizione sull'uso di gas. Fare proclami ideologici e far mancare i necessari approvvigionamenti energetici alla produzione industriale significa mettere fuori gioco la possibile ripresa economica italiana in un quadro internazionale di difficoltà e di aspra concorrenza”.

No comment !

18. Lunedì 27 Luglio – SQ : Lazio: UP e Federauto chiudono le audizioni sul Piano energetico regionale

Si sono concluse venerdì scorso presso la sesta commissione consiliare della Regione Lazio le audizioni sulla proposta di Piano energetico regionale (Per). (...) Venerdì sono state ascoltate Unione Petrolifera, Federauto, Confagricoltura e i sindaci del viterbese.

Per UP sono intervenuti Massimiliano Giannocco e Franco Del Manso. UP ha ricordato che il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione delle emissioni di climalteranti “dipenderanno esclusivamente dalla velocità del ricambio del parco circolante con veicoli più efficienti che, a sua volta, è funzione della sua sostenibilità economica e quindi sociale”. A tal fine, Unione Petrolifera ha ribadito come necessario “il concorso di tutte le opzioni tecnologiche a nostra disposizione, comprese le nuove motorizzazioni euro 6D e successive, che presentano emissioni inquinanti prossime allo zero, come provano numerosi studi e prove su strada condotte sulla base dei nuovi criteri di omologazione delle vetture”. Al contrario, “politiche tese a limitare queste nuove motorizzazioni sono del tutto ingiustificate e senza fondamento scientifico” e “hanno il solo effetto di creare incertezza nei consumatori e rallentare il ricambio del parco auto e il miglioramento della qualità dell'aria, mettendo a rischio il raggiungimento degli obiettivi sulla CO2 al 2030”. UP ha poi illustrato il progetto “Clean Fuels for All” che punta, come chiede anche il Piano regionale, sullo sviluppo di carburanti liquidi a basse emissioni di carbonio (Lclf) come ad esempio i biocarburanti – su cui siamo già all'avanguardia – o gli e-fuels derivanti da materie prime non petrolifere e dall'economia circolare, con zero o limitate emissioni nette di carbonio, sia durante la fase di produzione che di impiego, da miscelare in percentuale crescenti con i carburanti di origine fossile per sostituirli gradualmente. Nel corso dell'audizione è stato inoltre affrontato il tema della rete di distribuzione carburanti che secondo UP “necessiterebbe di una serie di interventi strutturali volti a renderla più efficiente e sicura e in grado di affrontare gli investimenti necessari per l'adeguamento all'evoluzione in corso nel settore della mobilità, con l'obiettivo di trasformare gli impianti carburanti in veri e propri Punti vendita energie per la mobilità”. (...)

Considerazioni : Condivido al 100 % la posizione di UP della quale, sono certo, si perderà ogni traccia nelle successive elaborazioni del Pnr. Per l'obiettivo delle audizioni è più che sufficiente la partecipazione di alcuni sindaci del viterbese.....

19. Martedì 28 Luglio – SQ : Faib: rilanciare la risoluzione De Toma, urgente il tavolo ministeriale. Nella riunione della presidenza del 23 luglio. Al centro anche corrispettivi e finanziamento Fondo perduto. Assemblea elettiva l'8 ottobre

La Faib ha diffuso ieri una lunga nota sulla riunione del 23 luglio della presidenza che ha fissato all'8 ottobre, compatibilmente con l'evoluzione della crisi Coronavirus, l'assemblea elettiva della federazione. (...) Salvo ricordare che la presidenza ha dato mandato a proseguire il confronto unitamente a Fegica e Figisc, sottolineando l'urgenza degli interventi e la necessità della piena condivisione degli organismi per ogni decisione riguardanti i tavoli Eni, IP, Q8 ed EG e altri tavoli.

Per lamentare fra l'altro “la crescita di un protagonismo fine a sé stesso, alimentato dai social e spesso da notizie false, strumentali e fuorvianti”. (...)

Lamentando altresì che la denuncia contenuta nel comunicato stampa unitario delle tre Federazioni del 7

luglio , non sarebbe stata compresa dalle compagnie, mentre l'altro pezzo della rete, quella indipendente (imprenditoria privata in generale ?), avrebbe dato prova di quanto possa essere lontana dal rispetto delle regole: dalla necessità normativa di fare accordi con il sindacato dei gestori, al contrasto all'illegalità, alla lotta al dumping contrattuale. Un segmento di rete che si sarebbe sottratto al confronto sia nel periodo acuto della pandemia che nella fase attuale, secondo una tradizione che gli accordi con la loro rappresentanza non avrebbe minimamente scalfito.

Da qui l'urgenza per il presidente Martino Landi di riprendere il cammino della Risoluzione De Toma, attualissima per le emergenze in atto e per riportare all'attenzione del Parlamento e del Governo sulle questioni centrali del settore: dalla razionalizzazione e ristrutturazione della rete alla lotta all'illegalità che continua, nonostante gli interventi legislativi, ad imperversare; al contrasto alle violazioni contrattuali che generano comportamenti da caporalato petrolifero, con quel che ne consegue per la qualificazione della rete e per il danno erariale, con in più un vantaggio competitivo ai cosiddetti operatori indipendenti, liberi di fare ciò che vogliono, nonostante le denunce, nell'indifferenza degli organi di controllo e delle istituzioni preposte. E di ottenere altresì l'apertura urgente di un tavolo di crisi presso il ministero dello Sviluppo Economico chiesta il 20 luglio al ministro Patuanelli che la Faib auspica possa essere condivisa da tutta la filiera. (....)

Considerazioni : *Due. Ho sottolineato la frase della “crescita del protagonismo fine a sè stesso ecc. Dovremmo tutti rifletterci sopra perché è un fatto che la tendenza al protagonismo, a 360 gradi, è ormai evidente (è sufficiente un rapido sguardo alle tante notizie registrate in questi anni nella sola SQ) mentre i problemi sono ancora tutti lì, anzi si sono aggravati. Probabilmente Faib si riferisce a questioni all' interno del loro sistema, ma temo che il problema sia molto più generale. La seconda riguarda l' “apertura urgente di un tavolo di crisi ecc.” e allora siamo alle solite: abbiamo ... qualche... (!) problema, chiediamo che la politica ospiti un tavolo dove portarli, ma senza alcuna prospettiva di soluzione, così come è la storia di tutti i tavoli da almeno quindici anni a questa parte. Pensiamo davvero che la politica ospitante, che non riesco a vedere assolutamente sintonizzata sulla stessa lunghezza d'onda della conoscenza delle situazioni, della competenza per affrontarle, dell'interesse e quindi della volontà di farlo, possa compiere il miracolo di mettere d'accordo soggetti che hanno una idea molto particolare delle negoziazioni, ovvero quella di essere disponibili solo quando le soluzioni coincidono, quindi mai, con i propri interessi individuali di cortissimo raggio ? Perché prima di sedersi ad un tavolo tutte le rappresentanze dei gestori non si accordano sulla proposta veramente unitaria ? Perché prima di sedersi al tavolo le (notare il plurale) rappresentanze degli imprenditori privati non fanno lo stesso superando le divergenze di interesse e di posizionamento al loro interno ? Perché prima di sedere attorno ad un tavolo non si verificano le relative posizioni con UP per verificarne la fattibilità in una logica di interesse comune nel contesto in cui i problemi si presentano ? In altre parole perché siamo pronti a sederci ad un tavolo di 30 e più persone, che proprio per il numero degli addetti ai lavori inevitabilmente è un tavolo inutile e ci rifiutiamo di andarci preparati con una serie di proposte di massima già condivise ? Perché ci rifiutiamo di dare vita a quella virtuale Holding Strategica che individui obiettivi e... strategie che siano qualcosa di più di una accozzaglia di idee che forse trovano il loro alimento proprio nella tendenza al protagonismo di pochi singoli, protagonismo di cui sopra ?*

20. Lunedì 27 Luglio : **QE : Raffinerie Sicilia, il Tar annulla il Piano per la qualità dell'aria Il provvedimento della Regione aveva allarmato imprese e sindacati**

Il Tar di Palermo ha deciso l'annullamento del Piano regionale di tutela della qualità dell'aria, approvato dalla Regione Siciliana con il decreto n. 268 del 18 luglio 2018. Il Piano prevedeva la modifica dei valori per le emissioni degli impianti industriali con conseguente revisione dell'Aia delle Nuove condizioni che hanno generato le preoccupazioni delle società e dei sindacati, allarmati per le ricadute occupazionali, che recentemente sono state al centro di due incontri con l'assessore all'Ambiente, Toto Cordaro.

Nel ricorso presentato da Isab si segnalava che “le sole misure effettivamente di immediata applicazione ed estremamente dispendiose sarebbero state poste a carico di poche aziende industriali (solo gli impianti soggetti ad Aia e solo alcuni di essi), a fronte del fatto che le problematiche maggiori di inquinamento riscontrate sono invece riconnesse al traffico veicolare”. Inoltre non sarebbe stata valutata in alcuno modo la sostenibilità dei costi relativi agli specifici interventi da effettuare presso le raffinerie.

I parametri utilizzati dalla Regione per redigere il Piano sono troppo vecchi (fanno riferimento al periodo 2012-2015). Secondo i giudici amministrativi (come si legge nel documento disponibile in allegato) i dati poi sono “palesamente inadeguata ed ottenuti mediante una rete di rilevamento non conforme alle previsioni di legge ed ulteriormente elaborati mediante una controversa modellistica”.

In aggiunta le azioni imposte “risultano ingiustificatamente gravose per la ricorrente, già sottoposta ad Aia il cui riesame è stato rilasciato poco prima della pubblicazione e, quindi, appartenente al ristretto novero delle imprese industriali che in Sicilia già applicano le Bat conclusions” *(i documenti formalmente adottati dalla Commissione Europea in riferimento alle migliori tecniche disponibili di un determinato ambito)*, le migliori tecniche disponibili.

Commento : *Altro meraviglioso esempio di incompetenza della politica. A seguire :*

21. Martedì 28 Luglio – QE : Raffinerie Sicilia, dopo il Tar si attendono le mosse della Regione. Per i sindacati ora il tavolo con le imprese “è ancora più urgente”. Confindustria: “Sentenza conferma che prescrizioni erano lesive per le aziende”

Ora infatti si attendono le prossime mosse della Regione. Ieri l'assessore all'Ambiente, Toto Cordaro aveva detto che avrebbe atteso la notifica del provvedimento prima di pronunciarsi e che "le sentenze vanno applicate sempre". (...) “Quanto agli obiettivi del Governo regionale, restano per noi priorità assolute la tutela dell'ambiente e della salute pubblica e la salvaguardia dei livelli occupazionali. (...) La sentenza “rappresenta il fallimento della politica. Abbiamo più volte sollecitato una soluzione concordata al tavolo negoziale che oggi diventa ancora più urgente”, rileva Alfio Mannino, segretario generale della Cgil Sicilia. Sulla stessa linea Claudio Barone, segretario generale della Uil Sicilia. “Ora c'è l'occasione di ripartire facendo un discorso serio su lavoro, ambiente e transizione verso l'economia verde per liberare investimenti. Speriamo che la Regione non si incanaglisca nel riprodurre una situazione drammatica”, ha fatto notare il sindacalista. (...) Gli industriali auspicano “che presto si possa avviare un tavolo tecnico che prenda in esame quanto rilevato nella sentenza del Tar”, ha detto il presidente di Confindustria Siracusa Diego Bivona. Nel frattempo le aziende interessate si impegnano a proseguire i propri progetti di miglioramento e adeguamento previsti nelle Aia”. Infine per Bivona, la pronuncia dei giudici di Palermo “conferma quanto affrettate ed ingiustificate, ma soprattutto lesive fossero alcune prescrizioni impartite alle aziende”.

22. Martedì 28 Luglio – SQ : Upstream, Di Stefano (Esteri): primato dell'industria italiana nel Mediterraneo. La risposta del sottosegretario M5S a un'interrogazione su Turchia e perforazioni a Cipro

In campo energetico “l'Italia è protagonista su tutto lo scacchiere Mediterraneo. La nostra trasparente agenda energetica si basa sul riconosciuto primato dell'industria italiana e su una sensibilità politica che considera il dialogo ed il mutuo beneficio quali fattori duraturi di sviluppo diffuso. (...) Esplorazione, sfruttamento, costruzione delle infrastrutture, mercato del gas, esportazione e sicurezza energetica anche dell'Unione europea, sono presupposti e conseguenze per una soluzione complessiva della questione energetica nel Mediterraneo orientale”. Lo ha scritto il sottosegretario agli Affari esteri Manlio Di Stefano (M5S) in risposta a un'interrogazione sulle attività turche nel Mediterraneo orientale e in Libia in relazione alle questioni energetiche, presentata dai deputati leghisti Di San Martino Lorenzato Di Ivrea, Grimoldi e Comencini.

I deputati hanno chiesto se sussistono “elementi di rischio per le attività delle società italiane coinvolte nel progetto East Med e nello sfruttamento delle risorse energetiche situate nella Zee cipriote” e quali iniziative il ministero degli Esteri intenda assumere “per fronteggiare una situazione eventualmente pregiudizievole degli interessi nazionali italiani nella regione del Mediterraneo orientale”.

Di Stefano ha risposto che per il Governo, “lungi dal rappresentare un aspetto divisivo, l'energia debba essere un fattore di convergenza ed inclusività, le cui potenzialità possono pienamente essere messe a sistema solo con il coinvolgimento di tutti gli attori della regione”, Senza una comune volontà di dialogo, ha aggiunto, “il Mediterraneo orientale vedrebbe sacrificare una parte importante del proprio relevantissimo potenziale. Invece di perseguire una logica meramente reattiva e sostanzialmente improduttiva di fronte ad azioni che pur riteniamo provocatorie ed illegittime, occorrerà promuovere, con i nostri partner UE e con i partner mediterranei, uno sforzo comune di sintesi, ove far confluire le questioni aperte e risolverle alla luce di superiori benefici di crescita, stabilità e sviluppo discendenti dalle enormi potenzialità energetiche di tutta l'area”. (Traduzione per favore ...)

Il sottosegretario ha infine assicurato “che il Governo continuerà a monitorare con particolare attenzione l'evoluzione della situazione e a vegliare affinché siano tutelati gli essenziali interessi italiani nel Mediterraneo orientale. Il tutto operando tanto sul piano bilaterale, nei contatti con i Paesi coinvolti, quanto a livello UE, ove il tema delle tensioni in quell'area figura (è) costantemente in agenda”.

Commento : *Dobbiamo dedurre che M5S ritiene che l'attività upstream non è in contrasto con la filosofia dello “zero carbon” nel 2050.*

23. Mercoledì 5 Agosto – SQ : Sussidi dannosi, Oleotecnica: imposta sui lubrificanti non esiste in nessun Paese UE. Se usati per la produzione e lavorazione della gomma naturale e sintetica. “Sarebbe una penalizzazione dell'industria italiana”

Si accende il dibattito sui sussidi dannosi e sulla consultazione avviata venerdì scorso dal ministero dell'Ambiente su sette misure che potrebbero trovare spazio già nella prossima legge di Bilancio.

Oleotecnica, azienda del settore dei lubrificanti, si concentra nelle sue osservazioni sul “sussidio” costituito dall'esenzione dall'imposta di consumo per gli oli lubrificanti impiegati nella produzione e nella lavorazione della gomma naturale e sintetica, oggetto di una delle sette misure poste in consultazione dal ministro Sergio Costa.

La prima osservazione riguarda i tempi: “mi chiedo – scrive il responsabile Alessandro Virtuani – se sia il caso di fare la suddetta consultazione solo e soltanto nel mese di agosto, mese in cui la maggior parte delle aziende sono chiuse e quindi non possono essere informate di tali iniziative”.

Venendo al merito, l'imposta di consumo sugli oli lubrificanti, sottolinea Virtuani, “non viene applicata da nessun altro Paese della UE quando gli stessi oli vengono impiegati nella produzione e nella lavorazione della gomma naturale e sintetica”. Inoltre, “la compensazione proposta per gli investimenti in macchinari e impianti finalizzati alla tutela ambientale, con un credito d'imposta riconosciuto solo fino al 31 dicembre 2025 e fino ad un importo massimo di 1,5 milioni di euro per ciascun beneficiario, non potrebbe mai compensare la perdita di competitività dell'industria della gomma italiana”. Qualora fosse introdotta un'imposta progressiva “su una materia prima così importante come l'olio lubrificante, la nostra industria verrebbe notevolmente penalizzata rispetto ai produttori dislocati negli altri Paesi UE ed Extra UE”. Per questo “un'imposta ambientale sull'olio lubrificante impiegato nel settore della gomma deve per forza essere concordata a livello europeo per non creare distorsioni di concorrenza da un Paese all'altro. Una fuga in avanti dell'Italia avrebbe solo l'effetto di penalizzare la nostra industria della gomma a vantaggio dei concorrenti europei ed extraeuropei e di costringere le aziende del settore a delocalizzare la produzione fuori dall'Italia con conseguente perdita di gettito per lo Stato e di migliaia di posti di lavoro. Gli svantaggi sarebbero decisamente maggiori rispetto ai benefici ipotetici previsti dalla proposta normativa”.

“Qualora fosse adottata questa loro iniziativa – conclude Virtuani – il ministro Costa e la Commissione interministeriale come pensano di non diventare i responsabili dello smantellamento del settore della produzione e della lavorazione della gomma in Italia?”

Commento : *Domanda inutile perché presuppone che al ministro Costa ed alla Commissione interministeriale interessi lo smantellamento del settore della produzione e lavorazione della gomma in Italia. Si può essere più ingenui di così ? “Mala tempora currunt sed peiora parantur” : Cicerone... sempre attuale insieme alla sua “Quo usque tandem abutere (politica) patientia nostra ?”*

24. Mercoledì 5 Agosto – SQ: Accise, “perché lo ‘sconto’ sul gasolio non è un sussidio”. Il paper di Francesco Ramella. La proposta del Minambiente: l'aumento di gettito di 15 miliardi in dieci anni destinato a incentivi per l'acquisto di mezzi meno inquinanti

Per la maggior parte dei veicoli e degli ambiti di utilizzo, le accise sul gasolio tengono già conto delle esternalità ambientali negative. Per questo non può essere considerato un sussidio il fatto che il gasolio ha un trattamento fiscale più favorevole rispetto alla benzina. È quanto sostiene un documento messo a punto da Francesco Ramella, research fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

Con specifico riferimento alle emissioni di CO₂, sottolinea Ramella, l'attuale prelievo fiscale equivale, a seconda del tipo di carburante e dell'accisa applicata, a una carbon tax compresa tra i 150 (gasolio per autotrasporto) e i 430 (benzina per auto a uso privato) euro per tonnellata emessa., ossia tra 1,5 e 4,3 volte il valore fatto proprio dalla UE e tra quattro e dieci volte quello dell'Epa statunitense. Ne deriva che lo Stato potrebbe già oggi rendere l'intero settore del trasporto su strada carbon neutral impiegando una quota parte degli introiti fiscali che derivano dal consumo di carburanti per finanziare interventi di riduzione delle emissioni al minimo costo in settori e Paesi nell'ambito dei quali l'internalizzazione delle emissioni non sia prevista o sia parziale. Secondo Ramella dovrebbe essere usata la definizione di sussidio del Fondo Monetario Internazionale, che fa perno sulla nozione di tassa pigouviana, *(Il problema si pone quando l'impatto non voluto dell'attività economica non viene incluso nei costi (e quindi nell'offerta) o nei benefici (e quindi nella domanda) del bene)* e secondo la quale il sussidio è pari “allo scarto fra il prezzo osservato e il costo marginale sociale della produzione, che internalizza i danni alla società”.

Il paper di Ramella arriva a pochi giorni dall'apertura della consultazione del ministero dell'Ambiente sulle proposte di riduzione dei sussidi dannosi per l'ambiente, avviata venerdì scorso . Tra le proposte, in primo piano c'è quella di alzare progressivamente dal 2021 al 2030 l'accisa sul gasolio (oggi a 617,4 euro per mille litri) per portarla al livello di quella sulla benzina (728,4 euro) (il testo è in allegato). In particolare, il primo balzello arriverebbe il 1° gennaio 2021, con un aumento a 628,5 euro per mille litri. Dall'aumento sarebbe escluso, secondo la proposta messa in consultazione, il “gasolio commerciale” utilizzato dalle aziende di autotrasporto merci (che utilizzano veicoli di massa superiore a 7,5 tonnellate) e trasporto regolare di passeggeri. L'aumento di gettito (da 366 milioni nel 2021 fino a 2,7 miliardi nel 2031, per un totale di circa 15 miliardi nel decennio) sarebbe destinato a introdurre “notevoli agevolazioni a chi volesse acquistare veicoli con prestazioni ambientali performanti”, modulate in base alle emissioni del mezzo nuovo e al reddito dell'acquirente (il testo della proposta è in allegato). A valle della consultazione, le segreterie tecniche dei ministeri interessati (Minambiente, Mef, Mise, Mit, Mipaaf) metteranno a punto un documento

di proposte in vista della legge di Bilancio .

Considerazione : *Mi viene il dubbio che parlare di “tassa pigouviana”, dal nome dell’ economista inglese Arthur Cecil Pigou (1877-1959), con la politica sia una pretesa esagerata laddove, se ricordo bene qualche anno fa, una serie di interviste fuori Monte Citorio, ci fece sapere che diversi onorevoli non solo non “ricordavano” la data dell’ inizio della Rivoluzione Francese (e passi!) ma neppure la data della scoperta della America (... già mi sembra più grave !), mentre altri “sempre non ricordavano” il numero delle Regioni (cosa alquanto grave per chi di mestiere fa politica !) Da un punto filosofico la teoria della “tassa pegouviana” è affascinante...! Proviamo a pensare cosa accadrebbe se idealmente le aliquote dell’ Irpef/Irpeg fossero calcolate sulla base del diverso costo di generazione del reddito dei singoli contribuenti che poi la comunità si trova a dover sopportare (non solo danni all’ ambiente, ma per decisioni sbagliate, per irregolarità commesse, per inefficienze del sistema sociale, per l’illegalità diffusa, ecc. ecc.) : un esercizio interessante che probabilmente avrebbe come risultato una severa redistribuzione delle aliquote, ma anche del reddito per l’inevitabile stop allo sviluppo per l’assenza degli incentivi culturali ed economici che ne sono il presupposto. A questo punto la questione diventa molto complessa... ed iio mi fermo qui.*

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

25. Mercoledì 22 Luglio – SQ : La formula Macron funziona: mercato auto in ripresa solo in Francia . Cronologia

*In tutta Europa il settore auto fatica a riprendersi dalle conseguenze economiche dell'emergenza Covid con perdite a doppia cifra: unica eccezione la Francia che fa segnare un +1,2% a giugno sostenuta dal piano di rilancio dell'auto presentato da Macron lo scorso maggio. Nel continente nel frattempo continua a conquistare spazio il comparto batterie: in settimana Bmw ha stretto un accordo di fornitura da 2 miliardi di euro con la svedese Northvolt, mentre Britishvolt si prepara ad aprire una gigafactory in Galles. In Italia arriva il plauso di Unrae (**Unione nazionale rappresentanti auto estere**) per le misure del DL Rilancio ma l'associazione chiede che venga presto rimpinguato il fondo incentivi. Cagliari e Verona puntano su Pubblica Amministrazione e servizi pubblici per promuovere la mobilità elettrica.*

- **Fca-Psa e lo sharing.** Leasys, società controllata da Fca Bank, ha presentato la nuova app di I-Link e il suo servizio di car sharing personale. Si tratta di un servizio di noleggio a lungo termine che, ispirandosi alle note app di messaggistica, permette la condivisione dell'auto con una comunità ristretta di persone. Il Coronavirus però ha reso più complicate le operazioni della mobilità condivisa, almeno secondo quanto ha riferito a un webinar organizzato dal *Financial Times* sul futuro dell'auto Alison Jones, responsabile del Gruppo Psa in Gran Bretagna: “Stavamo sperimentando il car sharing in città. Tra qualche mese, a seconda di cosa accadrà con la pandemia, potrebbe tornare. Al momento, è in pausa; come si disinfetta un veicolo che andrà utilizzato nel car sharing? Troveremo un modo, ne sono sicura, e faremo fronte a ciò che i clienti vogliono”.
- **Monopattini Iren a Roma.** Sono arrivati anche a Roma i monopattini elettrici Dott powered by Iren, disponibili in sharing, e alimentati dall'energia 100% sostenibile dell'operatore energetico italiano. La flotta sarà composta da mille mezzi. *(E' vero. Se ne vedono tanti sparsi sui marciapiedi, ma pochi sono quelli in marcia con piloti a bordo (a quali sarà forse opportuno spiegare che il monopattino non è autorizzato ad andare contromano ! Per quello che ho capito i monopattini messi a disposizione da Iren sono della Segway Inc. è un produttore americano di trasportatori personali a due ruote, fondato dall'inventore Dean Kamen nel 1999 il che fa nascere la domanda : in Italia non riusciamo neppure a produrre monopattini ?!)*
- **Hyundai.** Il vicepresidente esecutivo del Gruppo Hyundai Motor, Euisun Chung, ha dichiarato che i marchi Hyundai e Kia contano di vendere 1 milione di veicoli elettrici nel 2025, puntando al 10% mercato globale dei veicoli “alla spina”.
- **Mercato auto Europa.** A giugno le immatricolazioni di nuove autovetture nell'Unione europea sono state 949.722, in calo del 22,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, quando sono state vendute 1.222.942 auto. Si tratta però di un leggero miglioramento rispetto a maggio 2020, che ha visto crollare del 52,3% il mercato in tutta l'Ue. Sebbene le concessionarie abbiano riaperto le attività dopo la revoca delle misure di lockdown – spiega Acea, l'associazione europea dei produttori di auto – la domanda dei consumatori non ha recuperato i livelli pre Covid. Tutti i mercati dell'UE hanno continuato a registrare cali significativi a giugno, con la Francia (+ 1,2%) unica eccezione alla regola.
- **Mercato auto Italia.** A giugno sono state immatricolate 132.515 nuove autovetture, il 23% in meno di un anno fa. Dal 2016 al 2019, nel mese di giugno, mediamente sono state vendute 176mila nuove automobili. Nel quadrimestre marzo-giugno 2020 le immatricolazioni hanno consuntivato appena

265mila unità, contro una media di quasi 750mila nello stesso periodo dal 2016 al 2019, un calo verticale del 65%. Sono alcuni dei numeri contenuti nel Focus di approfondimento realizzato dall'Area Studi e Statistiche di Anfia che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a giugno e nel primo semestre del 2020.

- **Bus elettrici a Verona.** Il Comune veneto si è aggiudicato 10 milioni di euro dal ministero dei Trasporti per l'acquisto di nuovi bus elettrici. Il finanziamento rientra nei 398 milioni per il quinquennio 2019-2023 a favore di 38 Comuni con lo scopo di incentivare l'acquisto di bus di ultima generazione. A Verona è stato testato il bus "alla spina" della cinese Yutong ma il contributo statale è previsto anche per quelli alimentati a metano e a idrogeno.
- **Fca-Psa, il nuovo nome.** I due gruppi automobilistici hanno annunciato che il nome della società holding del nuovo gruppo sarà **Stellantis**. *(Leggo da Internet : Dunque la holding che terrà assieme Fiat e Peugeot si chiamerà Stellantis. «Stellantis - spiegano Fca e Psa - deriva dal verbo latino "stello" che significa "essere illuminato di stelle" e trae ispirazione da questo nuovo e ambizioso allineamento di marchi automobilistici leggendari e forti culture aziendali che, unendosi, sono in procinto di creare uno dei nuovi leader nella prossima era della mobilità..» Sarà !)*
- **Maserati elettrificata.** La Casa del Tridente ha presentato il suo primo modello elettrificato: si tratta della nuova Maserati Ghibli Hybrid che combina un motore a combustione (4 cilindri, turbo, 2.0 L di cilindrata) con un alternatore a 48 volt e un compressore elettrico aggiuntivo (e-Booster). Il tutto supportato da una batteria. La vettura sarà prodotta presso l'Avvocato Giovanni Agnelli Plant (Agap) di Grugliasco (TO).
- **Unrae su DL Rilancio.** La direzione è quella giusta ma serve incrementare il fondo incentivi. È questa in sintesi la posizione dell'associazione che rappresenta le case estere sul mercato italiano. "L'impianto generale degli incentivi appare in linea con le esigenze di rilancio complessivo di un comparto industriale e commerciale strategico per l'economia nazionale e molto colpito dalla crisi Covid-19", ha dichiarato il presidente Michele Crisci che ha specificato che questo "non può però far passare in secondo piano la consapevolezza del limitato stanziamento dedicato agli incentivi, per il quale dovrà esserci un immediato rifinanziamento dei fondi".
- **E-test per Fca.** Il team e-Mobility del gruppo italoamericano ha lanciato le nuove app "GOe" che simulano l'uso delle nuove vetture elettriche e ibride della gamma Fca. Le app effettuano il calcolo dei chilometri percorsi e del relativo consumo indicativo di energia elettrica, oltre al monitoraggio dello stato della batteria e dell'autonomia residua della vettura durante il percorso. Inoltre, segnalano le stazioni di ricarica lungo il tragitto, indicano l'eventuale necessità di ricarica presso una di esse e, alla fine del viaggio, stimano il possibile risparmio indicativo in termini di costo carburante ed emissioni CO2 mediante utilizzo delle vetture elettriche ed ibride del gruppo Fca rispetto all'auto a motore termico usata dall'utente per simulare il viaggio.
- **Rinnovo flotta.** La città metropolitana di Cagliari ha indetto una gara per un accordo quadro finalizzato alla fornitura di veicoli elettrici per un valore totale di 2 milioni di euro. L'accordo è suddiviso in quattro lotti, ciascuno dei quali sarà aggiudicato singolarmente e sottoscritto con un operatore economico per la fornitura di veicoli 100% elettrici: il primo e più cospicuo, da 900mila euro, è riservato ai veicoli per il trasporto di persone da massimo cinque posti, il secondo da 450mila euro a veicoli per il servizio di polizia locale, un terzo di importo analogo a veicoli per il trasporto di merci e un quarto lotto da 200mila euro a mezzi per il trasporto di persone da massimo nove posti.

26. Mercoledì 22 Luglio – SQ : Gnl Sardegna, nasce "Kilometro Blu". Per il trasporto e il rifornimento di metano liquido e compresso. Punto vendita al via il prossimo gennaio

È stata costituita ieri la Kilometro Blu spa presso lo studio Avondola di Milano. La società, si legge in una nota, è la prima struttura italiana che si occupa per la regione Sardegna di creare una piattaforma organizzata per la distribuzione del metano in forma liquida e compressa per il settore autotrasporti e per l'utenza finale. La società ha già presentato al comune di Uras il progetto della Kilometro Blu station (in allegato le schede illustrative) che, sottolinea la nota, sarà pronta per gennaio 2021 con un investimento di quasi sei milioni di euro. Il progetto prevede la costruzione di un centro di imbottigliamento di metano compresso con il sistema dei carri bombolai da deposito criogenico, completato da una stazione di servizio per la distribuzione di auto metano in forma liquida e compressa. (...) La società ha in progetto di lanciare Kilometro Blu Hub a novembre, dedicato alla logistica degli autocarri per il trasporto del metano, K Blu Kids che partirà a settembre, un progetto dedicato ai bambini per illustrare e spiegare il metano e le sue applicazioni in collaborazione con la Yellow Bridge Kids, e K Blu Transport, servizio di informazione e assistenza per società di trasporto con autobus a metano e società di trasporto merci, con un portale dedicato da cui si potrà tra l'altro prenotare il rifornimento dei propri automezzi a metano in notturna, direttamente nelle aziende dei clienti in Sardegna. Tutti gli aggiornamenti della Kilometro BLU saranno caricati a settembre sul portale kilometroblu.net.

27. Martedì 4 Agosto – SQ : Idrogeno, Eni con Asstra per sperimentazioni nel trasporto locale. Nell'ambito di un accordo di collaborazione per la decarbonizzazione

Eni e Asstra, associazione nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per mettere in campo una serie di iniziative e sperimentazioni finalizzate a decarbonizzare i trasporti e abbattere il livello di particolato immesso nell'aria, “secondo un approccio olistico e tecnologicamente neutro volto a identificare la soluzione idonea per ogni utilizzo”. L'intesa, si legge in una nota, prevede la realizzazione di studi congiunti attraverso la condivisione di know how e la partecipazione reciproca a tavoli di lavoro tematici, fino alla promozione di un position paper congiunto che metta in luce le diverse opportunità energetiche, tecnologiche e organizzative esistenti, derivanti anche dall'integrazione tra trasporto pubblico e forme di sharing mobility, dall'uso di biolubrificanti e biocarburanti nel trasporto pubblico e dall'applicazione dell'approccio di Life Cycle Assessment (Lca) e Well to Wheel nella valutazione dell'impatto emissivo delle varie soluzioni di mobilità.

Nell'orizzonte dell'intesa c'è anche la mobilità a idrogeno: Eni e Asstra valuteranno l'opportunità di avviare sperimentazioni che prevedano l'impiego di idrogeno come carburante alternativo. L'intesa intende promuovere iniziative di formazione per le imprese associate e per gli utenti del trasporto pubblico al fine di contribuire a creare e diffondere una cultura della circolarità e una maggiore sensibilità ambientale e sociale delle diverse soluzioni di mobilità.

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)