



Newsletter N. 28 / 2020

10 Settembre 2020

RISERVATA

La prima pagina è dedicata oggi alla lettera che un gruppo di “anonimi e onesti” imprenditori ha inviato in Gennaio alla GdF e nei giorni scorsi riproposta in Staffetta Quotidiana. Se ne comprende il senso, ma a titolo personale non condivido la tesi della “cupola” e soprattutto la scelta dell’anonimato. Ne scrivo, come pure della lettera di M.Parin per dovere di cronaca, ma confesso di provare un senso quasi di nausea perché non è possibile che a distanza di cinque, ripeto cinque, anni ..., non si trovi di meglio che stare a raccontarci sempre le stesse cose che conosciamo benissimo, quello che continua ad accadere e che non dovrebbe accadere già da molto tempo laddove le responsabilità sono sempre di.... altri, e mai che si guardi a quelle del sistema come se l’illegalità fosse un fenomeno solo extra-confini e non ci fosse del marcio al suo interno. La mia nausea deriva dal fatto che della dubbia efficienza della macchina dello Stato, dalla politica alle sue Istituzioni Assoindipendenti è stata una delle prima a sollevare il problema con iniziative (leggi ad esempio il manifesto su Fatto Quotidiano) che.... sono state criticate perché recavano danno alla immagine del settore nel suo insieme! Nausea che viene dal fatto che dai tempi dell’operazione “Light Fuel” di Venezia (inizi 2017) abbiamo denunciato i problemi conseguenti le apparenti incoerenze tra interventi di Procure e Magistratura (tempi infiniti nel dar seguito a denunce e sequestri e magari anche giudizi discordanti). Nausea perché Assoindipendenti aveva proposto (sempre agli inizi del 2017) il tema della corresponsabilità nella evasione dell’ Iva e il reverse-charge come misura di emergenza, per vedere accolta la prima con scetticismo (salvo ripensamenti successivi) e come pratica da esorcizzare del tipo “vade retro Satana” il secondo, salvo a improvvisi conversioni a suo favore, ma neppure di tutti gli addetti ai lavori, da un anno o poco più a questa parte. Nausea perché le nostre denunce riguardo al ruolo che la proliferazione dei depositi fiscali e commerciali ha avuto nella diffusione della illegalità e l’invito ad inventarci una legge per chiuderli piuttosto che solo rivedere i criteri di autorizzazione per altri nuovi (... sic!) sono stati stata assolutamente ignorati. Nausea perché, insieme alla Staffetta Quotidiana, già nel 2015 avevamo anticipato il rischio di un male interno al sistema parlando di “squali” nostrani, quando abbiamo invitato ad esercitare la “moral suasion” anche per non diventare tutti complici offrendo il vantaggio della omertà. Nausea per il sostanziale insuccesso di tutte queste iniziative perché non c’è mai stata vera partecipazione alla lotta contro l’illegalità. Nausea perché è ormai chiaro che l’illegalità per questo sistema rappresenta un virus mortale mentre il sistema non ha ancora liberato gli anticorpi “onesti” da un anonimato che li rende inefficaci. L’azione degli anticorpi deve essere rivolta verso lo Stato e le sue Istituzioni. Come ? Facendo sentire forte la voce degli “onesti”.... ma non più anonimi. La pubblicazione della lettera su SQ è utile per riportare al centro dell’ attenzione la questione illegalità, un “centro” perduto già prima dell’ emergenza Covid-19 e magari recuperare l’urgenza di azioni del genere “class action”, una “azione di gruppo” da parte di tutti gli imprenditori del settore, nei confronti dello Stato, una ipotesi di soluzione del problema obbligando lo Stato e le sue Istituzioni, la politica ad intervenire una volta per tutte. Se ancora ieri, 9 Settembre 2020, mi arriva una segnalazione della offerta di una società (peraltro ben nota) del Nord Est che offre gasolio in Campania a Platt’s + 20 f.co destino abbiamo la misura di quanto lavoro ci sia ancora da fare, a dispetto di coloro che finora hanno frequentato i tanti tavoli di concertazione.... Un altro esempio di quanto un certo “establishment” attuale che guida il sistema, sia ormai logoro.

Prima Pagina

1. *Frodi, denuncia alla Gdf di un gruppo di "anonimi e onesti" (SQ)*

Illegalità

2. *Frodi, la strisciante omertà e le responsabilità della politica. Lettera di M.Parin (SQ)*
3. *Non bastano Dogane e GdF: l'alt deve arrivare dal Parlamento (SQ)*

Mercato

4. *Consumi petroliferi, a luglio 800.000 t in meno (SQ)*
5. *Metano auto, consumi -30% nel semestre (SQ)*
6. *Mercati oil, settembre tra aspettative di recupero e nuovi rischi (V.D'Ermo) (QE)*
7. *UP, lavorazioni raffinerie meno 10,3% (SQ)*
8. *Camion, segnali di recupero, ma non per il Gnl (QE)*
9. *Negli ultimi 5 anni sono aumentate le vendite di auto con motore termico (SQ)*

Politica, Istituzioni & Associazioni

10. *Rete carburanti, Arrigoni: nuovo impulso alla chiusura di impianti inefficienti (SQ)*
11. *Sad, "incremento accisa diesel farà aumentare i prezzi dei beni di consumo" (SQ)*
12. *Finanza sostenibile, UP: "Approccio flessibile e neutralità tecnologica" (QE)*

Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

13. *Sussidi dannosi, le osservazioni di UP alla consultazione Minambiente (SQ)*
14. *Studio Ambrosetti-Snam: all'Italia serve una strategia sull'idrogeno*
15. *Due colonnine elettriche sulla Roma-Milano (SQ)*

PRIMA PAGINA

1. **Giovedì 27 Agosto – SQ : Frodi, denuncia alla Gdf di un gruppo di "anonimi e onesti"**
In una raccomandata inviata in febbraio alle Fiamme Gialle si parla di una vera e propria "cupola"

"Al fine di contribuire ai Vostri sforzi volti al contrasto dell'illegalità nel settore carburanti Vi inviamo, forse tardivamente, questo Rapporto Collaborativo (a mezzo raccomandata) al fine che Vi possa ispirare ed agevolare nell'intento di poter contrastare al meglio questo ancora dilagante fenomeno. Siamo coscienti che questo ns "anonimato" può essere inquadrato come "millantatori" ma, credeteci, con certe realtà si rischia moltissimo e gli avvocati costano... quindi prima di "cestinare" il tutto... siamo speranzosi che possiate valutare questa collaborazione "forzatamente anonima" e stilata forse con una imperfetta e forse ripetitiva cronologia su alcuni punti. Premettiamo che ammiriamo e ci rende felici quando la GdF contrasta l'illecito mercato nel settore carburanti mettendo a segno dei "colpi" ai truffatori dando speranza ad altri interlocutori del settore "regolare" come noi di riottenere pari condizioni commerciali senza dover per forzatura essere tentati a delinquere a nostra volta; ci rattrista però ogni volta constatare che più che colpi risultino sempre e solo dei "graffi" inflitti in quanto forse non si ha ancora una visuale completa o forse non vi è una capillare sinergia tra i Vs Comandi... siamo sicuri di sbagliarci, ma quanto sta da tempo accadendo.... soprattutto quando ci si ritrova di fronte ad una vera e propria "CUPOLA", è indigeribile...".

Inizia così la raccomandata inviata sei mesi fa, il 28 febbraio scorso, da un gruppo di operatori del settore petrolifero che si firma "Collaboratori anonimi e onesti" a vari comandi provinciali della Guardia di Finanza (Pavia, Verona, Napoli, Genova, Brescia e Piacenza) per segnalare con nomi, cognomi e indirizzi quella che viene definita "una minima parte delle attuali situazioni in essere nel settore da parte di una CUPOLA organizzata". Senza peraltro ricevere ad oggi dalla GdF alcun riscontro. Probabilmente, scrivono alla Staffetta, perché la necessità di restare anonimi ha fatto cestinare il tutto. Un anonimato peraltro dettato da una parte dalla pericolosità delle informazioni contenute nel rapporto (anche se in forma sommaria) e dall'altra dalla certezza che "alcune branche dello Stato non siano proprio disinteressate a far sì che certi fenomeni vengano sradicati". Un'accusa quest'ultima molto grave. Rivolgendosi ora alla Staffetta "nella speranza che ne prendiate spunto per far sì che il problema eterno delle truffe nel settore carburanti non sia marginalizzato e sottostimato perché è invece in continuo aumento a discapito degli onesti e dell'Italia intera".

Una delle tante denunce che la Staffetta ha ricevuto e segnalato da cinque anni a questa parte e su cui la GdF avrà fatto o starà facendo le sue verifiche.

Da notare tra l'altro che, a conclusione della raccomandata, gli autori del rapporto ci tengono a far rilevare alla GdF che "la cupola e le sue branchie, per quello che constatiamo e per quello che è a nostra conoscenza, è certo la maggiore e la più organizzata, ma non è certo una mosca bianca....ne esistono altre minori delle quali....non abbiamo sufficienti informazioni da poter al momento fornire".

Riflessioni

- (1) **L'anonimato** : In questioni del genere non c'è posto per l'ipocrisia... le ragioni che inducono un singolo individuo all'anonimato sono più che comprensibili, ma nello stesso tempo il timore delle ritorsioni e quindi l'omertà diventano un servizio reso a chi opera nella illegalità. Lo sarebbero molto meno se dieci, cinquanta, cento, duecento soggetti si mettessero insieme per denunciare fatti che si riferiscono a forme di illegalità ormai manifesta per stessa ammissione delle istituzioni, Procure, Agenzia Entrate, Agenzia Dogane, GdF. Io non so se in casi come questi una azione legale del genere "class action" nei confronti dello Stato sarebbe possibile (magari l'amico avvocato Bonaventura Sorrentino ci farà cortesemente conoscere il suo pensiero) da parte di una associazione che rappresenta gli interessi di una certa categoria e magari in contemporanea da parte di una associazione di consumatori (visto che si tratta di illegalità con pesanti conseguenze per l'Erario, leggi tasche dei cittadini). In ogni caso una "azione di gruppo" potrebbe rappresentare una ipotesi di soluzione del problema obbligando lo Stato e le sue Istituzioni ad intervenire. In tutta sincerità una lettera del genere non serve a molto almeno per quanto riguarda i risultati che ne possono venire nell'immediato, ma potrebbe averne come invito a tutti gli operatori "onesti" ad uscire dall'anonimato e fare fronte comune avviando azioni di protesta molto più incisive di quanto non sia stato fatto da cinque anni a questa parte ... e sarebbe anche ora ! Se le associazioni di categoria esistenti non se la sentono ancora di intraprendere azioni appropriate sarà il caso che gli imprenditori ne costituiscano una nuova, ad-hoc, una forza d'urto che agisca con tutti i mezzi a disposizione fino a quando il fenomeno non sarà debellato. Mi è stato chiesto se, in linea di principio, fossi disponibile per una audizione presso l'Antimafia: ho risposto che, in linea di principio lo sono, ma in tutta onestà non sono certo che confermerò tale disponibilità perché non è giusto, oltretutto essere inutile, che sia a parlare una sola persona a rappresentare in fondo, associati Assoindipendenti a parte, gli interessi di tutta una categoria che ha scelto il silenzio, l'omertà, quando va meglio ... l'anonimato. Nel dubbio che il tempo non sia già scaduto non servono lettere anonime, serve una azione di massa, una reazione forte, forse ora o mai più. Per favore ragionateci un po' sopra.....
- (2) **La Magistratura** : Una lettera analoga l'avrei inviata a anche alla "Magistratura" per chiedere come mai non è stato dato seguito (o se non altro non ne ho notizia) nei Tribunali alle decine di operazioni che Procure e GdF hanno portato avanti dal 2014-15 fino ad oggi. Cosa impedisce la celebrazione dei processi magari, perché no ?, con tanto di "assoluzioni", il che se non altro aiuterebbe a capire se qualcuno ha sbagliato incluso coloro che hanno generato leggi e decreti evidentemente inadeguati ?
- (3) **L' Antitrust** : Una lettera analoga l'avrei anche scritta alla Antitrust sempre attenta a proteggere il libero mercato e la concorrenza ma apparentemente non nel caso della nostra illegalità per la quale si potrebbe ipotizzare l'abuso di posizione dominante, nel senso che distorce pesantemente la concorrenza, anche se la sua "quota di mercato" probabilmente non supera a livello Paese il 20 %.
- (4) **La Cupola e le "mini-cupole"** : Tutto può essere ma io non credo all'esistenza di una "cupola" soprattutto nel senso di un ruolo della politica della politica nella stessa. Non ci credo perché se teoricamente possibile ("cupole o non cupole" molti scandali purtroppo hanno chiamato in causa rappresentanti della politica) un business del genere è troppo complicato da gestire centralmente, soprattutto per i flussi di denaro che dovrebbero poter circolare attraverso diverse centinaia di soggetti. Credo piuttosto in una proliferazione di "mini-cupole" a livello locale che si avvantaggiano di qualche mini-potere che esercitano sulle istituzioni del luogo, magari traendo beneficio dalla diffusa scarsa competenza in merito alle dinamiche del mercato quando non dalla buona fede delle molte persone che apprezzano le spesso molto pubblicizzate capacità imprenditoriali di chi mette vende a prezzi molto più bassi rispetto a quelli dei tanti "ladroni", società petrolifere in testa, che abusano del loro potere alle spalle della povera gente.... ecc. ecc.!
- (5) **Quarto e Quinto Potere** : Di certo il fatto che il mondo della comunicazione in cinque anni sia stato praticamente assente, non abbia dedicato adeguata attenzione al fenomeno della illegalità nel mercato della distribuzione carburanti con un danno che ormai qualcuno stima oltre 6 miliardi di euro/anno è a dir poco inquietante, come d'altronde è inquietante che non si ritenga che il tema della evasione fiscale che avrebbe superato i 100 miliardi/anno debba avere qualche priorità rispetto, a notizie del tipo (giornali di oggi) nascita della figlia di Ed Sheeran, Totti che annuncia l'uscita del film sulla sua storia, Rubati i gatti (Morgana e Ciro) dell'attrice Alessandra Casali, Lasciare il Barcellona non sarà facile per Messi, e via dicendo. Qualche servizio in televisione c'è stato ma tutto considerato non abbastanza approfondito da suscitare interesse per riprese del tema e per approfondimenti.
- (6) **Tavoli & Decreti** : Conoscete la mia idiosincrasia nei confronti dei "tavoli" di concertazione, direi più

che giustificata dai risultati molto modesti ottenuti finora, dove, a titolo di esempio, apparentemente ancora qualcuno non ha ancora capito che la criticità maggiore è nella esistenza di oltre tremila depositi fiscali e commerciali (150 per Regione) la stragrande maggioranza dei casi, a differenza di una ventina di anni fa, non trova nessuna giustificazione economica. Ai tavoli si è discusso come modificare i criteri di rilascio delle nuove autorizzazioni piuttosto che trovare il modo di non rinnovare la maggior parte di quelle esistenti, ma non solo perché la facoltà del loro rilascio rimane alle Regioni quindi in mano alla politica locale che qualche volta sembra alquanto sensibile alle esigenze elettorali locali.... come il caso Chioggia lascerebbe supporre.

In conclusione, viene da dire che una lettera di denuncia da parte di operatori "anonimi ed onesti" inviata alle Istituzioni a Gennaio 2020 e, in assenza di riscontro, ripresentata in questi giorni a SQ nella speranza non si sa bene di che cosa, a cinque anni di distanza dall' inizio della diffusione del fenomeno illegalità, mette solo tristezza. Non è più tempo di denunce anonime ... è tempo di tirare fuori un po' dicoraggio!

ILLEGALITÀ

2. Venerdì 4 Settembre – SQ : Frodi carburanti, la strisciante omertà e le responsabilità della politica. Lettera alla Staffetta di Moreno Parin

Ci scrive Moreno Parin, presidente di Gisc_TV, prendendo le mosse dalla denuncia degli "anonimi e onesti" inviata in febbraio alle Fiamme Gialle e nei giorni scorsi alla Staffetta sulla questione delle frodi nella distribuzione carburanti . (...)

"La scorsa settimana Staffetta ha riportato la notizia di una lettera-denuncia alla Guardia di Finanza da parte di un gruppo di operatori "anonimi e onesti", un'ulteriore denuncia della sempre più diffusa illegalità nel settore dei carburanti. Solo che stavolta si è superata la soglia oltre la quale potrebbe essere impossibile riprendere in mano la situazione: la paura!

Un segnale di estrema gravità, ridursi all'anonimato per paura di ritorsioni, operatori onesti, e direi anche disperati, che lanciano un messaggio, una richiesta di aiuto, alla GdF in forma anonima per paura di ritorsioni da parte chi sta sottraendo ingentissime somme allo Stato, a tutti noi.

Non passa giorno che la Staffetta non riporti notizie inchieste e di sequestri, e potrebbero sembrare buone notizie, ma poi ti accorgi che sono il risultato di indagini "vecchie", e allora mi vengono in mente le parole di un funzionario al convegno sull'illegalità che abbiamo organizzato come Confcommercio Veneto. In modo schietto e chiaro ha detto che queste organizzazioni sono ben strutturate, hanno consulenti fiscali capaci e avvocati ancora più bravi, sono sempre due passi avanti a chi indaga, appena capiscono che sono sotto indagine chiudono l'azienda fasulla e ne aprono due ancora più fasulle. E mentre le indagini vanno avanti, loro sono molto più avanti delle indagini stesse. Poi tra qualche anno leggeremo su Staffetta l'ennesimo risultato delle indagini, ma non vediamo mai le sentenze, anzi: troppe volte leggiamo che un giudice la pensa diversamente dagli inquirenti.

Allora dobbiamo domandarci se ci sia qualcosa che non va alla lotta all'evasione sui carburanti, e se siamo ridotti alle denunce anonime significa che tutto non va! Agenzie delle Entrate e Dogane e GdF ce la mettono tutta nella lotta all'evasione, i giudici meno, non perché non lo vogliono fare ma, a mio parere, mancano di preparazione specifica, altrimenti non si spiegano i troppi dissequestri ottenuti da vari indagati.

Ma se la situazione è questa vuol dire che il vero problema sta nelle norme, sia in quelle "normali" che in quelle che recentemente sono state emanate per contrastare l'evasione nel nostro settore. Vista la situazione è evidente che non sono servite a quasi nulla (magari senza il quasi) e non credo proprio che il prossimo avvio della trasmissione telematica dei corrispettivi dei carburanti servirà a qualcosa: servirà solo a far spendere ulteriori Euro ai gestori, questo è sicuro.

Salvo rari casi, il gestore acquista con regolare fattura, paga con sistemi tracciabili, ha un registro di carico/scarico ipercontrollato e dichiara gli incassi al fisco il quale sa già tutto in tempo reale per gli acquisti (vedi fattura elettronica) e pure i corrispettivi con le dichiarazioni Iva mensili o trimestrali. Quindi a poco serve anticipare il corrispettivo, non è marcando stretto il gestore che si sconfigge l'evasione dell'Iva.

Evasione che avviene in un qualche passaggio intermedio da parte di una azienda che nasce e muore molto prima che il fisco si accorga dell'evasione; poi, quando se ne accorge, il "morto" non pagherà nulla, e non credo di scoprire l'acqua calda, anzi. E allora è lì che va intercettata l'evasione prima che si concretizzi, ma per farlo servono norme diverse dalle attuali, norme eccezionali come lo è l'attuale evasione, norme che non guardino in faccia nessuno, dal più piccolo dei benzinai alla più grossa azienda petrolifera, nazionale o straniera che sia.

Ecco dove entra la politica: le norme non le emanano la GdF, l'Agenzia delle Entrate, le varie associazioni di categoria, no, le fanno in Parlamento; tutti gli altri posso proporre e consigliare, ma se la politica non comprende la gravità del problema non se ne fa nulla. Ma se oggi, dopo anni di segnali e grida di aiuto, la politica non ha ancora compreso il problema dell'evasione nel settore, significa che siamo andati oltre anche

in politica: siamo alla connivenza! Altra spiegazione non vi può essere.

E non si è conniventi, complici, solamente quando si spartisce il bottino (e questo almeno “giustificherebbe” la connivenza). Lo si è anche quando ci si gira dall'altra parte per non vedere, quando quello che dovresti fare disturba qualcuno di “grosso” o amico, ma anche quando pensi che quello che dovresti fare non serve a “bottinare” voti, anzi, potrebbe farli perdere i voti: in fin dei conti la miliardaria evasione tiene bassi i prezzi dei carburanti accontentando i consumatori e i loro paladini sempre pronti a starnazzare per qualche millesimo di troppo. Qualcuno li hai visti starnazzare contro l'evasione? Io no. E, naturalmente, anche l'incapacità è connivenza e complicità.

La citata lettera degli “anonimi e onesti” mi fa pensare che il passaggio dalla connivenza all'omertà politica è dietro l'angolo: mi vengono in mente situazioni dove l'omertà politica ha causato e tutt'ora causa lutti. Siamo arrivati al punto che chi vuole restare onesto ha come unica alternativa cedere l'impianto per evitare il fallimento, e di offerte ne arrivano a iosa.

Tutti assieme, quelli onesti intendo, dobbiamo pretendere un drastico intervento della politica, denunciandone il disinteresse per una evasione folle, pretendere che mettano in campo misure drastiche di contrasto che stronchino alla fonte l'evasione. Ci sono già delle proposte risolutive per intercettare l'Iva evasa, che sia il “bonifico/Rid” parlante o il “reverse change” poco importa; importa solo togliere l'Iva agli evasori per farla arrivare nelle casse dello Stato – personalmente preferisco il primo, efficace e veloce e poco problematico per i gestori, e pure già ben collaudato.

E che non si vengano ad accampare scuse chiamando in causa l'Europa: a mali estremi, estremi rimedi si dice sempre, e questo è uno di quelli, e pure il fine giustifica i mezzi. E l'Europa ha tutto l'interesse al recupero dell'evasione visto che incamera una percentuale dell'Iva versata. Quindi che l'Europa non diventi una ulteriore scusa per non fare nulla.

E anche tutti noi dobbiamo domandarci se stiamo per oltrepassare la linea che divide gli onesti, gli uomini con la “U” maiuscola, non solo da quelli che per tornaconto personale possiamo definire “anonimi (mica tanto) e disonesti”, ma anche da quella strisciante omertà che equivale alla connivenza!

Pensiamoci ora che siamo ancora in tempo... forse!"

Considerazioni : ... Qualche considerazione aggiuntiva a quanto già detto in precedenza. Caro Moreno Parin mi lasci dire che se siamo arrivati al punto di ritenere che solo la Politica può risolvere i nostri problemi ... siamo davvero messi male e direi che non abbiamo proprio speranze ! Quando piove ci si bagna e occorre aprire l'ombrello perché inveire “Piove...Governo ladro!” non serve e comunque mai dimenticare che il Governo è l'espressione della gente che abita questo Paese, dei suoi modelli di vita, della sua cultura. Della politica, soprattutto della politica di questi ultimi decenni, mi sono occupato diverse volte su queste pagine guardando alla situazione Paese per i risultati che un cittadino, forse solo un po' più informato della media, conosce. Il Governo ha sudato sette camicie per ottenere “una tantum” i 209 miliardi di euro del Next Generation Eu. Bravi ! Nella circostanza decisamente bravi ma solo nel riuscire a sfruttare una debolezza, temo temporanea, della Eu. Io stesso qualche mese fa ho criticato l'atteggiamento dei Paesi “frugali” ma solo in quanto non credo alla loro frugalità in assoluto perché se vogliamo dire le cose come stanno l'Italia questi soldi non li merita. A un Paese che si permette di dilapidare 100-110 miliardi l'anno... da anni per evasione fiscale gli regaleremmo e presteremmo dei soldi ?!!! Non credo proprio. Il “caso carburanti” vale meno del 10% della evasione totale pensiamo che la Politica di oggi trovi il tempo di occuparsi mai di queste cose che evidentemente non fanno voti o molto meno della economia circolare, della rivoluzione verde e transizione ecologica, delle decarbonizzazioni, delle energie rinnovabili, della digitalizzazione, della “From farm to fork” che fa tanto Stato avanzato, e.in questi giorni della riduzione del numero dei parlamentari ? Sono pronto a scommettere sul fatto che la maggior parte dei nostri rappresentanti alla Camera ed al Senato sanno molto poco o niente di quello della “nostra” illegalità oppure, come nel caso delle persone alle quali io stesso in questi anni ho parlato se ne sono assolutamente dimenticate.... Altro che “cupola” ! A mio parere l'unico aiuto che dobbiamo chiedere al Governo è quello di mettere la Magistratura in condizioni di operare in modo efficace per risolvere il problema della illegalità in questo mercato. Questo vuol dire fare leggi che non lascino dubbi di interpretazione sui reati evitandoci il fastidioso rinvio dei procedimenti alle calende greche e soprattutto i conflitti di opinione all'interno della Magistratura stessa. (caso Venezia docet ...). Dobbiamo pretendere non tanto la certezza della pena quanto la certezza di un giudizio. Caro Parin, dimentichiamo la politica e vediamo piuttosto cosa può fare il sistema con le risorse di cui dispone. Cosa ? Ho le mie idee, alcune da sempre, e sono pronto a discuterne, ma tra queste non c'è l'anonimato. Piuttosto c'è quella di cominciare a mettere fuori gioco le mele marce che sono nel nostro sistema.

3. Lunedì 7 Settembre – SQ : Frodi, non bastano Dogane e GdF: l'alt deve arrivare dal Parlamento

Venerdì l'Agenzia delle Dogane presenterà al Governo il “libro blu 2019” sui risultati conseguiti nella lotta alle frodi in tema di evasione del pagamento dell'Iva e delle Accise, in particolare sui prodotti energetici.

Come lo scorso anno i numeri sono certamente lusinghieri: con 1,969 miliardi di euro recuperati (contro 2,095 nel 2018), a conferma dello sforzo fatto dall'Agenzia e dalla Guardia di Finanza per intensificare l'attività di controllo e di verifica sui flussi commerciali con l'utilizzo sempre più massiccio delle banche dati. Con l'Iva che resta la regina delle imposte più soggette a frode (981 milioni accertati e recuperati), grazie agli illeciti realizzati attraverso false dichiarazioni di intento, l'utilizzo di missing trader per le più famose frodi carosello o con il contrabbando dei cosiddetti Designer Fuels Fraud e le frodi messe in atto con false denaturazioni dei carburanti. A parte la curiosa circostanza per cui i numeri sono stati anticipati oggi al Sole24Ore (testata con cui collabora il direttore dell'Agenzia Marcello Minenna), si potrebbe leggere il rapporto in chiave trionfalistica, se non fosse che gli stessi dati contrastano nettamente con le denunce che arrivano dagli operatori onesti del settore petrolifero, sempre più impauriti e preoccupati perché le frodi continuano invece a dilagare al punto che chi denuncia è obbligato ormai a farlo al riparo dell'anonimato per paura di gravi ritorsioni. Denunce dove si parla apertamente dell'esistenza di vere e proprie "cupole organizzate", aggravate dalla certezza che alcune branche dello Stato non siano interessate a far sì che il fenomeno venga sradicato. Con la conseguenza, come rileva Moreno Parin in una lettera di commento inviata alla Staffetta alla fine della settimana scorsa, che si sta arrivando ad un punto di non ritorno dove il passaggio dalla connivenza all'omertà politica è ormai dietro l'angolo. Con gli operatori che vogliono restare onesti a cui resta come unica alternativa per evitare il fallimento quella di cedere l'impianto. Lettera in cui Parin, oltre a ricordare che molti dei risultati ottenuti dalla GdF sono il risultato di indagini vecchie e che i sequestri non arrivano mai a sentenza anche perché molti giudici mancano in materia di una preparazione specifica e dall'altra i disonesti hanno consulenti fiscali capaci e avvocati ancora più bravi, rileva che le norme per contrastare le frodi non le fanno le Agenzie e la GdF, ma il Parlamento e, quindi, se la politica non comprende la gravità del problema non se ne fa nulla e siamo allora alla connivenza. Da qui importanza che venerdì, alla presentazione al Governo del "libro blu", sia annunciata la presenza anche del presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati. Un segnale di sensibilità da parte della seconda carica dello Stato per la gravità del problema delle frodi, nella speranza che ad esso faccia seguito anche qualche iniziativa concreta per affrontarlo a livello legislativo, come l'introduzione del "bonifico/Rid" o del "reverse charge" al fine, come scrive Parin, di *"togliere l'Iva agli evasori per farla arrivare nelle casse dello Stato"*.

MERCATO

4. Mercoledì 26 Agosto – SQ : Consumi petroliferi, a luglio 800.000 t in meno. Il calo resta a doppia cifra ma si attenua rispetto ai mesi precedenti.

Nei primi sette mesi dell'anno in Italia sono state consumate 28 milioni 72mila tonnellate di prodotti petroliferi, in calo del 19,3% rispetto alle 34 milioni 769mila tonnellate dello stesso periodo del 2019. Questo significa che mancano all'appello quasi 7 milioni di tonnellate, di cui circa 4,5 milioni sono da imputare ai minori consumi di benzina, diesel e gpl auto. (...). È quanto risulta dai dati appena diffusi dal ministero dello Sviluppo economico. Il calo percentuale più elevato resta quello del carboturbo con -69,9% a 153mila t, per la contrazione del traffico aereo, la benzina registra circa 40mila t in meno (-5,8%) a 660mila t e il gasolio motori un -7,2% o circa 160mila t in meno a 2,04 mln t. In allegato la tabella con i dettagli.

5. Lunedì 31 Agosto – SQ : Metano auto, consumi -30% nel semestre. Nel primo trimestre 2020 calo del 19%, nel secondo trimestre - 43%

I consumi di metano auto nel primo semestre del 2020 hanno avuto un andamento paragonabile agli altri prodotti per la mobilità leggera (benzina e Gpl), in calo di poco meno di un terzo rispetto a un anno fa per via della restrizione degli spostamenti e delle attività in generale in risposta all'emergenza sanitaria. Un calo che va ad allungare e approfondire la serie negativa che va avanti dal 2016 – per quanto riguarda il primo semestre dell'anno. È quanto emerge dalla consueta elaborazione della Staffetta sui dati del Fondo Bimbola Metano. Questi dati non tengono conto del contributo del Gnl per autotrazione, distribuito sia in forma liquida (L-Lng per il trasporto pesante) che in forma compressa (L-Cng per il trasporto leggero), nelle 93 stazioni di servizio presenti in Italia. Per il metano liquido Ref-e (*Osservatorio usi finali del Gnl*) stima un calo di circa il 20% nel primo semestre rispetto allo stesso periodo del 2019 (...)

Considerazioni : *Mettendo da parte il risultato, comunque da considerarsi anomalo (-43 %) del primo semestre di quest' anno, forse è arrivato il momento di individuare le cause di un trend delle vendite negativo riscontrato a partire dal 2016. Cosa ne pensano gli esperti del metano ?*

6. Lunedì 31 Agosto – QE : Mercati oil, settembre tra aspettative di recupero e nuovi rischi. Le incognite legate alla ripresa economica. Diesel in difficoltà e margini di raffinazione in calo (di Vittorio D'Ermo)

Il mese di settembre, secondo le aspettative, dovrebbe essere caratterizzato da un consolidamento del movimento di recupero della domanda mondiale di petrolio dopo la drammatica caduta di aprile, che l'aveva ridimensionata a poco più di 80 mln b/g contro i 101,2 mln b/g del corrispondente mese del 2019. Rispetto a certi troppo facili ottimismo, la salita si è dimostrata molto più difficile del previsto per la resilienza del Covid che continua a minacciare quasi tutti i Paesi del mondo, anche con forme di ritorno dopo il superamento delle fasi più critiche del contagio.

L'economia mondiale è riuscita ad adattarsi solo in parte a questa situazione con nuovi modelli organizzativi e di produzione che però richiedono tempi lunghi per essere implementati. Molti settori continuano così a essere in crisi con conseguenti forti riduzioni dei livelli occupazionali. La natura economica e non energetica di questa crisi è dimostrata dal fatto che tutta la domanda di energia sta subendo un eccezionale ridimensionamento anche in presenza di un aumento del ruolo delle rinnovabili nella produzione di elettricità, con la domanda che è comunque in calo. Nel caso degli Stati Uniti, per i quali si dispone di dati aggiornati a tutto luglio, infatti, non è in riduzione solo il consumo di petrolio ma anche quello di gas – per effetto della discesa della produzione industriale - e di elettricità che è legata più specificamente al calo delle attività commerciali, con riduzioni del 7,4 %.

Un certo recupero è comunque in atto e i drammatici livelli di aprile appaiono abbastanza lontani con la domanda mondiale di petrolio che nel mese di luglio sarebbe tornata a 93,4 mln b/g, contro i 102,5 mln b/g del 2019. Ad agosto dovrebbero essere stati toccati i 94 mln b/g, secondo l'EIA Doe, con un difficile obiettivo per settembre di 97 mln b/g, subordinato a una maggiore convergenza delle politiche economiche dei vari Paesi e a un efficace controllo dei nuovi e vecchi focolai di Coronavirus. D'altra parte, la gravità della crisi economica americana, con evidenti riflessi a livello mondiale, è stata evidenziata dal Presidente della Fed, Jerome Powell, che ha annunciato interventi per mantenere bassi i tassi di interesse anche in caso di aumento dell'inflazione.

Su questo sfondo anche prezzi del petrolio si stanno muovendo, anche se moderatamente, al rialzo con il supporto delle misure di controllo della produzione intraprese dall'Opec. Così, in media mensile, la quotazione del Brent dated si avvia a attestarsi intorno ai 44,8 \$/b contro i 43,2 di luglio con un incremento del 3,7 %. Nella scorsa settimana la media è stata di oltre 45 \$/b, confermando la tendenza al recupero verso quota 46 \$/b toccata in alcune sedute. La media mensile del WTI è stata pari a 42,4 \$/b, rispetto ai 40,9 del mese precedente, con un incremento analogo a quello del Brent.

Allo stesso modo, per i prodotti, agosto è stato caratterizzato da aumenti che sono però complessivamente inferiori a quelli del greggio, confermando così una certa debolezza del recupero. Sull'area mediterranea la quotazione media mensile della benzina cif Med, unico prodotto in evidenza, è stata pari a 410,3 \$/t, in aumento del 3,9 % rispetto a quella precedente (di poco superiore a quello del Brent). Il prezzo del diesel, con una media mensile di 375,3 \$/t, si è ridotto dello 0,7% rispetto al mese precedente, perdendo nettamente posizione rispetto alla benzina. (...)

I margini di raffinazione - dopo il recupero di luglio - hanno registrato, in media mensile, un netto calo a causa del peggioramento della valorizzazione delle frazioni medie, a partire dal diesel, non compensato dalla buona prestazione della benzina. Con riferimento a un greggio tipo Brent lavorato a TRC, il margine di raffinazione in media mensile è sceso poco sotto 1 \$/b, mentre il margine su un greggio tipo URAL si è attestato intorno ai 0,5 \$/b. Quello del greggio tipo Iranian Heavy si è mosso intorno ai 3 \$/b.



7. Lunedì 31 Agosto – SQ : UP, lavorazioni raffinerie meno 10,3% .Nel primo semestre dell'anno. Tasso di utilizzo al 69,6%

In base ai primi dati disponibili nel primo semestre 2020, le lavorazioni delle raffinerie italiane sono scese a 30,4 milioni di tonnellate con un calo del 10,3%, rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno. E' quanto si legge nell'aggiornamento delle statistiche dell'Unione Petrolifera, in cui si sottolinea che il bilancio "si

aggrava progressivamente". Come al solito, non risultano esserci, nel periodo in esame, lavorazioni di greggio di proprietà di committenti esteri. Al netto di 2,9 milioni di tonnellate di consumi e perdite, la produzione delle raffinerie è stata di 27,5 milioni di tonnellate. Con riferimento agli 87,25 milioni di tonnellate/anno di capacità di raffinazione effettiva (...) nel periodo in esame l'utilizzo degli impianti è stato pari al 69,6%.

8. Lunedì 31 Agosto – QE : Camion, segnali di recupero (ma non per il Gnl). Intanto da domani in vigore le nuove norme sulle emissioni auto

Il 94,4% degli autocarri medi-pesanti venduti tra gennaio e luglio in Italia è a gasolio, mentre quelli ad alimentazione alternativa sono scesi al 5,6% dal 7,2% dello stesso periodo del 2019. E' quanto emerge dai dati Anfia, che mostrano a luglio "segni di recupero" per il mercato degli autocarri.

Con 2.242 libretti di circolazione rilasciati, infatti, le immatricolazioni sono salite il mese scorso del 40% nei confronti di giugno e del 33,9% rispetto a luglio 2019 (prima variazione positiva da febbraio), complice anche il confronto con un luglio 2019 fortemente negativo (-21,4%).

Secondo Anfia, il settore ha beneficiato delle misure per l'autotrasporto previste dal DM 12 maggio 2020 pubblicato in Gazzetta Ufficiale a fine luglio, che ha stanziato un totale di 122,2 milioni di euro.

Considerando invece i primi 7 mesi del 2020, gli 11.470 nuovi libretti di circolazione rappresentano un calo del 26,6% rispetto al gennaio-luglio 2019.

"Siamo di fronte a una fase di ripresa lenta e difficoltosa, come testimoniano i livelli produttivi ancora molto bassi di autocarri e autobus in Italia, che chiudono il primo semestre dell'anno a -41,3%", rileva Anfia.

Domani, intanto, entrerà in vigore il nuovo regolamento Ue sulle omologazioni delle auto adottato due anni fa, che rafforza le verifiche sulle emissioni e sulla sicurezza dei mezzi .

Il regolamento introduce cambiamenti in tre ambiti principali: qualità delle prove per l'immissione dei veicoli sul mercato attraverso il miglioramento dei servizi tecnici, vigilanza al fine di controllare la conformità dei veicoli già disponibili sul mercato (con la possibilità per gli Stati membri e la Commissione di procedere a verifiche a campione sui veicoli) e controllo del processo di omologazione, in particolare con l'attribuzione al Jrc (*Il Centro comune di ricerca (JRC) è il servizio scientifico interno della Commissione. Fornisce consulenze scientifiche al processo decisionale dell'UE*) di Bruxelles del potere di effettuare valutazioni periodiche sulle autorità di omologazione nazionali.

In base alle nuove norme, ciascun Paese membro Ue dovrà effettuare un numero minimo di controlli annui sulle auto (almeno uno ogni 40.000 nuovi veicoli immatricolati) e non meno del 20% dei test dovranno riguardare le emissioni. La Commissione potrà effettuare verifiche e ispezioni e infliggere sanzioni fino a 30.000 euro per ogni vettura non conforme. (...)

9. Venerdì 4 Settembre – SQ : Benzina e diesel, chi la dura la vince. Negli ultimi 5 anni sono aumentate le vendite di auto con motore termico (grazie all'ibrido)

In questi giorni sono stati pubblicati diversi dati ed elementi utili intorno alle vendite di automobili. Ad agosto, anche nel mercato delle auto nuove, si è ridotto di molto il divario rispetto al 2019, meno dello 0,5%, anche se da inizio anno la flessione resta del 38,8% . Un recupero cui hanno contribuito gli incentivi per le autovetture con emissioni omologate tra 61 e 110 grammi di CO2 per km, per quanto del tutto insufficienti nell'ammontare totale, come dimostra il fatto che sono stati spazzolati in meno di una settimana. Una prova mal riuscita che avrebbe dovuto essere d'insegnamento per i nuovi e più sostanziosi aiuti messi in scena con il letteralmente ferragostano decreto Agosto, ma così non è stato visto che per le auto con emissioni da 91 a 100 gCO2/km sono stati accantonati soltanto 100 milioni che saranno già terminati non appena finirete di leggere queste poche righe. La rinnovata piattaforma del Mise è ripartita solo il primo settembre ma, complice la coda accumulata ad agosto per le più vendute, i fondi sono appunto andati a ruba.

(...) A furia di dargli addosso ineluttabilmente la quota di mercato delle auto alimentate a gasolio e benzina si è ridotta con l'inversione delle posizioni: le vendite di autovetture a benzina sono ritornate saldamente in testa: 41,4% del totale da inizio anno, con le vetture diesel ferme al 35,4%. A guadagnare grande spazio sono state le vetture ibride nella motorizzazione arrivate ormai all'11,5% (più del doppio del 2019). Un risultato dovuto in grande parte al rapido diffondersi delle ibride leggere (quelle che non possono spostarsi con l'apporto del solo motore elettrico). (...) Le vendite del 2020, alterate dall'impatto dell'epidemia, non riflettono appieno l'effetto dell'obiettivo da conseguire sui gCO2/km, come da regolamento europeo 443/2009; tuttavia è appunto un fatto che, con un rombo sempre più attenuato, le autovetture spinte grazie a benzina e gasolio (dunque ibride incluse) dal 2015 al 2020 sono passate dall'87,7% al 88,3% del totale venduto.

Cosa che, sempre per via del regolamento e relativo obiettivo e grazie al progresso tecnologico, non vuol dire maggiori consumi e neanche estinzione delle nostre storiche alimentazioni alternative, GPL e metano, prese in contropiede più dal virus che dall'obiettivo CO2, in quanto prossime candidate a un'ibridizzazione anche elettrica, almeno leggera.

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

10. Venerdì 4 Settembre – SQ : Rete carburanti, Arrigoni: nuovo impulso alla chiusura di impianti inefficienti. Dall'emendamento al DL Semplificazioni più tempo per le procedure semplificate (delle bonifiche)

“L'approvazione in commissione dell'emendamento della Lega che proroga al 31 dicembre 2023 la procedura semplificata delle bonifiche prevista dalla Legge n. 124/2017 è una buona notizia per dare nuovo impulso alla chiusura degli impianti di carburanti inefficienti”. Lo comunica il senatore Paolo Arrigoni, responsabile del dipartimento Energia della Lega e primo firmatario dell'emendamento, insieme ai colleghi firmatari Pergreffi, Campari, Corti, Rufa, Augussori, Ripamonti, Calderoli, Grassi, Pirovano e Riccardi.

“Non si può pensare alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete italiana dei carburanti senza la chiusura degli impianti più obsoleti e inefficienti”, spiega Arrigoni. “In tal senso, prorogare al 31 dicembre 2023 il regime semplificato introdotto dalla Legge Concorrenza aiuta a superare l'annoso problema per gli imprenditori dell'attivazione delle operazioni di smantellamento dei siti e dell'eventuale bonifica del terreno, operazioni onerose al punto tale da disincentivare la cessazione dell'attività con il permanere, quindi, di punti vendita diseconomici che rendono la rete italiana ridondante ed inefficiente. (...)Purtroppo – conclude il Senatore della Lega - i programmi di razionalizzazione più volte adottati nel corso degli ultimi vent'anni hanno ottenuto risultati modesti, a fronte di un numero ancora considerevole di impianti inefficienti e improduttivi tutt'oggi in esercizio”.

11. Venerdì 4 Settembre – QE : Sad (Sussidi ambientalmente dannosi), "incremento accisa diesel farà aumentare i prezzi dei beni di consumo". Assopetroli e le associazioni di autotrasporto e logistica contro la revisione. Rincarò è “inasprimento delle tasse camuffato con presunte motivazioni ambientali”

L'incremento dell'accisa sul diesel “porterà a un aumento dei costi di trasporto”, con “l'inevitabile” salita dei prezzi dei beni di consumo. A segnalarlo sono Assopetroli e le associazioni che rappresentano il comparto dell'autotrasporto e della logistica (Assotir, Fita, Confartigianato trasporti, Fiap, Unitai), che firmano una nota congiunta per criticare una delle ipotesi sulla revisione dei sussidi ambientalmente “dannosi”. La proposta fa parte del pacchetto formulato dalla Commissione interministeriale per la revisione dei Sad, su cui il Minambiente ha aperto una consultazione per il mese di agosto. (...)

Ora le associazioni denunciano “l'imminente rincarò del diesel, l'ennesimo inasprimento delle tasse, stavolta camuffato con presunte motivazioni ambientali”. Innanzitutto si fa notare che il trattamento differenziale tra gasolio e benzina “non è in alcun modo qualificabile come sussidio”. Infatti, siamo di fronte “a due aliquote di accisa diverse, come differenti sono i due prodotti, sia in termini di prestazioni che di impatto ambientale”.

Le sigle che firmano la nota aggiungono che il differenziale tra le due aliquote “era stato originariamente pensato per promuovere un graduale ricambio dei veicoli verso motorizzazioni con un ridotto impatto sul clima”. Di conseguenza gli italiani hanno orientato le proprie scelte di consumo. Quindi ora “è davvero surreale adottare un atteggiamento punitivo verso quei cittadini che hanno fatto esattamente ciò che gli si chiedeva di fare”. Inoltre vanno considerate le conseguenze per il parco circolante dei veicoli destinati al trasporto merci, dato che oltre il 95% è alimentato a diesel. Proprio questa altissima percentuale spiegherebbe l'aumento dei costi di trasporto e quindi dei beni di consumo. (...)

Per le associazioni “non si può scegliere una via punitiva che finisca per alimentare la percezione che la sostenibilità può essere perseguita solo a spese delle fasce sociali medio-basse né si può consentire un'azione punitiva contro intere categorie produttive”.

***Considerazioni :** Può anche darsi che al Mef, al Mattm ed al Mise qualcuno abbia difficoltà a comprendere argomenti di una ovvietà assoluta, ma a mio parere nei Ministeri sanno perfettamente quello che stanno facendo e faranno di tutto per andare in goal. Se poi certe scelte sono fatte per interessi elettorali o per autentici interessi degli Italiani credo che se ne possa discutere senza dimenticare mai che i politici al comando ce li siamo scelti noi. Piuttosto io direi che se è esteticamente bello (in questo caso si tratta di politica associativa) continuare nella strategia di esprimere i dissensi, le associazioni dovrebbero convincersi che ai fini dichiarati le espressioni di dissenso servono a poco e che forse dovrebbero essere accompagnate da iniziative potenzialmente più incisive. Insistere nel cercare un dialogo con coloro che non sentono o non vogliono sentire è, sempre a mio parere, è un'altra dimostrazione della dipendenza da una monocultura che non ha più ragione di esistere. E, a proposito di monocultura, per cercare di cambiare il rapporto tra Stato e “sistema petrolifero”, il secondo dovrebbe investire in comunicazione “urbi et orbi : ci sarebbero dei costi da sostenere e questo è un altro problema perché il sistema non ne ha mai compreso*

la opportunità-necessità. E' la solita visione strategica nel lungo termine che manca Che dire, continuate pure così, se vi divertite tanto. Per quanto mi riguarda mi sono stancato abbastanza.

12. Mercoledì 8 Settembre - QE : Finanza sostenibile, UP: “Approccio flessibile e neutralità tecnologica”. Chiusa la consultazione Ue sugli obblighi di comunicazione non finanziaria. L’associazione: “Dialogo con le istituzioni sull’attuazione di tutti gli atti delegati relativi alla tassonomia”

Si è chiusa ieri la consultazione sull’atto delegato della Commissione europea relativo all’obbligo di comunicazione delle informazioni non finanziarie da parte delle imprese, nell’ambito della legislazione sulla “tassonomia” per la finanza sostenibile. Tra i contributi pervenuti a Bruxelles c’è anche quello dell’Unione Petrolifera. Dal 28 luglio, (quando la [consultazione](#) è stata avviata), sono pervenuti 35 documenti (incluso quello di Cassa depositi e prestiti). Il testo di UP si affianca a quelli già trasmessi nell’ambito delle precedenti consultazioni del settembre 2019 e dello scorso luglio sulla revisione della strategia europea per la finanza sostenibile. L’associazione, prima di tutto, sottolinea “l’importanza di assicurare il dialogo con le istituzioni” sull’attuazione di tutti gli atti delegati relativi alla tassonomia. L’atto delegato della Commissione sull’obbligo di comunicazione per le imprese viene definito “di fondamentale importanza per il settore della raffinazione” per potersi conformare alle disposizioni previste dal Regolamento tassonomia, spiega una nota. (...) In particolare bisogna tenere conto della competitività internazionale delle industrie Ue “in tutti i loro aspetti”, del rischio “potenziale di delocalizzazione di attività non ammissibili alla tassonomia in Paesi con ambizioni climatiche inferiori” e degli sforzi” delle imprese impegnate nell’adozione di nuovi modelli di business. Infine andrebbero valutati anche “eventuali ostacoli per il loro accesso a finanziamenti sostenibili per finanziare la transizione”.

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

13. Lunedì 31 Agosto – SQ : Sussidi dannosi, le osservazioni di UP alla consultazione Minambiente

La posizione di UP è stata già oggetto di presentazione e commento in altre Newsletter. Ho ritenuto opportuno ripresentarla nei punti più qualificanti essenziali sia come memo ma anche per sottolineare che coincide con il posizionamento di Assoindependenti.

Si è chiusa venerdì scorso la consultazione pubblica avviata dal ministero dell’Ambiente sulle proposte di rimodulazione di alcuni “sussidi ambientalmente dannosi”. In attesa di sapere se e quando documenti e osservazioni saranno pubblicati, Unione Petrolifera ha diffuso una nota in cui approfondisce quanto argomentato in maggio in occasione dell’audizione presso la commissione ad hoc del Ministero. Al termine della consultazione le segreterie tecniche dei ministeri coinvolti metteranno a punto un documento da presentare entro ottobre, in apertura della sessione di bilancio.

I contributi UP hanno riguardato in particolare le schede 1 (Differente trattamento fiscale benzina e gasolio), 2 (Disposizioni in materia di imposta di consumo sugli oli lubrificanti), 3 (Riduzione accisa Gpl usi industriali) e 4 (Disposizioni in materia di rinnovo del parco veicoli circolante).

Secondo UP l’aumento dell’**accisa sul gasolio** per generare risorse da destinare alle mobilità elettrica “non appare né equo né socialmente ed economicamente sostenibile”, mentre i dati su gas serra e inquinanti locali del motore diesel rispetto al benzina “sono ampiamente superati dallo sviluppo tecnologico dei motori degli ultimi anni”.

In secondo luogo l’associazione sottolinea che “la tassazione sul combustibile diesel in Italia è già ben al di sopra di qualsiasi **costo ambientale** e che, sotto il profilo dell’intensità carbonica, valutata sul contenuto stechiometrico di carbonio, è tassato nella misura di circa 190 €/tonnellata di CO2 che arrivano addirittura a 230 considerando la densità e i fattori di emissione ufficiali, contro un valore di mercato medio della CO2 nel 2019 di 25 €/tonnellata e nel 2020 di 20 €/tonnellata”. Senza contare che “viene completamente trascurata la componente rinnovabile presente nel diesel, sotto forma di biocarburanti, destinata a crescere notevolmente nei prossimi anni. In particolare il combustibile diesel oggi contiene già una componente rinnovabile dell’ordine del 5-7% che crescerà nel tempo per arrivare a valori del 14% previsti per il 2030. Essendo attualmente questa quota sottoposta alla medesima tassazione della componente fossile – scrive UP – il costo della CO2 associato alla componente rinnovabile nel diesel ammonta a circa 600 €/tonnellata

per i biocarburanti tradizionali e fino a 2.000 €/tonnellata per i biocarburanti avanzati”.

Quanto agli **incentivi per lo svecchiamento del parco circolante**, “la proposta contenuta nella scheda 4 ha come obiettivo unicamente quello di incentivare le auto elettriche Bev e plug-in” e “consentirà almeno nei prossimi 4-5 anni di incentivare la rottamazione solo di qualche centinaia di migliaia di veicoli, un numero assolutamente irrisorio rispetto ai 14 milioni di veicoli ante Euro 4 in circolazione che andrebbero eliminati” – senza contare che “viene stimato un introito complessivo nei 10 anni considerati pari a circa 20 miliardi di euro, importo che si ritiene significativamente sovrastimato considerato che è calcolato ipotizzando una sostanziale invarianza di consumi”. La proposta UP resta invece quella di sostituire i veicoli da Euro 0 ad Euro 4 con veicoli Euro 6 in tutte le alimentazioni, inclusa quella elettrica.

Quanto alla proposta di assoggettare all'imposta di consumo i lubrificanti utilizzati per la produzione delle gomme, questo “pregiudicherebbe la competitività delle imprese nazionali di gomme a vantaggio non solo delle aziende extra-UE, ma anche di quelle europee, con nessuna evidenza di un reale beneficio per l'ambiente. Sarebbe nel caso più utile prevedere un intervento sul perimetro dell'imposta di consumo degli oli lubrificanti, organico e armonizzato all'interno dell'Unione europea in occasione della prossima revisione della direttiva sulla tassazione europea (2008/118)”.(....)

Tra le proposte UP, il sostegno alla ricerca e sviluppo di carburanti liquidi low o free carbon tra cui i carburanti sintetici (e-fuel) e la ridefinizione di un quadro normativo sulla fiscalità energetica coerente a livello europeo, aspettando quindi la revisione della Direttiva comunitaria attesa nel 2021, attenendosi per il resto al principio che “qualsiasi riformulazione della fiscalità tra benzina e gasolio dovrebbe comunque garantire un'invarianza di gettito complessivo”.

14. Lunedì 7 Settembre – SQ : Studio Ambrosetti-Snam: all'Italia serve una strategia sull'idrogeno. H2 può fornire il 23% dell'energia italiana al 2050, possibili nel periodo investimenti tra 64 e 111 mld con impatti positivi su Pil e occupazione. Plauso di Patuanelli

Elaborare una strategia di lungo termine sull'idrogeno e creare un ecosistema dell'innovazione e accelerare lo sviluppo di una filiera industriale dedicata attraverso la riconversione dell'industria esistente e l'attrazione di nuovi investimenti. Supportare inoltre la produzione di idrogeno decarbonizzato, promuovere un'ampia diffusione dell'idrogeno nei consumi finali, incentivare lo sviluppo di competenze specialistiche e sensibilizzare l'opinione pubblica e le imprese. Queste le sei azioni suggerite dallo studio "H2 Italy 2050: una filiera nazionale dell'idrogeno per la crescita e la decarbonizzazione dell'Italia", realizzato da The European House – Ambrosetti in collaborazione con Snam e presentato sabato.

Secondo lo studio, presentato a Cernobbio nell'ambito Forum di The European House – Ambrosetti, "l'Italia può utilizzare a suo vantaggio l'idrogeno sia per raggiungere i target di decarbonizzazione sia per creare nuove forme di competitività industriale, facendo leva sul proprio potenziale manifatturiero e sulle proprie competenze nella filiera del gas naturale". (.....) .

Secondo gli scenari di penetrazione per l'Italia elaborati dalla ricerca, l'idrogeno ha il potenziale di coprire il 23% della domanda energetica nazionale al 2050. Tale aumento della quota di idrogeno nei consumi energetici finali permetterebbe al Paese di ridurre le emissioni di 97,5 milioni di tonnellate di CO₂eq, corrispondente a una riduzione di circa il 28% rispetto alle emissioni climalteranti italiane odierne.

Sempre secondo la ricerca l'Italia, grazie al suo particolare posizionamento geografico e all'estesa rete gas presente sul territorio, può aspirare al ruolo di hub europeo e del Mediterraneo, importando idrogeno prodotto in Nord Africa attraverso l'energia solare a un costo del 10-15% inferiore rispetto alla produzione domestica, valorizzando la maggiore disponibilità di terreni per installazione di rinnovabili e l'elevato irraggiamento e al contempo diminuendo la variabilità stagionale. In questo modo, rimarcano ancora Ambrosetti e Snam, il Paese può diventare il “ponte infrastrutturale” tra l'Europa e il continente africano, abilitando quindi una maggiore penetrazione dell'idrogeno anche negli altri Paesi europei. Inoltre, la rete del gas italiana può costituire la base per accogliere sempre maggiori percentuali di idrogeno, attraverso una serie di investimenti mirati. Infine, il sistema energetico italiano, contraddistinto da un ruolo importante delle rinnovabili e da competenze distintive sul biometano, è in grado di integrare efficientemente l'idrogeno. Le normali reti per il gas naturale possono trasportare al massimo fino a un 10% circa di idrogeno mescolato al metano. Per alzare la quota sono necessari invece investimenti di adeguamento dell'infrastruttura.

(....) Per poter beneficiare appieno del potenziale di sviluppo della filiera, sottolineano ancora Ambrosetti e Snam, l'Italia ha bisogno di investire in ricerca e di realizzare un ulteriore salto tecnologico. Nei diversi scenari di sviluppo ipotizzati, è stato stimato che in Italia si potrebbe attivare un valore della produzione delle tecnologie afferenti alla filiera dell'idrogeno compreso tra 64 e 111 miliardi di Euro al 2050, grazie anche alle attività di fornitura e subfornitura e all'effetto indotto sui consumi. Il valore cumulato della produzione delle filiere connesse all'idrogeno, considerando effetti diretti, indiretti e indotto, nel periodo 2020-2050 è compreso tra 890 e 1.500 miliardi di Euro. In termini di contributo al PIL, è stato stimato un valore aggiunto (diretto, indiretto e indotto) compreso tra 22 e 37 miliardi di Euro al 2050. Il contributo all'economia è riconducibile anche all'occupazione, grazie alla possibile creazione, tra impatti diretti,

indiretti e indotti, di un numero di nuovi posti di lavoro compreso tra 320.000 e 540.000 al 2050. Un plauso all'iniziativa è venuto dal ministro dello Sviluppo Economico, **Stefano Patuanelli**: "Dobbiamo (....) ... *superfluo* ?!"

15. Mercoledì 9 Settembre - SQ : Due colonnine elettriche sulla Roma-Milano. Autostrade per l'Italia ne affida la realizzazione a Enel X

Dopo la A24 anche l'Autostrada del Sole A1 avrà le sue prime colonnine per la ricarica di auto elettriche nelle aree di servizio. Autostrade per l'Italia ha affidato a Enel X Mobility la realizzazione del progetto pilota che prevede la realizzazione e la gestione di stazioni di ricarica alta potenza (High power charging — Hpc) fino a 300/350kW in 2 aree di servizio. L'appalto a un valore di 584.026,30 euro. Le stazioni di ricarica saranno realizzate sul tratto autostradale tra Roma e Milano. Aspi “gestirà direttamente i punti di ricarica in qualità di charging point operator (Cpo) sottoscrivendo in autonomia accordi B2B con i diversi mobility service provider (Msp) con approccio multi-client” grazie ad una infrastruttura end-to-end che verrebbe messa a disposizione dall'appaltatore. (....)

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)