



## Newsletter N. 27 / 2020

31 Agosto 2020

### RISERVATA

*Carissimi, bentornati da un periodo di ferie che malgrado le difficoltà causate dal Covid-19 mi auguro abbiate passato in serenità e quindi pronti a scendere di nuovo in campo per tornare ai problemi di sempre e che appunto il Covid-19 ha reso più complessi. Purtroppo riprendo a scrivere avendo scelto un tema che non suona di buon auspicio perché mi trovo a mettere insieme due argomenti in apparenza molto distanti mentre invece sono collegati da un filo sottile che oggi dà un senso alla frase di Cicerone “mala tempora currunt sed peiora parantur”. Me lo suggerisce la difficoltà ormai quasi insuperabile nel cercare di comprendere la politica in un momento in cui il doverci confrontare con essa è diventato obbligo quotidiano, a prescindere dal Covid-19, dove ogni difficoltà sia pure oggettiva diventa un problema enorme, anche perché le soluzioni individuate sono spesso piene di contraddizioni diventando loro stesse altri insuperabili problemi. Più passano gli anni e più mi convinco che la politica, quella con la P maiuscola, e magari a livello mondiale, è malata e che se non la recuperiamo alla svelta la salute del pianeta non sarà a rischio per colpa della CO2.... Per noi, di questo Paese, l'obbligo è imperativo perché ormai sono anni che siamo nella melma e non solo non siamo capaci di tirarcene fuori, ma ed è molto peggio, non ci rendiamo neppure conto che si tratta di melma... ci siamo abituati alla melma ! Non ne faccio certamente una questione di colori ... purtroppo c'è un denominatore comune che me li accomuna e me li rende sgradevoli. E' da rivedere l'idea stessa della politica, dei rapporti tra politica, potere e Stato cioè i suoi cittadini, rapporti oggi inesistenti per essere la politica percepita come un corpo estraneo, autoreferenziale, ogni giorno più lontano dalle esigenze di un paese moderno. Il problema non è quello di togliere il potere alla politica, perché sarebbe il caos, ma di pretendere che la politica si attrezzi, perché oggi non lo è, per poterlo esercitare correttamente. Purtroppo non è così facile perché attrezzarsi significa acquisire la statura, l'autorevolezza che non si costruisce attraverso i social network o iscrivendosi a qualche piattaforma ma attraverso la conoscenza, le competenze, le professionalità, possibilmente le più diversificate. In Assoindipendenti e nelle Newsletter ho sempre cercato di garantire un posizionamento assolutamente “apolitico”, non per rispetto alla politica, cosa che oggettivamente mi è difficile, quanto nei confronti di chi legge. Oggi a fine Agosto 2020 nel riprendere le Newsletter mi trovo costretto a fare una eccezione ed il perché è nei quattro articoli che occupano la Prima Pagina, praticamente quasi tutta la Newspaper N. 26. In un ordine che non so quale sia quello corretto (lascio a voi la decisione) vi dirò della scarsa scolarità della classe politica, vedi i suoi esponenti di spicco, e della revoca delle autorizzazioni al deposito Gpl di Chioggia, forse una unica chiavi di lettura del perché in questo Paese le cose non vanno per niente bene.*

%%%%%%%%%%%%%%%%%%%%%%%%

### **Prima Pagina**

1. Sergio Battelli: chi è il politico con la terza media che vigilerà sui fondi europei (Money.it)
2. In politica la laurea non serve più: in Italia i leader hanno solo il diploma (Money.it)
3. Una brutta prova per le istituzioni (SQ)
4. DL Agosto e deposito di Chioggia, un caso di arbitrio politico (SQ)

5. *Chioggia, Mise "conferma" norma ad personam (SQ)*

### **Emergenza Covid-19**

6. *Mobilità, crollano il trasporto pubblico e lo sharing (QE)*

### **Illegalità**

7. *Roma, frode carburanti da oltre 100 mln (SQ)*

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

8. *Est Mediterraneo, "Si rischia un disastro". Tensioni tra Turchia, Grecia e Cipro (SQ)*

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

9. *Confindustria aderisce all'alleanza europea per l'idrogeno (SQ)*

10. *California: dai blackout programmati un avvertimento sulle difficoltà della transizione (SQ)*

11. *Mobilità a gas, accordo Iveco-Engie anche in Francia*

## **PRIMA PAGINA**

### **1. Sabato – 8 Agosto - MONEY.IT : Sergio Battelli: chi è il politico con la terza media che vigilerà sui fondi europei (di Antonio Cosenza)**

Sergio Battelli, Movimento 5 Stelle, è stato confermato Presidente della Commissione per le Politiche UE. Ma c'è chi non è d'accordo a causa del suo titolo di studio. Sergio Battelli è Presidente della Commissione per le Politiche UE alla Camera e per questo motivo avrà un ruolo di primo piano nella gestione dei fondi del Recovery Fund.

Un ruolo di vigilanza, su circa 200 miliardi di euro (82 a fondo perduto e 127 di prestiti), che - come ricordato dallo stesso Battelli - non verrà svolto da lui in prima persona: non è ovviamente il Presidente di una singola Commissione parlamentare ad occuparsi del Recovery Fund, ma il Governo (con il CIAE, *Comitato Interministeriale per gli Affari Europei*) insieme al Parlamento. E a tal proposito questi, spiega Battelli, "stanno già lavorando ad un piano che permetta al Paese di rimettersi in piedi e ricominciare a correre".

Ma per quale motivo Battelli è dovuto intervenire in prima persona per spiegare - semmai ce ne fosse bisogno - il funzionamento delle istituzioni? Perché a seguito della sua conferma alla Presidenza della Commissione per le Politiche UE alla Camera non sono mancate le polemiche di coloro che ritengono Battelli sia inadeguato per un tale ruolo, in quanto il deputato ha appena la terza media.

Si riapre, quindi, ancora una volta il dibattito dell'importanza del titolo di studio nella politica, un discorso che vale tanto per il Movimento 5 Stelle quanto per altri partiti politici. Perché se da una parte è vero che Battelli da solo non vigilerà sui fondi del Recovery Fund, va comunque detto che questo ricoprirà un importante ruolo nell'intero processo.

**Considerazioni : Vedi a seguire**

### **2. Giovedì 6 Agosto – MONEY.IT : In politica la laurea non serve più: in Italia i leader hanno solo il diploma (di Alessandro Cipolla)**

Da Matteo Salvini a Luigi Di Maio passando per Nicola Zingaretti e Giorgia Meloni: tutti i leader dei principali partiti in Italia non hanno la laurea, si salva solo Silvio Berlusconi. Cosa accomuna Matteo Salvini, Luigi Di Maio, Nicola Zingaretti e Giorgia Meloni? Oltre a essere i leader dei quattro principali partiti politici del nostro paese, stando al responso degli ultimi sondaggi, nessuno di loro ha conseguito una laurea. L'unico tra i big della politica nostrana a essere laureato è Silvio Berlusconi, in Giurisprudenza oltre a una *ad honorem* in Ingegneria Gestionale, anche se resta da capire quale sarà il futuro di una Forza Italia in costante ridimensionamento e quasi nel caos dopo la scissione del governatore ligure Giovanni Toti. Vista la crisi degli azzurri, il futuro politico del paese sembrerebbe essere tutto dei quattro leader che, anche se con storie scolastiche diverse, alla fine come titolo di studio si sono fermati al diploma riuscendo comunque a diventare i protagonisti assoluti dello scenario nostrano.

Politici senza laurea

La precisazione d'obbligo è che, naturalmente, per fare politica a qualsiasi livello non è necessario essere laureati visto che, come la storia ha dimostrato, il titolo di studio non è assolutamente un fattore determinante per stabilire se un politico sia più o meno capace.

Il fatto però che tutti e quattro i leader dei principali partiti del paese non siano andati oltre il diploma, è un fatto curioso che ci spinge anche a fare considerazioni su come sia cambiata negli ultimi anni la nostra classe politica.

**Matteo Salvini** è senza dubbio il personaggio del momento. La Lega è per distacco il primo partito del paese, con il ministro e vicepremier che ormai ha la forza per dettare la sua agenda politica agli alleati di governo.

Dopo essersi diplomato con 48/60 al liceo classico, Salvini si è iscritto sempre all'Università di Milano prima a Scienze Politiche e poi a Storia, interrompendo però gli studi quando gli mancavano soltanto cinque esami alla laurea.

Storia simile quella di Luigi Di Maio. Il capo politico del Movimento 5 Stelle si è anche lui diplomato al classico per poi iscriversi, presso l'Università di Napoli, inizialmente a Ingegneria per passare poi a Giurisprudenza senza però terminare gli studi.

Sul titolo di studio di **Nicola Zingaretti** qualche mese fa si era aperto un piccolo giallo. Secondo Mario Adinolfi del Popolo della Famiglia, l'attuale segretario del Partito Democratico avrebbe "*soltanto la terza media*".

È bastata una piccola ricerca però per scoprire che invece Zingaretti, come sempre dichiarato, si è diplomato a Testaccio presso l'istituto tecnico De Amicis come perito odontotecnico, provando poi anche di proseguire gli studi alla Sapienza abbandonando però dopo poco.

Infine c'è **Giorgia Meloni** che come titolo di studio ha un diploma conseguito presso un liceo linguistico della capitale. A quanto pare la leader di Fratelli d'Italia non si sarebbe mai iscritta in nessuna università.

Anche senza una laurea Matteo Salvini, Nicola Zingaretti e Giorgia Meloni, sono stati capaci di scalare le gerarchie dei propri partiti fino a diventarne i segretari. Il voto degli attivisti 5 Stelle invece ha incoronato Luigi Di Maio come capo politico del Movimento.

Pur se in modalità diverse, tutti e quattro i big della nostra politica hanno avuto un destino comune per quanto riguarda l'università: avendo iniziato la loro attività fin da giovanissimi anche con incarichi di rilievo, hanno dovuto sacrificare gli studi.

**Considerazioni :** *Cominciamo a dire che l'autore dell'articolo non sembra ben informato perché la storia non ha per niente dimostrato che "per fare politica a qualsiasi livello non è necessario essere laureati".* Personaggi, in ordine sparso come De Gasperi, Togliatti, Iotti, De Nicola, VE Orlando, Sforza, Almirante, Berlinguer, Einaudi, Craxi, Scalfaro, Amendola, Spadolini, La Malfa, Amato, Bersani, Ciampi, Gronchi, Segni, Saragat, Pertini, Cossiga, Napolitano, Mattarella, e svariati altri, una laurea ce l'avevano ed apparentemente è stata loro utile. *E' mia personalissima opinione che un politico dovrebbe essere "più laureato di ogni altro" nel senso che al politico spetta la responsabilità di gestire la res-publica al di sopra degli esperti nelle singole discipline e di coloro, la maggioranza, che non hanno le competenze e le risorse per confrontarsi con i primi. Intendo dire che il politico dovrebbe sentire il dovere di essere più bravo di tutti gli altri e quindi un adeguato background scolastico fino alla laurea (oggi occorre andare oltre ! ) serve ... accidenti se serve! Certo può esserci l'eccezione (faccio fatica ad identificarne qualcuna...) ma è singolare che in questo momento, in contemporanea ci ritroviamo con ben quattro "eccezioni": i rappresentanti delle principali correnti politiche. Inoltre il Sig. Sergio Battelli sarà pure un'ottima persona, ma con tutto il rispetto per il diploma di scuola media e soprattutto di coloro che non hanno avuto la possibilità di continuare a studiare, come pensiamo possa cavarsela nei confronti di altri suoi colleghi in Italia e all' Estero ? E comunque che razza di figura ci facciamo se l'Italia nomina come Presidente della Commissione per le Politiche UE alla Camera e quindi in un ruolo di primo piano nella gestione dei fondi del Recovery un cittadino che ha solo la licenza media ? Che razza di figura ci fa il Movimento 5 Stelle che lo sostiene ? Chi dà i voti a questo movimento si rende conto di quale bella figura faccia lui stesso, il popolo italiano, la politica nel suo insieme che sembra non riuscire ad esprimere nomination appena dignitose ?! E' questo il "prodotto" della tanto pubblicizzata democratica piattaforma Rousseau ? Complimenti ! In Italia ci sono ca. 11,8 milioni di laureati e allora è mai possibile che i partiti non ne trovino una decina che possano rappresentarli degnamente anche da un punto di vista per così dire "estetico", di immagine. Mi chiedo se piuttosto la situazione non sia ancora peggiore con gente che con un titolo di studio altamente qualificato a tutto pensi tranne che dedicarsi alla politica se non come ultima opzione di lavoro prima di altre magari più difficili da accettare. Per avere successo nella vita il titolo di studio non è assolutamente necessario e ne abbiamo moltissimi esempi, ne sono assolutamente convinto ma nello stesso tempo in certi casi, per certe attività, per certi ruoli, il titolo di studio è importante perché Il titolo di studio, la laurea, un master non significa appartenenza ad una classe superiore, non è uno stato di privilegio, non è un simbolo di qualche nobiltà: sono strumenti di lavoro guadagnati con fatica, assolutamente necessari a maggiore ragione per chi vuole fare politica.*

*Naturalmente una laurea diventa assolutamente superflua, come pure un diploma di liceo classico con voti mediocri, se la politica la si intende fare in un certo modo, cioè nella logica di obiettivi, di interessi di parte, di compromessi, di difesa della poltrona, poltrona che, questa sì, è vissuta come stato di privilegio. Di un questo genere di politica "casareccia", rivolta ad avere il facile consenso elettorale in questi tempi gli esempi, non mancano. Nel nostro mondo il caso Chioggia, sembra essere uno di questi e se ormai non stupisce più, diventa altra fonte di grande preoccupazione... . meditiamo gente ... meditiamo !!! Suggesto di leggere la relazione dell' avv. Dario Soria, Presidente di Assocostieri, a mio parere molto ben*

*fatta (e che quindi mi è stato difficile ridurre) e soprattutto le considerazioni finali e comunque di leggere la sintesi estrema di cui all' articolo "Una brutta prova per le istituzioni" della SQ che riporto di seguito.*

### **3. Lunedì 24 Agosto - SQ : Una brutta prova per le istituzioni**

Ne esce sempre peggio l'immagine delle istituzioni dalla vicenda del deposito di Chioggia. In questi anni il M5S, che da tempo cavalca l'opposizione locale all'opera, aveva cercato in ogni modo di ostacolarla, arrivando fino all'imbarazzante caso del parere sfavorevole reso dall'allora capo di gabinetto del Mise Cozzoli al Consiglio di Stato nel ricorso contro il deposito. Un parere in netto contrasto con quello dell'avvocatura generale, in realtà il solo legittimo rappresentante dello Stato in giudizio. Alla fine la sentenza del Cds di febbraio, favorevole al deposito, regolarmente autorizzato e già realizzato, pareva non lasciare più spazio a dubbi. A volte però, specie quando ci sono le elezioni in vista, subentra una diversa prassi, "se la legge ti dà torto, cambia la legge". Era successo ad esempio anni fa con (.....) Ora l'insperato regalo, in vista delle prossime amministrative in Veneto, viene addirittura da Palazzo Chigi, che non ci fa affatto una bella figura.

*... dove non a caso ho sottolineato in tutte le sue parti perché interpreta molto bene i sentimenti del sottoscritto, il quale avrebbe solo trovato il modo di aggiungerne una parola: VERGOGNA !*

### **4. Lunedì 24 Agosto – SQ : DL Agosto e deposito di Chioggia, un caso di arbitrio politico. Intervento del Dg di Assocostieri Dario Soria**

"La Costituzione è il fondamento della Repubblica. Se cade dal cuore del popolo, se non è rispettata dalle autorità politiche, se non è difesa dal governo e dal Parlamento, se è manomessa dai partiti verrà a mancare il terreno sodo sul quale sono fabbricate le nostre istituzioni e ancorate le nostre libertà" (Don Luigi Sturzo). Ho voluto aprire con questa frase di Don Luigi Sturzo il mio breve contributo sul tema della libertà di iniziativa economica nel settore energetico, per ricordare ancora una volta, a me stesso in primis, il valore dei principi fondanti il corretto regolamentare l'iniziativa economica nel nostro Paese.

Oggi, alla luce del decreto-legge che introduce misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia (cosiddetto "decreto Agosto") approvato dal Consiglio dei Ministri in data 7 Agosto u.s. mi corre l'obbligo di ragionare su questi principi, in particolare, alla luce delle previsioni contenute, nell'attuale art. 95 del d.lgs. 104/2020, ribattezzato "Rilancio 2".

Tale articolo prevede, ai commi 24, 25 e 26 che: "24. Al fine di tutelare l'ambiente e la pubblica sicurezza nonché salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale italiano, nei siti italiani di cui all'articolo 1 della legge 20 febbraio 2006, n. 77, inseriti nella «lista del patrimonio mondiale» e posti sotto la tutela dell'Unesco, è vietato:

- a) il rilascio di autorizzazioni e di ogni altro atto di assenso, ivi compresi le autorizzazioni paesaggistiche, i provvedimenti di valutazione di impatto ambientale e le concessioni demaniali per ogni attività avente ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di Gpl nei siti riconosciuti dall'Unesco;
- b) l'avvio dell'esercizio degli impianti di stoccaggio Gpl, collocati nei suddetti siti riconosciuti dall'Unesco, già autorizzati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e non ancora in esercizio.

25. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico adottato di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, sono individuate le autorizzazioni e gli ulteriori atti di assenso, già adottati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e dichiarati inefficaci ai sensi delle lettere a) e b) del comma 24, nonché stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dell'eventuale indennizzo di cui al comma 26 nei limiti delle risorse ivi previste.

26. È istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un fondo con una dotazione di euro 1 milione per l'anno 2020, di euro 15 milioni per l'anno 2021 e di euro 13 milioni per l'anno 2022, finalizzato all'erogazione, ove ne ricorrano le condizioni e fino ad esaurimento delle risorse, di un indennizzo in favore dei beneficiari delle autorizzazioni o degli ulteriori atti di assenso, dichiarati inefficaci ai sensi del comma 25. Agli oneri derivanti dal presente comma pari a 1 milione di euro per l'anno 2020, di euro 15 milioni per l'anno 2021 e di euro 13 milioni per l'anno 2022 si provvede ai sensi dell'articolo 114.

La disposizione in oggetto mira ad impedire la realizzazione del deposito di stoccaggio costiero di gpl nell'area di Chioggia, il cui scopo è garantire l'approvvigionamento di Gpl nel nostro Paese tramite piccole navi gasiere che sostituiranno totalmente l'attuale rifornimento a mezzo autocisterne provenienti dalla Francia.

Al di là dei connotati nazionalistici dell'iniziativa, che elimina la dipendenza da un Paese terzo ed un consistente traffico autostradale di autobotti, l'investimento rientra tra le infrastrutture destinate a favorire lo sviluppo di un prodotto compreso nel novero dei cosiddetti "combustibili alternativi", cui la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014 (cosiddetta DAFI, deployment of

alternative fuel infrastructure), recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs 16 dicembre 2016, n. 257 riconosce un ruolo strategico per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio ed attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti.

Il valore delle infrastrutture destinate allo stoccaggio dei combustibili puliti per la transizione è stato, del resto, riaffermato con forza come passaggio indispensabile per favorire la transizione verso i combustibili ad emissioni nulle nella fase del trasporto.

In tale contesto, il gas di petrolio liquefatto per i suoi pregi ambientali in termini di emissioni e la riconosciuta sicurezza delle infrastrutture dello stoccaggio, può contare nel nostro Paese su di una logistica consolidata e capillare già disponibile ed efficiente.

(....)

Nel caso di specie Socogas s.p.A., tramite la controllata Costa Bioenergie s.r.l., titolare dell'Autorizzazione Ministeriale per la realizzazione di un deposito di prodotti energetici nel porto di Chioggia utilizzerà la "via del mare" per far giungere piccole navi di Gpl e così sostituire interamente la propria parte operativa francese.

L'infrastruttura in questione risulta, peraltro, essere già stata autorizzata ai sensi degli artt. 57 e 57bis del decreto legge 9 febbraio 2012, n.5, convertito con legge 4 aprile 2012 secondo il procedimento cosiddetto dell'"autorizzazione unica".

(....)

La nobile ratio del procedimento unico nasce dalla volontà di esaminare appunto in un'unica sede tutti gli aspetti rilevanti sotto il profilo della sicurezza, attraverso il rilascio del Nof e la valutazione tecnica dei Vigili del fuoco e quelli relativi agli aspetti paesaggistici ed ambientali.

Il procedimento autorizzativo unico, sia nella fase della conferenza unificata per il rilascio dell'autorizzazione con il concerto del Mit e l'intesa della Regione e con il coinvolgimento dell'Agenzia delle Dogane, del Mibact, del Comune e di molti altri soggetti interessati, mira, del resto, proprio a valutare in maniera completa e bilanciata tutti gli interessi e gli aspetti di rilevanza pubblicistica del procedimento avente ad oggetto infrastrutture qualificate per legge come "strategiche" per il Paese.

(....)

Tale iter autorizzativo è più che adeguato a valutare e temperare tutti gli aspetti tecnici e operativi meritevoli di approfondimento, in primis, quelli relativi alla sicurezza, a quelli ambientali, fiscali, demaniali etc..

Anche l'aspetto per così dire politico viene valutato con l'intesa regionale, indispensabile per il buon esito del procedimento, la quale è espressione del consenso al livello locale nei confronti del progetto, e che, purché adeguatamente motivata, ha funzione bloccante di tutta la valutazione tecnica precedente, fatta salva la possibilità offerta dalla legge di portare la questione all'attenzione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nella pratica ben di rado attuata.

Nel caso dell'infrastruttura costiera di Gpl di Chioggia tutti questi step sono stati espletati e superati, seppure con la costante opposizione del piccolo comitato locale che però ha costretto la società a defatiganti contenziosi e a verifiche più che puntuali.

A causa del mutato orientamento politico la componente governativa del Movimento cinque stelle è intervenuta da ultimo con il provvedimento citato, che a fronte dell'autorizzazione datata 2015 e dei ca. 40 milioni di euro spesi per un'infrastruttura già completata, cerca di guadagnare il consenso locale scomodando la tutela delle aree Unesco per immaginare che i soli impianti di stoccaggio di Gpl (prodotto come detto meno pericoloso ed inquinante di altri combustibili) ancorché già autorizzati, non possano entrare in esercizio attraverso una revoca postuma dell'autorizzazione.

Il caso di una norma così ad personam (da una personale verifica preliminare non credo di errare dicendo che l'unico caso di impianto di stoccaggio di gpl presente nell'area Unesco sia quello di Chioggia) che interviene ribaltando un diritto acquisito al termine di un annoso procedimento nel quale la sicurezza e gli aspetti ambientali sono stati oggetto di approfondita valutazione tecnica, e per di più inserita in uno strumento connotato dal carattere di necessità ed urgenza non può non indurre qualunque studioso o solo attento osservatore terzo a ravvisare un evidente intento persecutorio della norma appena varata.

L'aspetto giuridico della violazione dell'art. 77 della Costituzione quanto ai presupposti di necessità ed urgenza è di per sé evidente laddove solo si consideri il lasso di tempo trascorso dall'autorizzazione e da di per sé come una tutela ambientale retroattiva che metta in discussione gli investimenti già realizzati da imprenditori sia di per sé devastante per il sistema.

Sarebbe come decidere di chiudere acciaierie o raffinerie o altri impianti già autorizzati e realizzati in nome di una tutela ambientale successiva che in barba alla certezza del diritto finirebbe per devastare ogni legittimo affidamento delle imprese non tanto e soltanto internazionali ma nazionali nei confronti della politica italiana.

Se poi tale norma riguardasse un unico caso sarebbe a maggior ragione da stigmatizzare un improvviso (ed urgente) sussulto ambientale disancorato da qualsivoglia valutazione tecnica di possibile pregiudizio ambientale per le aree in questione.

Ancor più perchè una norma siffatta espone le imprese al mutamento di orientamento politico senza che principi di legge addirittura di rango costituzionale possano proteggere cittadini, imprese, investitori.

Chi scrive, pertanto, non può che ravvisare un pesante problema di metodo ancor prima che di merito nell'iniziativa legislativa in esame.

Accanto alla mancanza di generalità ed astrattezza della disposizione, vale rilevare come essa violi il principio di ragionevolezza che impone di trattare in maniera uguale situazioni simili. Tutto da dimostrare è, infatti il potenziale pregiudizio per le aree Unesco derivante dall'impianto di mero stoccaggio (e non già lavorazione) di Gpl rispetto agli impianti di lavorazione, trasporto, lavorazione e gestione degli altri prodotti infiammabili e pericolosi presenti nella laguna veneta o nelle altre aree Unesco.

Questione ancor più rilevante di quella dell'assenza dei presupposti di necessità ed urgenza statuiti dall'art. 77 Costituzione per i quali "in casi straordinari di necessità e di urgenza, il Governo adotta, sotto la sua responsabilità, provvedimenti provvisori con forza di legge", e della precisa responsabilità non solo politica del Governo è quella della violazione dei principi di libertà costituzionale dell'iniziativa economica.

Come noto infatti, l'articolo 41, sempre della nostra Carta Costituzionale, garantisce la libertà di iniziativa economica purchè non in contrasto con sicurezza, libertà e dignità umana. Deliberare per decreto legge la chiusura di un'infrastruttura strategica già autorizzata, con il pretesto di una presunta (ed indefinita) tutela delle aree Unesco è, di fatto, un actum principii di mero arbitrio politico, che rappresenta un pericoloso atto di aggressione all'ordinamento democratico per il quale solo la distrazione dei tempi moderni e la complicità del periodo estivo possono rappresentare una parziale giustificazione alla mancata indignazione della società civile.

Anche l'art. 42 della Costituzione, il cosiddetto statuto costituzionale della proprietà, risulta violato, laddove espropria la proprietà privata a fronte di un indennizzo la cui valutazione è rimessa anche qui non ad una procedura espropriativa ex lege ma alla valutazione del principe su quanto e quando riconoscere un indennizzo (dagli stanziamenti di bilancio) non adeguato a fronte degli importi spesi sopra riportati.

(....)

Certo molte sarebbero le riflessioni giuridiche ma anche di politica industriale alle quali un'analisi sempre più di dettaglio, non possibile in questo breve contributo, condurrebbe.

La considerazione più immediata, e forse la più inutile dal nostro osservatorio sufficientemente distante dai particolarismi e dai localismi che hanno condotto a questa scelta, è quella di una grande amarezza.

Amarezza per come lo Stato di diritto si sia piegato ad una volontà di tal fatta, unita forse all'altra altrettanto amara considerazione che vede la politica attuale, quella che da sempre scrivevo con la lettera maiuscola, incapace e timorosa di rispondere con gli adeguati no ad istanze urlate e non motivate di pochi soggetti locali.

(...) Dispiace sicuramente un epilogo del genere, non discusso o negoziato con le parti in causa, finale forse già scritto di una vicenda decennale che a mio sommo avviso è parsa pericolosa cartina di tornasole per tutti quegli imprenditori privati che cercano di portare avanti le proprie iniziative d'impresa confidando sulla neutralità e buona fede di quello Stato di diritto a me così caro fin dai primi studi economici e giuridici.

Dario Soria - Avvocato - Direttore Generale Assocostieri

## **5. Martedì 25 Agosto - SQ : Chioggia, Mise "conferma" norma ad personam. Servizio Studi Senato: rischio contenzioso Il ministero ha confermato che il progetto è l'unica fattispecie riferibile alla norma del DL Agosto. Il dossier del Servizio Studi: si valutino effetti di contenzioso per progetti già autorizzati**

" Dagli elementi forniti dal ministero dello Sviluppo economico nella relazione tecnica al decreto Agosto arriva la conferma ufficiale che il progetto di Chioggia è ad oggi l'unico interessato dalla norma contro i depositi di Gpl, definita ieri "Un caso di arbitrio politico" (....)

Precisando che "si tratta dell'autorizzazione a realizzare nel Comune di Chioggia , nell'area portuale di Val da Rio, un deposito costiero di carburanti, destinato ad accogliere fra l'altro 9.000 mc di gas di petrolio liquefatto – Gpl, di cui al decreto interministeriale del Ministero per lo sviluppo economico e del Ministero delle infrastrutture e trasporti – MIT 26 maggio 2015 n. 17407. Deposito che non risulta ancora ultimato né entrato in funzione, anche in ragione di provvedimenti di sequestro adottati dall'Autorità giudiziaria" (?????)

(....) "Si valuti - scrive il Servizio Studi - la disposizione di cui alla lettera b) del comma 24, in relazione ai possibili effetti di contenzioso in relazione ai siti già oggetto di autorizzazione, considerato peraltro che il successivo comma 25 della norma non prevede un termine per l'emanazione del D.M. del MISE inerente anche la materia degli indennizzi". Rilevando inoltre, a proposito in particolare degli indennizzi, che nel decreto non vengono fissati limiti temporali per l'adozione del decreto Mise di concerto con Minambiente, Infrastrutture e Mibact che dovrà definirne le modalità. Indennizzi per i quali, va ricordato, il comma 26 prevede l'istituzione di un apposito fondo di dotazione di complessivi 29 milioni di euro nell'arco del triennio 2020 - 2022. Elementi di giudizio importanti questi del Senato che avvalorano la tesi che si tratti di "una norma ad personam" dettata da criteri puramente elettorali .

*No comment !*

## **EMERGENZA COVID-19**

### **6. Martedì 25 agosto – QE: Mobilità, crollano il trasporto pubblico e lo sharing**

Se prima del Covid-19 la mobilità sembrava tendere inesorabilmente verso un crescente utilizzo dei mezzi pubblici, la pandemia ha imposto una brusca inversione di tendenza, in Italia come nel resto del mondo. E' quanto emerge dall'indagine di Boston Consulting Group (Bcg) "[How Covid-19 will shape urban mobility](#)", secondo cui nel post-lockdown il 37% degli italiani utilizza meno i trasporti pubblici preferendo i mezzi individuali: auto, bici, moto, monopattini o spostamenti a piedi.

L'indagine - che nel complesso ha coinvolto 5.000 abitanti delle principali città di Usa, Cina ed Europa occidentale (Italia, Francia, Germania, Spagna e Regno Unito) - mostra però che nel medio termine il mezzo vincente sarà la bicicletta: nei prossimi 12-18 mesi, complici forse i recenti incentivi all'acquisto, un quarto degli abitanti della Penisola userà più che in passato le due ruote.

Secondo Bcg, durante il lockdown l'utilizzo di quasi tutti i mezzi di trasporto è crollato del 60% in Europa, Usa e Cina. Similmente a quanto avvenuto in Italia, le bici private e lo spostamento a piedi sono state le modalità preferite dai cittadini di tutto il mondo, con una crescita dal 21 al 59%. Anche il bike sharing è stato molto usato negli States e in Cina, grazie all'offerta di bici igienizzate e a prezzi bassi, mentre in Europa questa modalità ha registrato una flessione.

Dopo la riapertura, le scelte di trasporto hanno subito in quasi tutti i Paesi del mondo cambiamenti profondi. Più della metà degli intervistati, infatti, si dichiara molto attenta alla distanza sociale e alla pulizia, ricercando modalità di viaggio senza contatti con altre persone: tra il 40 e il 60% degli interpellati manifesta la volontà di utilizzare i trasporti pubblici meno o molto meno frequentemente, per prediligere le camminate, la bici o la propria auto. Lo stesso vale per le altre modalità di mobilità condivisa, come il ride hailing e il car sharing. L'indagine indica che la prevenzione dal Covid-19 prevale sulla riduzione dei tempi di spostamento, su cui adesso si è più flessibili. Durante il lockdown circa un terzo degli intervistati ha viaggiato in momenti diversi della giornata per evitare la folla e quasi un quarto si è servito dei mezzi pubblici solo in presenza di posti vuoti (in Europa il 63% del campione ha scelto di evitare qualsiasi contatto viaggiando con la propria auto).

I cambiamenti nel comportamento dei consumatori, rileva Bcg, sono dunque evidenti, ma resta ora da capire se le nuove abitudini sono destinate a rimanere. La società di consulenza stima nell'immediato un ulteriore aumento della mobilità individuale (auto, moto, bici e monopattini), mentre nei prossimi 12-18 mesi potrebbero concretizzarsi due scenari: la conferma della mobilità privata o un ritorno ai mezzi pubblici. Il secondo scenario sembrerebbe quello più probabile, ma l'esito - avverte Bcg - dipenderà dalla capacità dei fornitori di servizi di attuare adeguate misure di sanificazione e sicurezza.

***Commento :** Per quanto riguarda bici, monopattini e spostamento a piedi suggerirei a BCG di ripetere la ricerca in inverno, per latitudine e per fasce di età.*

## **ILLEGALITÀ**

### **7. Lunedì 24 Agosto – SQ : Roma, frode carburanti da oltre 100 mln. Lettere di intento fittizie rendevano conveniente trasporto su distanze molto elevate. Il prodotto da depositi costieri a depositi commerciali nel Lazio e destinatari in Campania**

Lo scorso 10 agosto l'ufficio delle Dogane di Roma 1 e la sezione operativa territoriale di Pomezia hanno annunciato la conclusione di un'attività di verifica nei confronti di due società "cartiere" con sede legale fittizia a Roma, tutte riconducibili ad un sistema di frode più esteso per l'evasione sull'imposta sul valore aggiunto su acquisti di prodotti energetici provenienti da numerosi paesi dell'Unione Europea e collegate ad altra società avente sede legale in un paese dell'Est Europa.

Tutte le società, informa in una nota l'Adm, hanno emesso fatture per operazioni inesistenti verso cessionari UE per l'acquisizione fittizia dello status di "esportatore abituale", necessario al successivo acquisto in sospensione d'imposta, in frode per oltre 500 milioni di euro di prodotti energetici e servizi. L'attività svolta, rimarca ancora l'Adm, ha consentito di interrompere il particolare meccanismo fraudolento e la continuazione dell'evasione dell'imposta sul valore aggiunto che è stata quantificata in un ammontare complessivo superiore a cento milioni di euro. La stessa organizzazione aveva costituito una terza società la cui attività è stata stroncata sul nascere.

La complessa attività svolta ha ricostruito il flusso dei prodotti energetici che dai depositi costieri del

territorio nazionale veniva fatta transitare in più depositi commerciali con sede legale nel Lazio, con alcuni passaggi fittizi su più cessionari nazionali per poi essere definitivamente consegnata ai reali destinatari prevalentemente ubicati in Campania (....).

*Commento : Solo per sottolineare nell'ultima frase la dichiarata provenienza dei carburanti da depositi costieri del territorio nazionale che quasi certamente non commettono alcuna illegalità ma di certo non aiutano a combatterla e tanto meno gli altri depositi commerciali con sede legale nel Lazio. Naturalmente ... niente nomi, come al solito. No comment.*

## **POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI**

### **8. Mercoledì 26 Agosto – SQ : Est Mediterraneo, "si rischia un disastro". L'allarme del ministro degli esteri tedesco Haas sulle tensioni tra Turchia, Grecia e Cipro**

"L'attuale situazione nel Mediterraneo Orientale è un giocare col fuoco e qualunque scintilla, per quanto piccola, potrebbe portare a un disastro". A dirlo intervenendo sulle tensioni in corso tra Turchia, Grecia e Cipro su confini territoriali e risorse energetiche è stato ieri il ministro degli Esteri Heiko Maas secondo quanto riporta l'Associated Press. Parlando in occasione di incontri svoltisi con i suoi omologhi greco e turco, Haas ha anche aggiunto: "Nessuno può avere interesse in ciò, e certamente non in un confronto militare tra membri della Nato". *(con i tempi che.... mala-currunt come possiamo escluderle una ipotesi del genere ?)* Attualmente forze armate di Grecia e Usa stanno conducendo esercitazioni in Mediterraneo nei pressi dell'area dove la Turchia ha inviato mezzi di ricerca, scortati da navi da guerra, per esplorare i fondali alla ricerca di idrocarburi. La Grecia e Cipro - ricorda sempre il Financial Times, che oggi mette la notizia in prima pagina - hanno chiesto ai loro alleati Ue di imporre sanzioni alla Turchia in relazione alle dispute sui confini in mare, sullo sfruttamento delle risorse gas del'Est Mediterraneo e sull'intervento di Ankara in Libia. (....) Le tensioni come detto riguardano tanto la definizione delle aree di competenza dei vari Stati nella regione e i diritti di sfruttamento delle risorse energetiche - due anni fa l'intervento di una nave militare turca costringeva ad esempio Eni a interrompere esplorazioni nella acque di Cipro - sia il vicino teatro di crisi libico, dove la Turchia sta assumendo un ruolo crescente.(....)

*Commento : Verrebbe da dire che la .... Alcuni ritengono che la salvezza del pianeta, cioè l'obiettivo "zero-carbon" nel 2050, potrà essere rinviato....*

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

### **9. Lunedì 24 Agosto – SQ : Confindustria aderisce all'alleanza europea per l'idrogeno. "In autunno il Piano d'Azione delle imprese italiane sarà presentato al governo"**

Confindustria ha aderito alla European Clean Hydrogen Alliance (ECH2A), l'iniziativa della Commissione europea che mette insieme enti pubblici e privati, associazioni di imprese e cittadini, per definire le priorità strategiche dei prossimi anni volte alla promozione e allo sviluppo dell'idrogeno. Lo ha annunciato la scorsa settimana Viale dell'Astronomia rimarcando di essere l'unica associazione di rappresentanza delle imprese italiane a prendere parte all'iniziativa.

"Confindustria rafforza così il dialogo con la Commissione europea nella definizione di una strategia europea per l'idrogeno, sostenendo gli obiettivi di lungo termine verso la neutralità climatica prevista al 2050", sottolinea la nota. (...) Nel luglio scorso la Commissione europea ha presentato la prima Strategia UE per l'idrogeno pulito, definendo tre fasi lungo cui stabilire una traiettoria di sviluppo graduale per l'idrogeno. Nella prima (2020 – 2024), l'Europa si propone di decarbonizzare l'attuale produzione di idrogeno, con almeno 1 milione di tonnellate di idrogeno rinnovabile e l'installazione di almeno 4 GW di elettrolizzatori. "Confindustria è al fianco della Commissione per promuovere la creazione di un mercato efficiente dell'energia e intende sviluppare un Piano d'Azione per l'Idrogeno in Italia, in linea con la traiettoria prevista a livello comune: il vettore dovrebbe raggiungere il 13-14% del mix energetico europeo entro il 2050, partendo dall'attuale 2%", scrive ancora l'associazione delle imprese italiane. Il Piano, che prevede il coinvolgimento di tutte le associazioni e gli operatori interessati, verrà presentato al Governo italiano e alle Istituzioni europee nel prossimo autunno, annuncia ancora Confindustria, rimarcando che in tal mondo costituirà un riferimento ai fini della partecipazione all'iniziativa europea ECH2A.

## 10. Martedì 25 Agosto - SQ : Cartoline dalla California Dai blackout programmati un avvertimento sulle difficoltà della transizione

Come molti hanno notato in questi mesi, il lockdown per il Covid19 ci ha offerto l'opportunità di toccare con mano il futuro del settore elettrico, mostrando (in questo caso grazie al crollo dei consumi) come sarà un sistema in cui oltre metà del fabbisogno è coperto da rinnovabili. E un messaggio è arrivato forte e chiaro: gestire una realtà del genere si potrà, ma non sarà una passeggiata. Questa estate un'altra "postcard from the future", anche qui su cui riflettere bene, sembra arrivare dalla California, dove a metà agosto si sono visti gli effetti drammatici di una combinazione di fattori: dinamiche in parte simili a quelle italiane – es. forte sviluppo del rinnovabili intermittenti e contrazione della capacità termica programmabile (9 GW a gas chiusi in pochi anni) – unite all'evoluzione del clima, sempre più caldo e arido, e con l'aggiunta determinante di un patologico sottoinvestimento nelle reti dello Stato Usa negli ultimi decenni. Il risultato è stata l'incapacità del sistema elettrico di sopperire alla domanda messa sotto pressione dall'uso intenso dell'aria condizionata, con record di domanda oraria, prezzi del MWh schizzati da 30 a 400 \$, balzo delle quotazioni del gas, attivazione del servizio di interrompibilità e, infine, blackout programmati, col distacco a rotazione per un'ora al giorno di centinaia di migliaia di famiglie e imprese. Non succedeva dal 2001, una debacle di cui il governatore Gavin Newsom ha dovuto dar conto. La risposta in teoria è nota, servono adeguati investimenti nelle reti e anche più capacità di accumulo - anche se come ha notato il gestore di rete locale sul Financial Times, per accumularla l'energia va prima prodotta. Ma a mancare, ha fatto notare Bloomberg il 18 agosto, è stata anche la consapevolezza che raggiungere un'energia 100% senza carbonio è più difficile di quanto si creda.

## 11. Mercoledì 26 Agosto – QE : Mobilità a gas, accordo Iveco-Engie anche in Francia Intanto Shell si rafforza in Germania: 40 stazioni di servizio Gnl e impianto produttivo bio-Lng nella raffineria di Colonia

Già alleate da tempo in Italia per la diffusione del gas nei trasporti, Iveco ed Engie hanno avviato una partnership anche in Francia, con l'obiettivo di "rilanciare le attività di trasporto merci su strada e la transizione verso una mobilità sostenibile".

In concreto, spiega una [nota](#), i primi cento acquirenti di un Iveco S-Way Natural Power otterranno un buono per un anno di carburante gratuito, valido in tutte le stazioni di rifornimento di metano e Gnl della rete Engie Solutions.

Più in dettaglio, acquistando un Iveco S-Way da 19 a 32 tonnellate il trasportatore otterrà una carta carburante da 18.000 kg di Gnc o Gnl (equivalenti a 20.000 litri di gasolio), che salirà a 25.600 kg (30.000 litri di gasolio) con un S-Way da 44 a 50 ton. Pagando la sola differenza di costo ci si potrà rifornire anche con bio-Ngv.

"La crisi sanitaria ci costringe ad accelerare la transizione verso un'economia a emissioni zero", ha commentato l'a.d. di Engie Solutions Villes & Collectivités, Yann Rolland.

Della stessa opinione è l'a.d. di Shell Deutschland, Fabian Ziegler, che presentando le nuove iniziative della compagnia nella mobilità a gas ha sottolineato che "la pandemia Covid-19 non deve rallentare la transizione energetica e non metterà in discussione la nostra ambizione di azzerare le emissioni delle nostre attività a livello globale entro il 2050".

Shell, ha [annunciato](#) Ziegler, ha inaugurato la sua quarta stazione di rifornimento Gnl tedesca all'uscita dell'autostrada A4 di Hermsdorf Kreuz, in Turingia, nell'ambito di un programma che prevede di raggiungere 40 stazioni in grado di erogare gas liquido entro la fine del 2022.

Le stazioni saranno integrate in una filiera completa del Gnl trasporti che Shell sta sviluppando in Germania, che comprende la realizzazione di un impianto di liquefazione di biometano da 100.000 tonnellate nella raffineria Rheinland, nei pressi di Colonia.

Shell è il secondo operatore tedesco della distribuzione carburanti con circa 2.000 stazioni di servizio.

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)

