

**Newsletter N. 29 / 2020**

23 Settembre 2020

**RISERVATA**

*Assoindipendenti è una associazione apolitica e, per quanto mi riguarda lo sarebbe comunque in considerazione del mia voluta scarsa partecipazione alle dinamiche di una politica nella quale non mi riconosco, a prescindere dalle sue colorazioni e gli infiniti mutanti distinguo al suo interno, e che mi fa convinto che l’ Italia e gli Italiani meriterebbero di meglio. Nella pure personale ed associativa apolitica visione non riesco ad evitare una considerazione a valle dei risultati della tornata elettorale di quest’ultimo week end, non per dissertare su una materia che mi è fisiologicamente ostica, ma solo per portare l’attenzione su qualcosa che ha stretta attinenza con le problematiche che ci riguardano. In queste ore tutta l’attenzione dei media è rivolta a commentare la sopravvivenza del segretario del PD Zingaretti ed indirettamente del Governo, il mancato successo della Lega in Toscana, il successo di FdI nelle Marche (presumo per l’inconsapevole autocastrazione degli altri contendenti), l’enorme successo del referendum (che non poteva non esserci nel contesto del populismo attualmente dominante), mentre non ce ne è nei confronti di un’altra realtà oggettiva almeno riferita agli ultimi risultati delle urne: quella di un M5S che ormai viaggia all’intorno della monocifra percentuale. La domanda che il solito uomo della strada si pone è se è proprio del tutto normale che il Governo continui ad avere una significativa numerica presenza del M5S che discende dai risultati di una tornata elettorale tutta particolare e che oggi appare incomprensibile. Non dico questo per sostenere l’opzione di un ricorso alle urne, ma magari solo di qualche piccolo rimpasto perché si dia il caso che alla guida dei due principali ministeri con i quali il mondo dell’ industria e del commercio dell’ energia si trova a confrontarsi, il MISE e MATTM, ci siano rispettivamente un senatore M5S ed un indipendente di area M5S. Magari potrebbe accadere che il mondo, diciamo, petrolifero recuperi qualche punto, in pratica si tratta di ripartire da zero, nella scala di attenzione e considerazione da parte della politica.*

*%%%%%%%%%%%%%%*

# Prima Pagina

# *Gpl, Chioggia e mercato delle vacche (SQ)*

# *Upstream, no del Tar (Lazio) ai ricorsi sull’aumento dei canoni (QE)*

# Post Covid

# *La transizione che non c'è, ma si spera che arrivi. (SQ - Rie)*

# *Piano per la ripresa, le linee guida UE (SQ)*

# *Aie, quanto pesa il telelavoro sulla domanda petrolifera? (SQ)*

# Illegalità

# *Frodi carburanti, quello che il Libro blu non dice (SQ)*

# *Carburanti, dieci arresti per contrabbando. L'operazione della GdF di Bergamo (SQ)*

# *Depositi prodotti oil, le Entrate intervengono sull’esigibilità Iva (QE)*

# *e-Das, rischio caos (QE)*

# Mercato

# *Opec-non Opec, rispetto quote produttive “vitale per stabilità del mercato” (QE)*

1. *Mercato auto: ancora profondo rosso (-32,9%) in Europa occidentale (SQ)*
2. *Consumi petroliferi, ad agosto -11,2% (QE)*
3. *Mercato auto: ancora profondo rosso (-32,9%) in Europa occidentale (SQ)*

**Politica, Istituzioni & Associazioni**

1. *Accisa diesel, Costa: intervento “non significa più tasse” (QE)*
2. *Comunità energetiche, ecco il decreto (SQ)*
3. *UE 2030, per ridurre la CO2 del 55% serviranno investimenti per 350 mld (SQ)*
4. *Fondo per la transizione giusta, le condizioni per i progetti nel gas (SQ)*

**Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative**

1. *Fca, 800 milioni dalla Bei per l'elettrificazione (QE)*
2. *Auto elettrica, Fca e la tariffa flat per la ricarica. Il nuovo servizio al via a gennaio**(SQ)*
3. *Auto elettrica, Volkswagen e General Motors lanciano la sfida a Tesla. Cronologia (SQ)*

# PRIMA PAGINA

1. **Giovedì 17 Settembre – SQ :** **Gpl, Chioggia e mercato delle vacche. Muro di No in Senato alla norma “ad personam” che annulla l'autorizzazione**

Nonostante gli interventi e i solleciti di Assocostieri, Assogasliquidi e Assopetroli nei confronti delle forze politiche, a un mese dall'entrata in vigore la norma anti Chioggia del decreto-legge Agosto n. 104/20 pubblicato sul Supplemento ordinario n. 30 della G.U. n. 203 del 14 agosto scorso non è stato oggetto in Senato, dove si trova ancora in prima lettura, di alcuna proposta di annullamento in sede di conversione in legge. La norma è contenuta nei commi 24 e seguenti dell'art. 95 che istituisce l'Autorità per la Laguna di Venezia e vieta l'avvio in questa area, previo riconoscimento di eventuali indennizzi, di depositi di Gpl già autorizzati. In pratica solo quello costiero di Chioggia realizzato da Costa Bioenergie del gruppo Socogas e pronta da mesi ad entrare in servizio. Nel mirino da sempre del M5S a livello locale e nazionale, il decreto interministeriale di autorizzazione del deposito, che risale al 26 maggio 2015, era passato tra l'altro indenne all'inizio del 2019 anche al vaglio del Consiglio di Stato che aveva dichiarato infondati e/o inammissibili tutti gli appelli presentati e non condivisibili le tesi sostenute dalle parti avverse . Una norma del tutto “ad personam” che ha come unico destinatario il deposito di Chioggia come ha accertato anche il Servizio Studi del Senato. Nessuna proposta di annullamento, a quanto la *Staffetta* ha potuto accertare, né da esponenti della maggioranza né da quelli dell'opposizione, salvo la richiesta da parte di Forza Italia di maggiori indennizzi, e la precisazione (M5S) che la norma si riferisce a impianti costieri, come è appunto quello di Chioggia. Per il resto un allineamento pressoché completo al diktat di M5S, anche da parte di Pd, Italia Viva e Leu. In cambio di cosa?

*Considerazioni : Niente di nuovo rispetto a quanto scritto nella Newsletter N. 27 se non per sottolineare quello che per me è da tempo un fatto accertato e consolidato mentre mi viene contestato da altri. Quando si scrive “Muro di NO al Senato” significa che nella loro tendenza alla autoreferenzialità qualunque diversa opinione possano avere le associazioni di settore è un fatto che, in questa fase storica, la filiera petrolifera è al di fuori degli interessi della politica ed il suo potere negoziale è nullo. Il caso Chioggia è solo un esempio. Vergogna. Comunque non è il solo esempio di una situazione che lascia perplessi…….*

1. **Venerdì 18 settembre – QE : Upstream, no del Tar** *(Lazio)* **ai ricorsi sull’aumento dei canoni**

Respinte le istanze di Gas Plus e Assomineraria contro l’incremento di 25 volte disposto dal Pitesai *(Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee)*: “Né irragionevole né abnorme alla luce dell’obiettivo della decarbonizzazione” (….) Questo il passaggio saliente della sentenza con cui il Tar Lazio ha respinto il ricorso di Gas Plus Italiana e Società Padana Energia, con Assomineraria ad adiuvandum. (….) il Tar rimarca che “l’aumento dei canoni concessori si inserisce in un disegno di ben più ampio respiro, rappresentato dal perseguimento di una efficace ‘transizione energetica’ che contribuisca al raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati dall’Unione europea”. Ne discende che “anche l’aumento dei canoni è funzionale all’attività volta alla valorizzazione della sostenibilità ambientale e socio-economica delle diverse aree, all’annullamento degli impatti derivanti dalle attività upstream e al sostegno del processo di decarbonizzazione”. Né “l’aumento del canone concessorio, intervenuto ad oltre 20 anni dalla precedente normativa regolatrice, può dirsi irragionevole e abnorme se letto alla luce delle finalità che attraverso lo stesso si intende perseguire”. I giudici non ravvisano neanche una lesione dell’affidamento che discenderebbe dall’avere il legislatore aumentato i canoni fissati dall’art. 18 del D.lgs. n. 625/1996, nonostante gli stessi fossero già sottoposti a un meccanismo di costante adeguamento su base annuale riferito all’andamento dell’indice dei prezzi Istat. Secondo la costante giurisprudenza della Consulta, sottolinea la sentenza, “nel nostro sistema costituzionale non è affatto interdetto al legislatore di emanare disposizioni le quali vengano a modificare in senso sfavorevole per i beneficiari la disciplina dei rapporti di durata, anche se l’oggetto di questi sia costituito da diritti soggettivi perfetti (salvo, ovviamente, in caso di norme retroattive, il limite imposto in materia penale dall’art. 25, comma 2, della Costituzione)”.

Il Tribunale non vede infine alcun contrasto con le norme Ue, in quanto “la nuova normativa non ha in alcun modo innovato e/ modificato il criterio per il calcolo del canone, essendosi limitata ad aumentarne gli importi per tutti i concessionari”, senza quindi creare discriminazioni tra operatori.

Come noto, il “Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee” (Pitesai) ha previsto che “a decorrere dall’1.6.2019, i canoni annui di cui all'art.18, comma 1, del D.lgs. n. 625/1996, per le concessioni di coltivazione e stoccaggio nella terraferma, nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana sono rideterminati come segue: a) concessione di coltivazione: 1.481,25 euro per chilometro quadrato; b) concessione di coltivazione in proroga: 2.221,75 euro per chilometro quadrato; (…)”. Analoghe disposizioni ed analoghi aumenti sono stati introdotti dal successivo comma 10 anche con riferimento ai permessi di ricerca e di prospezione di idrocarburi. Gas Plus, (….) sottolinea che per il relativo ramo di azienda il canone passa “da circa 200.000 euro ad oltre 5 milioni di euro e, contestualmente, verrà azzerato qualsiasi profitto”. Pertanto, “pur stimando in base all’andamento del primo semestre che nel 2019 l’attività in questione produrrà un fatturato complessivo di circa 40 milioni di euro ed un utile di circa 1,5/2 milioni di euro, il suddetto aumento avrà un’incidenza drammatica sulla programmazione del Gruppo, sugli investimenti in corso e sulle prospettive di profitto per gli azionisti”. Tanto è vero che “al fine di alleggerire parte di questi oneri economico – finanziari divenuti insostenibili, le ricorrenti hanno presentato al competente Ministero delle domande di ‘riperimetrazione’ in riduzione delle aree oggetto di molte delle concessioni di coltivazione di cui sono titolari”.

*Considerazione : Per gli uomini della strada, categoria alla quale sempre di più mi sento di appartenere, TAR vuol dire Tribunale Amministrativo Regionale, istituzione, leggo, “competente a giudicare sui ricorsi, proposti contro atti amministrativi, da privati che si ritengano lesi (in maniera non conforme all'ordinamento giuridico) in un proprio interesse legittimo”. Tradotto in parole povere… se esiste un potenziale conflitto tra leggi, ordinamenti, norme, esistenti e atti amministrativi  la parte che si ritiene lesa si rivolge al TAR. Nel caso specifico ci può stare che il TAR eroghi una sentenza che sostenga una non ammissibilità del ricorso perché “non è affatto interdetto al legislatore di emanare disposizioni le quali vengano a modificare in senso sfavorevole per i beneficiari ecc.” … punto ! Quello che l’uomo della strada non capisce è perché il TAR, si arroghi il diritto di disquisire sulla decarbonizzazione, sulla efficacia della transizione energetica, sulla funzionalità dell’ aumento “ all’attività volta alla valorizzazione della sostenibilità ambientale e socio-economica delle diverse aree, all’annullamento degli impatti derivanti dalle attività upstream e al sostegno del processo di decarbonizzazione”. Adesso …. Di fronte ad una situazione che vede confusi anche gli esperti, gli addetti ai lavori di tutti i generi fino a quelli che si interessano di socio-economia, come si permettono, senza offesa, i giudici di un Tribunale amministrativo, sottolineo amministrativo, a quasi giustificare una sentenza perché “si inserisce in un disegno di ben più ampio respiro, rappresentato dal perseguimento di una efficace transizione energetica che contribuisca al raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati dall’Unione europea” ? Sarei proprio curioso di conoscere quanto i giudici del TAR del Lazio abbiano competenze in materia di ambiente, energia nelle varie forme, obiettivi, ecc. ecc. ma di certo non possono essere degli esperti, altrimenti avremmo individuato a chi affidare la gestione della transizione energetica. D’altra parte è una attitudine diffusa, vedi il fenomeno dei social network, quella di esprimere opinioni su temi laddove la competenza è opinabile piuttosto che confrontarsi su quelli dove le competenze ci sono e meritano l’attenzione a vantaggio di una diffusa informazione e conoscenza. Se preferite … perché ognuno di noi non cerca di fare al meglio il lavoro che sa fare e lascia che altri facciano lo stesso con il loro ?*

**POST COVID**

# Venerdì 18 Settembre - SQ : La transizione che non c'è, ma si spera che arrivi. (Nel nuovo numero di Energia - Rie)

*Nel nuovo numero 3.2020 di Energia, la rivista trimestrale del Rie diretta da****Alberto Clô****, in distribuzione in questi giorni, alcune pagine speciali vengono dedicate alla ricorrenza dei 40 anni dell'uscita a Bologna nel settembre 1980 del primo numero. Con una serie di approfondimenti sulle macerie lasciate dalla pandemia, in particolare nel settore petrolifero, rendendo più complesso il processo della transizione energetica e le previsioni in tema di prezzi del gas. Di seguito la consueta sintesi della presentazione. La segnalazione del numero 2.2020 è stata pubblicata sulla*[*Staffetta del 19 giugno scorso*](https://www.staffettaonline.com/articolo.aspx?id=345661)*. Per informazioni* [*www.rivistaenergia.it*](http://www.rivistaenergia.it)*.*

*Consigliandone una lettura più ampia del nuovo numero di Energia-Rie ne riporto due parti che mi sembrano di particolare importanza*

(….)

**Il Covid ha infettato anche la transizione?**

La pandemia ha lasciato dietro di sé macerie, paure, povertà. Guardando al futuro non vi è macro-tema su cui non ci abbia fatto precipitare “in quello che sembra un nuovo e ancora inesplorato abisso di incertezza”. Unico argomento esente: la transizione energetica. Non passa giorno, infatti, che non esca un rapporto, studio, *white paper*, che sostiene che la pandemia ha costituito una straordinaria opportunità per accelerare la transizione energetica. Per più ragioni: la caduta che si reputa irreversibile della domanda di energia; le straordinarie potenzialità di sviluppo delle nuove tecnologie *low-carbon*(da ultimo il resuscitato idrogeno); gli impegni che grandi o piccole imprese vanno assumendo per azzerare la loro “impronta carbonica”; l'essere usciti migliori dal *lockdown,*più consapevoli del nesso uomo-natura. Ma, soprattutto, rileva Clô, per la gran pioggia di denari che dall'Unione Europea dovrebbero essere destinati agli investimenti verdi. Riscaldamento globale e pandemia, è stato scritto, hanno molto in comune non tanto perché vi sia una relazione causale tra l'uno e l'altra – tesi pur sostenuta da alcuni – ma perché sono entrambi “fenomeni intergenerazionali”. Una costruzione *ideale*che non è del mondo *reale*. A partire da due fatti illustrati in un articolo dello stesso Clô. Primo: che la magnificata, auspicata, profetizzata *transizione energetica*al dopo-fossili è, guardando ai freddi numeri, ancora ferma al palo. Un peccato, ma è così. Secondo fatto, l'assoluta insufficienza degli investimenti su scala mondiale da cui la transizione massimamente dipende. Nel 2019 gli investimenti nelle fonti fossili sono risultati due volte quelli nelle tecnologie *low-carbon*e dopo la pandemia stanno crollando, specie nell'esplorazione, ai livelli di oltre un decennio fa, aprendo una voragine nella futura offerta. Investire è divenuto meno remunerativo, più rischioso, più osteggiato, anche dagli azionisti, finanziariamente molto più costoso per la crescente ritrosia delle banche a esporsi ai rischi di *stranded assets*. Secondo *Wood Mackenzie*, i giacimenti attuali sono in teoria in grado di coprire i fabbisogni futuri sino al 2040, ma per quelli successivi saranno richiesti nuovi investimenti. Altrimenti la produzione sia del petrolio che del gas naturale declinerà. Chi si batte contro le trivellazioni o si compiace del loro ridursi avrebbe di che riflettere. Ma non vi è speranza che accada, considerando che l'opposizione va diffondendosi nei governi di molti paesi, senza peraltro che le fonti alternative si vadano rafforzando. Anche nelle rinnovabili, gli investimenti sono infatti in sofferenza, dacché gli incentivi hanno preso a scemare mentre sempre più consistente è la contrarietà sociale alle pale eoliche o ai pannelli solari. Le cose, in sostanza, riassume Clô, non sono andate nel senso auspicato, con “un forte distacco tra gli impegni assunti e lo stato delle tecnologie pulite energetiche”. (….)

**Se il petrolio capitola davanti agli investitori**

ll secondo trimestre 2020 sarà ricordato come uno dei peggiori dell'intera storia petrolifera. La totalità delle imprese ha registrato enormi perdite, *cash flow*negativi, difficoltà a pagare gli interessi sugli elevati debiti. “A turning point in how Western majors will look and act in the future”, l'ha definito il *Petroleum Intelligence Weekly* del 7 agosto con le imprese schiacciate tra le preoccupazioni del presente e l'incertezza sul futuro. La disciplina finanziaria che si erano date dopo il precedente contro-shock del 2014 è divenuta ancor più severa. L'abbattimento della domanda, dei prezzi, dei ricavi, e l'assoluta incertezza sul loro futuro ha portato a una svalutazione degli asset per 50 miliardi di dollari nell'insieme di ExxonMobil, Chevron, Shell, BP, Total, Eni. Il loro valore nominale ne ha enormemente sofferto al di là del valore intrinseco, complice una finanza corsara che non sa separare il grano dal loglio. Nel commentare la suicida decisione della BP di voler ridurre del 40% la sua produzione di petrolio nel prossimo decennio per puntare sulle rinnovabili, sempre il *Petroleum Intelligence Weekly* parla di una “capitolazione davanti agli investitori” che hanno investito massicciamente nell'auto elettrica. Incredibile il caso della Nikola Motor Company, che ha capitalizzato 28 miliardi di dollari pur non avendo ancora progettato, realizzato, venduto una sola auto a idrogeno. Espressione di una finanza non funzionale a una transizione energetica fatta di innovazioni, progetti, rischi industriali, arrivando a quotare quanto Eni che vanta una settantennale storia, opera in quaranta paesi, controlla riserve di petrolio per oltre 3 miliardi di barili, occupa circa 32.000 persone, dispone di importanti tecnologie e di elevate professionalità. Una società valutata dai mercati alla pari di una scatola vuota. Le aziende rinnovabili (e assimilabili) sono valutate con moltiplicatori sino a dieci volte superiori a quelle fossili. Quando la bolla inevitabilmente scoppierà, come accadde con i titoli *high-tech*, il castello di carte crollerà abbattendosi anche su quanto di buono si era consolidato. Più che guardare alla vacuità di una finanza insostenibile, scrive Clô, varrà guardare all'intelligenza degli imprenditori e alla capacità delle loro aziende di uscire dal tunnel della crisi. (….)

1. **Giovedì 17 Settembre – SQ :** **Piano per la ripresa, le linee guida UE. I documenti per mettere a punto i piani nazionali. La Commissione presenta la Strategia annuale per la crescita sostenibile**

Tecnologie pulite e accelerazione sulle rinnovabili; miglioramento dell'efficienza energetica di edifici pubblici e privati; promozione di tecnologie pulite per i trasporti, stazioni di ricarica e rifornimento sostenibili, accessibili e intelligenti ed estensione del trasporto pubblico; banda larga; digitalizzazione della pubblica amministrazione e dei servizi; formazione per le competenze digitali e professionali per tutte le età. Sono le aree su cui dovranno concentrarsi i progetti che ambiscono ad accedere ai fondi europei per la ripresa di NextGenerationEU (Ngeu).La Commissione europea ha presentato oggi la strategia annuale per la crescita sostenibile, nell'ambito della quale ha definito una guida per l'allocazione dei 672,5 miliardi di euro di prestiti e sovvenzioni del Recovery and resilience facility, il meccanismo centrale del piano NextGenerationEU. Per beneficiare del Recovery and resilience facility (Strumento per la ripresa e la resilienza), gli Stati membri dovrebbero presentare piani di ripresa e resilienza che delineino gli investimenti nazionali e i piani di riforma in linea con i criteri politici UE. Per questo la Commissione ha presentato nuovi orientamenti agli Stati membri e un modello standard su come presentare i piani per la ripresa.

La presidente della Commissione Ursula von der Leyen ha dichiarato: “Il meccanismo per la ripresa e la resilienza è il cuore di NextGenerationEU. È il nostro strumento chiave per trasformare le sfide della pandemia in un'opportunità a lungo termine. Agli Stati membri servono orientamenti chiari per garantire che i 672 miliardi di euro dello strumento siano investiti sia per una ripresa immediata che per una crescita sostenibile e inclusiva a lungo termine”. (….) Paolo Gentiloni, commissario all'Economia, ha dichiarato: “Dalla tragedia della pandemia l'Europa ha scelto di cogliere un'opportunità unica: far ripartire le nostre economie su una base nuova e più sostenibile. Il meccanismo di ripresa e resilienza sarà lo strumento principale per questo. La guida che forniamo oggi intende aiutare gli Stati membri a preparare piani nazionali di alta qualità in linea con gli obiettivi concordati”. (….)

*Commento : Vorrei poter capire che cosa si intende per “stazioni di ricarica e rifornimento sostenibili”. Forse ce lo spiegheranno.*

1. **Venerdì 18 Settembre – SQ : Aie, quanto pesa il telelavoro sulla domanda petrolifera?**

La domanda petrolifera mondiale non è soltanto stata erosa dai minori consumi di jet fuel, ma anche dal maggiore ricorso al telelavoro nelle economie occidentali. Un cambiamento delle abitudini che rischia di diventare strutturale, con le ricadute immaginabili sui consumi di carburante. E' quanto sottolinea l'Aie in un box dell'ultimo Oil Market report. “L'incidenza del telelavoro è aumentata sostanzialmente negli ultimi anni con lo sviluppo di internet e l'aumento dei freelance”, premette l'Aie. Ma mai fino adesso questo fenomeno aveva avuto un impatto rilevante sui consumi di carburante. “Prima della crisi negli Stati Uniti sono il 2% degli impiegati lavorava da remoto full time – prosegue l'Aie – al culmine del lock down, tra marzo e maggio, la percentuale è salita al 40-50%, secondo vari sondaggi”. E in Europa la percentuale è simile. L'Us National Bureau of Economic Research (Nber), usando dati pre-pandemia, ha fatto una stima dei lavori che possono essere gestiti da casa. “La forchetta spazia dal 5% in Mozambico al 53% in Lussemburgo”. Il Nber ha notato una forte correlazione tra il Pil pro capite e il potenziale telelavoro in un paese. “I dati mostrano che praticamente tutti i lavori possono essere fatti da casa e infatti tra marzo e maggio così è stato – prosegue l'Aie – A partire da maggio la quarantena è stata allentata nella maggior parte dei paesi, facendo diminuire il numero dei telelavoratori, che resta sostanzialmente alto rispetto a prima della pandemia. Alcuni datori di lavoro hanno riaperto gli uffici solo parzialmente e alcuni lavoratori sono stati esentati dal rientro per paura di nuovi contagi e perché le abitudini di lavoro sono state ormai riformulate”. Molti datori di lavoro, dalle banche alle società hi-tech, hanno annunciato che non consentiranno ai propri lavoratori di rientrare prima dell'inizio del nuovo anno, spiega l'Aie, anche perché l'opportunità di tagliare le spese di affitto degli uffici è benvista dalle società che stanno lottando con entrate in forte calo. Questo fa sì che la mobilità dei lavoratori sia ancora oggi inferiore del 20-50% rispetto ai livelli di gennaio, una percentuale che varia a seconda del paese. “in base alle statistiche Ocse e ai dati google, almeno il 20% di tutti i viaggi è legato a esigenze di lavoro – premette l'Aie – quindi il telelavoro è responsabile per almeno 600.000 b/g *(ca. 30 milioni tons /anno)* o più del calo dei consumi di benzina e gasolio nei paesi Ocse”. Questo mese l'Aie ha corretto al ribasso le proprie stime sui consumi di diesel e benzina nell'ultimo trimestre dell'anno, rispettivamente per 260.000 e 450.000 b/g, proprio a causa del telelavoro.

**ILLEGALITA’**

1. **Venerdì 11 Settembre – SQ :** **Frodi carburanti, quello che il Libro blu non dice**

È stato piuttosto limitato lo spazio dedicato al fenomeno delle frodi nella distribuzione carburanti in occasione della presentazione del “Libro blu 2019” sull'attività dell'Agenzia delle Dogane, questa mattina a Roma. La natura celebrativa dell'evento mal si prestava a sollevare questioni puntuali e a sottolineare problemi aperti, ma era lecito aspettarsi almeno un accenno al fatto che il fenomeno è in piena espansione e, stando almeno alle testimonianze degli operatori più attenti, ha conosciuto una recrudescenza nella fase più acuta della crisi pandemica. Nonostante il susseguirsi di blitz e operazioni di Guardia di Finanza e delle stesse Dogane, resta il dubbio che siano necessari ulteriori interventi legislativi. E la presenza di esponenti di primo piano delle istituzioni all'evento odierno poteva essere l'occasione per richiamare l'attenzione sul punto.

La presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati, ha elogiato il “lavoro serio e approfondito” svolto dal direttore Marcello Minenna dal suo insediamento all'inizio dell'anno, sottolineando la “valenza strategica” dell'Agenzia che “deve stimolare il Governo rispetto a progetti di modernizzazione di scali portuali e interportuali”. A questo proposito ha indicato la “grande occasione delle risorse del Recovery Fund” per la digitalizzazione dell'intero sistema doganale. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha espresso “ringraziamento e gratitudine del Governo e del Paese a tutti i dipendenti dell'Agenzia”, in particolare per la “abnegazione e dedizione in questi mesi difficili”, e a Minenna “che ha saputo affrontare con intelligenza questo momento, semplificando e razionalizzando la filiera della distribuzione dei materiali sanitari”. Anche Conte ha parlato del possibile utilizzo dei fondi europei per la “modernizzazione delle infrastrutture doganali e logistiche” e dell'importanza del “controllo preventivo di intelligence per promuovere legalità e trasparenza”. Unico politico a dare importanza alla questione delle frodi nella distribuzione carburanti è stato il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, in collegamento da Berlino, esprimendo “apprezzamento per le forme sempre più efficaci di contrasto alle frodi in un settore nevralgico come quello del commercio dei carburanti e degli oli minerali”, in particolare attraverso “la diffusione del Das telematico, l'ampliamento della rete Infoil e la stretta sui depositi fiscali illegali di carburanti”. Minenna ha infine sottolineato l'attività dell'Agenzia nel contrasto all'illegalità nei settori dei carburanti, dei tabacchi e dei giochi “dove si annida la malavita” e dove cresce quell'economia sommersa che “è una cancrena per l'economia reale di un paese moderno e democratico”. Minenna ha sottolineato il ruolo del lavoro di intelligence per analizzare complesse banche dati anche internazionali e analisi di rischio, elogiando “l'alta specializzazione dei dipendenti” che consente controlli e verifiche dalle raffinerie ai punti vendita, mentre col procedere dell'informatizzazione sarà sempre più praticabile il controllo da remoto. Dal punto di vista operativo, le attività di controllo, sanzione e repressione sembrano dunque procedere senza sosta, come testimoniano i dati del Libro blu, mentre l'Agenzia proprio in queste settimane sta tirando le fila proprio dell'applicazione allargata di Infoil e dell'introduzione del Das telematico con incontri ad hoc con gli operatori. Insomma, tutto bene? Non proprio. Il fenomeno delle frodi sembra essere sempre un passo avanti, articolandosi in reti sempre più complesse che sembrano rigenerarsi dopo ogni blitz, facendo spesso capo alle stesse persone e organizzazioni. Senza contare gli stop della giustizia amministrativa proprio delle iniziative più significative delle Dogane, quel congelamento delle licenze fiscali che sembrava essere il silver bullet per prosciugare istantaneamente i canali del mercato parallelo. Senza contare che gli ultimi dati europei sull'evasione Iva (che pure non è competenza diretta delle Dogane) segnalano che l'Italia resta di gran lunga il primo Paese europeo per perdita di gettito tra le maggiori economie del continente, con una quota che è più del doppio (24,5%) rispetto alla media UE (11%) e oltre 35 miliardi di euro di mancati incassi nel 2018. Spunti positivi arrivano sul fronte giudiziario: stamattina è iniziato il processo avviato dalla Procura di Pavia sul caso **Tecno Petrol**, mentre un altro procedimento, quello scaturito dall'indagine **Meduse al sole**, è arrivato a una sentenza di primo grado con condanne.  La celebrazione di oggi ha messo sotto i riflettori l'attività dell'Agenzia delle Dogane nelle operazioni più strettamente legate all'emergenza sanitaria – nei mesi del lockdown non passava settimana senza l'annuncio dello sdoganamento di un carico di mascherine chirurgiche. C'è da sperare che altrettanta attenzione sia posta sul fenomeno delle frodi nella distribuzione carburanti, non solo sotto il profilo dei controlli e della repressione ma anche di un più rapido ed efficace collegamento con Governo, Parlamento e Magistratura.

***Considerazioni*** *: Prima parte – Gli Elogi. Non è in discussione il fatto che in Italia ci siano persone e strutture che facciano bene il loro lavoro e questo vale certamente per l’ Agenzia delle Entrate, la GdF, ma gli elogi da parte della politica sono solo il frutto di una ormai atavica tendenza alla autocelebrazione di tutto il sistema. I risultati rimangono quelli che sono: l’Italia con i suoi oltre 35 miliardi di evasione Iva l’ anno è leader in Europa al 25 % contro una media dell’ 11 %. Questo è da molti anni. Quindi… gli elogi solo perché la situazione non è peggiorata ? Seconda parte – I processi : Finalmente una buona notizia…!!!! Processo e sentenza di primo grado con condanne per “Meduse al sole” (operazione del Luglio 2019) ed avvio del processo sul caso Tecno Petroli (operazione del Febbraio del 2020). Domanda n. 1 : Cosa ne è della decina (almeno 30) operazioni di Procure e GdF precedenti (dal 2016 ad oggi)? Domanda n. 2 : Quali sono le aziende coinvolte nel processo “Meduse al Sole” e oggetto di condanna ? E’ lecito finalmente identificarle ? Quali sono le condanne ? Quando è previsto il processo di secondo grado ? Nel frattempo queste aziende continuano ad operare ? Qualcuno le controlla ? Perché non c’è traccia di notizia neppure sulla stampa locale ? Magari SQ riesce a saperne qualcosa ? Naturalmente l’attesa adesso è tutta per l’esito del processo a carico di Tecno Petroli.*

1. **Mercoledì 16 Settembre – SQ :** **Carburanti, dieci arresti per contrabbando. L'operazione della Guardia di finanza di Bergamo. Oltre 4 milioni di litri in nero dalla Polonia**

I militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Bergamo hanno dato esecuzione a un'ordinanza di custodia cautelare in carcere nei confronti di 10 persone accusate di associazione a delinquere, con base in provincia di Bergamo, dedita all'illecita importazione nel territorio italiano di oli lubrificanti e altri carburanti e che ordina altresì il sequestro di 2,8 milioni di euro, corrispondenti al profitto del reato determinato dalle imposte sulla produzione e sui consumi e dalle accise evase, gravanti sul prodotto illecitamente commercializzato. (….) I Finanzieri del Nucleo di Polizia Economico Finanziaria di Bergamo, attraverso intercettazioni telefoniche ed ambientali, servizi di osservazione, pedinamenti, acquisizione di testimonianze, indagini finanziarie e l'approfondimento di segnalazioni per operazioni finanziarie sospette hanno smascherato un'organizzazione criminale costituita da 21 soggetti accusati, a vario titolo, di gestire il commercio in nero di rilevanti quantitativi di prodotti petroliferi introdotti di contrabbando in Italia. Il sistema criminale, come lo ha definito il Gip nel suo provvedimento di arresto, è stato dettagliatamente ricostruito dai militari impegnati nelle indagini e prevedeva l'acquisto del prodotto presso raffinerie in Polonia ad opera di alcuni sodali stabiliti in quel Paese, i quali avevano il compito di inviarlo in Germania, presso un deposito di cui l'organizzazione aveva la disponibilità. Dalla Baviera, dopo aver attraversato l'Austria, il carico giungeva attraverso il Brennero in Italia, all'interno di cisterne di Pvc della capienza di 1.000 litri, trasportate a bordo di tir telonati. All'arrivo presso un capannone, individuato in provincia di Milano, il prodotto veniva travasato in autocisterne per la successiva consegna a cura di autotrasportatori ai clienti finali, principalmente nel Sud Italia. Per i clienti stabiliti nelle regioni del Nord, invece, il prodotto veniva consegnato direttamente senza essere stoccato nel deposito milanese. Talvolta il trasporto avveniva su rotaia mediante cisterne della capienza di 30.000 litri che, all'arrivo presso l'interporto di Melzo (MI), venivano prelevati da tir in uso all'organizzazione per la successiva consegna. (….) A finire in carcere a Bergamo un cinquantaquattrenne residente a Carobbio degli Angeli (BG), ritenuto il capo e promotore dell'organizzazione, un cinquantasettenne di Gorlago (BG), un cinquantunenne di Trezzano sul Naviglio (MI) con precedenti per ricettazione, truffa, associazione a delinquere per clonazione di carte di credito, un sessantaduenne di Meda (MB) già indagato per bancarotta, frode fiscale, truffa, riciclaggio e falso in bilancio e un trentaquattrenne di Albairate (MI). Tra le persone destinatarie del provvedimento di arresto anche 5 soggetti di nazionalità polacca, per i quali è stata intrapresa la procedura di rintraccio. Nel corso delle indagini, nonostante siano stati intercettati dai finanzieri diversi carichi, l'associazione ha cercato di volta in volta di rimodulare il suo modus operandi, per non interrompere l'illecito traffico. Tra i principali acquirenti figurano imprese operanti nel settore dei trasporti, aziende agricole, società dedite alla commercializzazione di prodotti petroliferi e distributori stradali. (….)

***Considerazioni :*** *un’altra storia di ormai ordinaria delinquenza, direi più nostrana che d’ Oltre Alpi, se non fosse per il maggior costo di trasporto rispetto alla più gettonata Slovenia, d’altra parte marginale rispetto alla evasione di Iva ed accise tale da rendere ancora vantaggioso il trasferimento dalla Polonia anche al profondo Sud del mondo tipo Terra del Fuoco. Noi vorremmo conoscere piuttosto gli “squali” di lingua italiana, le società che commercializzano i prodotti petroliferi, i depositi, i punti vendita gli attori diretti o semplicemente i collaborazionisti protetti da leggi e regolamenti evidentemente a loro favorevoli, per isolarli, forse anche un altro mezzo per razionalizzare la rete di distribuzione*.

1. **Venerdì 18 settembre – QE : Depositi prodotti oil, le Entrate intervengono sull’esigibilità Iva. Versamento anticipato per trasferimento da struttura fiscale a commerciale**

Con la risposta all’interpello n. 376 del 17 settembre l’Agenzia delle Entrate fornisce alcuni chiarimenti sull’esigibilità dell’Iva relativamente a deposito fiscali e immissioni in consumo. L’Agenzia spiega che i titolari dei depositi devono pagare l’Iva anticipata al momento dell’estrazione dei prodotti petroliferi anche nel caso in cui avvenga un trasferimento presso un deposito commerciale. La società che ha proposto l’interpello – nella propria soluzione interpretativa - sosteneva infatti di poter essere esentata nel caso di trasferimento da un deposito fiscale a quello commerciale attraverso una polizza fideiussoria o con una fideiussione bancaria. Le Entrate inoltre aggiungono che la mancata valorizzazione dell’Iva delle operazioni di cessioni dei prodotti, che avvengono all’interno dei depositi o che riguardano un mero trasferimento tra gli stessi, “serve a garantire l’effetto antifrode della disciplina” (sui cui interviene anche l’ultimo DL Fiscale, poi convertito con la legge n. 157 del 2019), legando l’esigibilità dell’Iva all’immissione in consumo da deposito fiscale o all’estrazione da deposito di destinatario registrato. (….) l’Agenzia infine precisa che, con riferimento ai trasferimenti dei prodotti tra le due tipologie di depositi, “non sussistono i requisiti oggettivi e soggettivi” previsti per l’esclusione dal pagamento dell’Iva anticipata.

1. **Mercoledì 16 Settembre – SQ :** **e-Das, rischio caos.**

Alla vigilia dell'entrata in vigore dell'obbligo del Das telematico, in programma il prossimo primo ottobre, le incertezze sembrano essere ancora molte. L'evento organizzato ieri dalle Dogane (che l'italianissima Agenzia ha preferito chiamare open hearing) è stato l'occasione per raccogliere i forti dubbi degli operatori del settore. Dubbi sull'effettiva possibilità di partire con tutte le funzionalità tra due settimane, in mancanza di una circolare esplicativa, della promessa app per gli operatori e in presenza di molti “buchi” sia nei sistemi che nelle procedure che l'Agenzia dovrebbe garantire e mettere a disposizione. L'e-Das è strumento da molti ritenuto fondamentale per la lotta alle frodi, in quanto consente di tracciare i movimenti di carburanti, ed è quindi opportuno che parta nei termini previsti. Ma se l'amministrazione pubblica competente non ha preparato per tempo tutti gli strumenti necessari perché sia così, il rischio è, come minimo, di partire con un “doppio binario” che si porti appresso, almeno per i primi tempi, il sistema cartaceo. All'estremo, un avvio che non prevedesse forme di flessibilità potrebbe portare a serie disfunzioni nel sistema di distribuzione dei prodotti petroliferi. Ci mancherebbe solo questo.

**MERCATO**

1. **Venerdì 18 Settembre - QE :****Opec-non Opec, rispetto quote produttive “vitale per stabilità del mercato”**

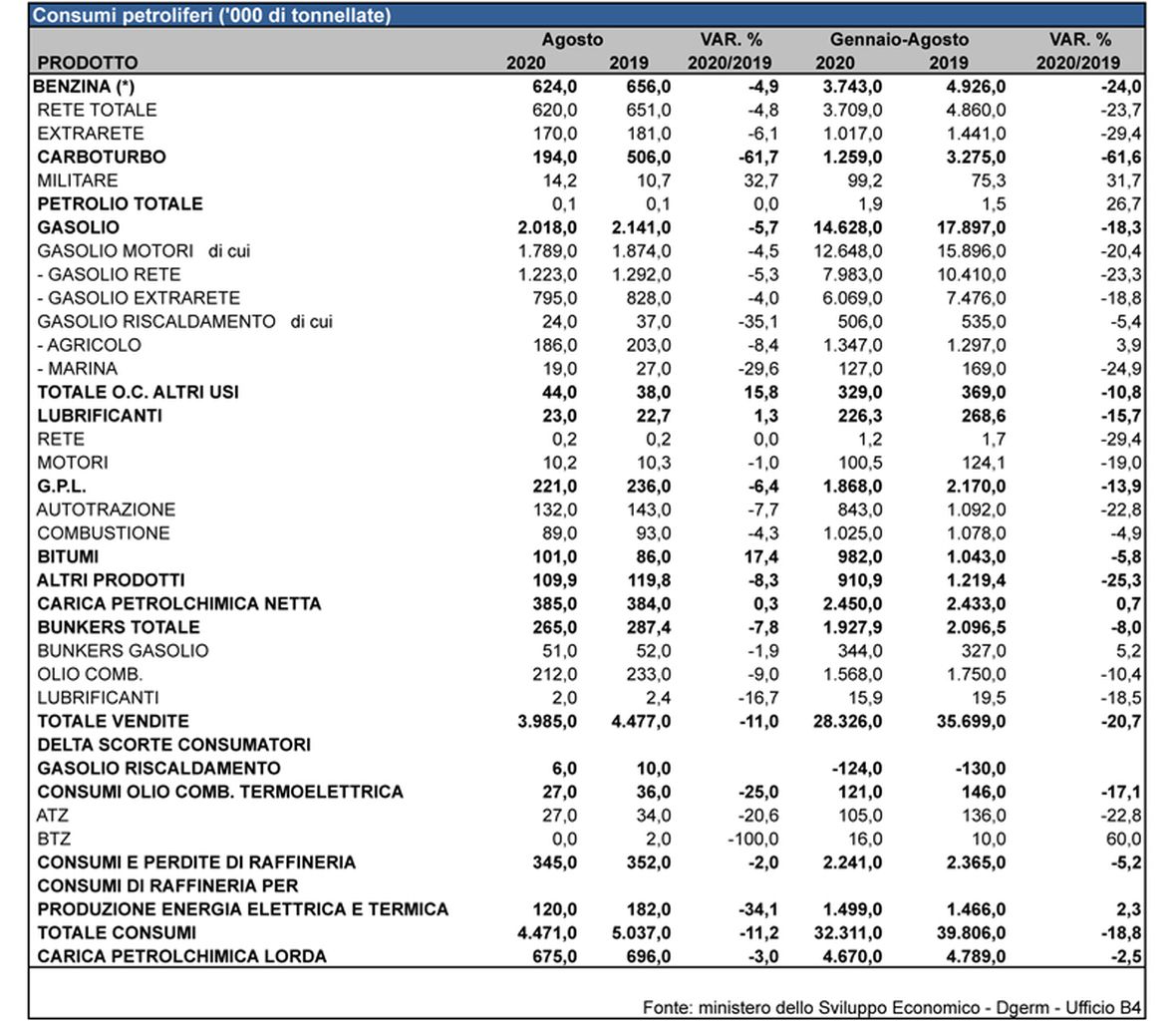
Il rispetto dei limiti alla produzione di petrolio è “vitale” per “contribuire a garantire la stabilità del mercato petrolifero a lungo termine” per questo i Paesi Opec-non Opec hanno deciso di concedere più tempo ai produttori inadempienti per recuperare i tagli non ancora apportati. Il Comitato congiunto di monitoraggio ministeriale (Jmmc) del Cartello – nella riunione che si è tenuta ieri – ha esaminato i dati sull'output di agosto e “ha ribadito l’importanza di compensare i volumi in eccesso”, stabilendo di prolungare il tempo a disposizione fino al termine di dicembre. Tra i “ritardatari” ci sono anche player di primo piano come Emirati arabi, Nigeria e Iraq. Come di consueto sono stati i sauditi a dettare la linea. Il ministro dell’Energia di Riyad, Abdulaziz bin Salman, ha detto – secondo quanto riportato dall'agenzia*Reuters* – “che la piena conformità al piano dei tagli non è un atto di carità ma è parte integrante dello sforzo collettivo per massimizzare l’interesse e i guadagni di ogni singolo membro di questo gruppo.” Per fronteggiare gli effetti del Covid sui consumi petroliferi e la discesa dei prezzi l’alleanza guidata da Arabia Saudita e Russia ad aprile aveva deciso un taglio dell’output di 10 milioni di barili da ridurre poi nei mesi successivi. Dal meeting (ancora in modalità online di ieri) è emerso che i grandi produttori di greggio restano preoccupati per il possibile impatto dell’aumento dei contagi da Covid sulla domanda petrolifera, nonostante le prime indicazioni di un calo delle scorte e di una ripresa dei consumi. Il Jmmc – si legge in una [nota](https://www.opec.org/opec_web/en/press_room/6099.htm) - infatti ha sottolineato “l’importanza di essere proattivi” e ha raccomandato ai Paesi dell’alleanza “di essere disponibili ad adottare ulteriori misure quando sarà necessario”. (….)

1. **Mercoledì 16 Settembre – QE :****Consumi petroliferi, ad agosto -11,2% . Flessione meno marcata rispetto ai mesi precedenti anche grazie al turismo. Benzina e diesel -4,6%, avio giù del 61,7%. UP: “Verso calo superiore all’8% a settembre”**

Consumi petroliferi in calo anche ad agosto con una flessione però meno marcata rispetto ai mesi precedenti (a luglio -13,9%). Dai dati provvisori resi noti dal Mise, infatti, emerge che la riduzione nella richiesta dei prodotti oil è pari all’11,2% sullo stesso mese del 2019. In particolare, la domanda mensile si attesta a circa 4,5 milioni di tonnellate: -566.000 ton nel confronto con agosto di un anno fa.

I consumi di benzina e diesel, a parità di giorni lavorativi, sono risultati pari a 2,4 mln ton (di cui 0,6 mln di benzina) e 1,8 mln di diesel, con un calo del 4,6% (-117.000 ton) sullo stesso mese del 2019. Il turismo nazionale ha quindi determinato un recupero dei volumi dei carburanti che, “pur essendo ancora in territorio negativo rispetto al 2019, hanno continuato a rilevare cali più contenuti rispetto ai mesi scorsi”, sottolinea l’Unione Petrolifera in una nota. Nel dettaglio la benzina totale ha mostrato un calo del 4,9% (-32.000 ton) e quella venduta sulla rete, sempre rispetto ad agosto 2019, una flessione sostanzialmente analoga (4,8%). Il gasolio autotrazione mostra un decremento del 4,5% (-85.000 ton), mentre il prodotto venduto sulla rete del 5,3%, “in conseguenza di una contrazione più contenuta” di quello extrarete (usato soprattutto per il trasporto merci: -4%). Per i consumi di Gpl autotrazione la flessione è del 7,7% a 132.000 ton. (….)

Venendo infine al periodo gennaio-agosto, i consumi sono risultati pari a 32,3 mln ton, con una flessione del 18,8% (-7.495.000 ton) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. I consumi di carburanti autotrazione (benzina+gasolio) sono stati di 16,4 mln ton, con un decremento del 21,3% (-4.431.000 ton) sul 2019.



1. **Giovedì 17 Settembre – SQ :** **Mercato auto: ancora profondo rosso (-32,9%) in Europa occidentale**

È ancora profondo rosso per il mercato auto dell'Europa Occidentale (Ue+Efta+Uk) fortemente colpito dagli effetti del Coronavirus. Lo rileva oggi in un comunicato il Centro Studi Promotor di Bologna. Dopo il calo del 39,5% dei primi sei mesi dell'anno si sono registrate contrazioni del 3,7% in luglio e del 17,6% in agosto. Vi è quindi qualche segnale di minore negatività, ma il quadro resta molto pesante. Il bilancio dei primi otto mesi chiude infatti con una contrazione rispetto allo stesso periodo del 2019 che è del 32,9% e a ciò si aggiunge che è dovuta a cali in tutti i mercati dell'area, nessuno escluso. La caduta è molto pesante anche nei cinque maggiori mercati in cui si concentra il 69,1% delle immatricolazioni dell'Europa Occidentale. In questo gruppo di mercati il risultato peggiore lo fa registrare la Spagna (-40,6%), seguita dal Regno Unito (-39,7%), dall'Italia (-38,9%), dalla Francia (-32%) e dalla Germania (-28,8%).

Proprio nel nostro Paese, rileva il comunicato sono emersi però i primi segnali di ripresa. Con il terzo miglior risultato dell'area in agosto. Il confronto con lo stesso mese del 2019 è ancora negativo, ma il decremento è soltanto dello 0,4% . Merito indubbiamente degli incentivi alla rottamazione introdotti dal decreto Rilancio, come modificato sulla base dell'emendamento Benamati, che, superando assurde pregiudiziali ideologiche, ha esteso gli incentivi anche all'acquisto di vetture diesel e a benzina con emissioni non superiori a 110 gr/km di CO2. (….)

**POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI**

1. **Lunedì 14 e 15 Settembre – QE :** **Accisa diesel, Costa: intervento “non significa più tasse”. La replica di UP. Confronto a distanza sui Sad. Per il ministro bisogna “lavorare insieme”. L’associazione è pronta a collaborare ma “no ad aumento della fiscalità”. “Il messaggio sia chiaro, gli automobilisti pagheranno di più”**

*Chiedo scusa a QE ma per ragioni di sintesi mi sono permesso di fare un mix dei due articoli pubblicati in sequenza il 14 e 15 Settembre*

Per il ministro Costa l'incremento dell’accisa sul diesel “non è aumento delle tasse” ma un “passaggio al green”. Secondo l’Unione Petrolifera le soluzioni avanzate fino ad oggi non sono “eque ed economicamente sostenibili per molti consumatori”. Sono le posizioni espresse dal ministro dell’Ambiente e da UP che oggi si sono confrontate, a distanza, sui sussidi ambientalmente dannosi (Sad) e in particolare sulla proposta della commissione ad hoc di aumentare l’accisa sul diesel per equipararla a quella sulla benzina.

Il primo a intervenire è stato il ministro. A Radio 24 Costa, ha precisato il suo punto di vista. Vale a dire si sta lavorando a un processo di “trasformazione” dei sussidi. Si tratta quindi “di lasciarli in mano alle stesse categorie che godono di quelli dannosi, per trasformarli in green. Il cosiddetto saldo zero”. Per Costa aumentare l’accisa sul diesel per allinearla a quella sulla benzina “non serve ad aumentare le tasse ma a compensare uno spostamento dal no green al green” attraverso un “livellamento”. *(Questo sì che una tesi ad alto contenuto acrobatico, ma degli show della politica ormai nulla ci stupisce !)*

Costa ha ricordato che l’operazione coinvolge anche Mef, Mise e Mit, dicasteri “che concordano” sulla linea del Minambiente che è basata sul “passaggio dai sussidi dannosi ai favorevoli”. Il ministro poi ha ribadito che “non si tratta di fare cassa” ma di aiutare “coloro che puntano sul green” con la possibilità quindi di far “rimanere (i sussidi - ndr) alle categorie” *(???)* . (….)

La replica non si è fatta attendere. UP precisa che “non ritiene condivisibile l’approccio seguito in quanto né equo né socialmente ed economicamente sostenibile per molti consumatori che subirebbero un ulteriore aumento della fiscalità”. Non solo gli autotrasportatori ma anche “tutti quegli utenti che difficilmente potranno beneficiare degli incentivi che si troverebbero a finanziare”, si legge in una nota. (….)

Comunque - ha detto Spinaci - “mi sembra, dalle parole del ministro che una decisione sia già stata presa, dicendo che esistono i 19 miliardi”. Una cifra individuata dall’ultimo “[catalogo](https://pagellapolitica.it/dichiarazioni/8708/lo-stato-da-19-miliardi-di-sussidi-a-chi-inquina)” sui “Sad redatto dal Minambiente. In un' [audizione](https://www.quotidianoenergia.it/module/news/page/entry/id/455047) in Parlamento, a fine luglio, Gualtieri aveva accennato al taglio dei Sad  "per incentivare la transizione ecologica" senza fornire però dettagli mentre Costa sostiene che si sta lavorando a un processo di “trasformazione” dei sussidi "lasciandoli alle stesse categorie che ora godono di quelli dannosi, per trasformarli in green". Il problema, per il presidente di UP è che questi soldi “non esistono, non vengono pagati”. Chi usufruisce dei sussidi “non li paga quei 19 miliardi, quindi è evidente che quando verranno pagati con la cancellazione dei sussidi, ci sarà un aumento delle accise”, ha aggiunto Spinaci. “Vorrei che si dicessero le cose come stanno: l’automobilista con auto diesel pagherà di più”.  La misura più efficace per ottenere i “massimi miglioramenti ambientali” dal trasporto stradale resta, per UP, “quella di favorire il rinnovo del parco circolante con la massima velocità, sostituendo i veicoli più vecchi e inquinanti con mezzi a basse emissioni indipendentemente dalla loro alimentazione senza penalizzare il consumatore finale per il carburante utilizzato”. Nel corso dell’intervista il presidente di UP ha parlato anche dell’interlocuzione con il Minambiente che è avvenuta “attraverso atti formali” perché i contatti diretti “sono difficoltosi”.

***Commento :*** *Solo per dire che è stato proprio leggendo questi due articoli sulla “storia Sad” che mi è venuta l’idea di lanciarmi in qualche commento sui risultati elettorali, vedi nota introduttiva. Ho sempre avuto grande stima e simpatia nei confronti di chi ha prestato servizio nell’ Arma (mio nonno era un carabiniere e così un caro amico, poi nel vertice del Comando Generale e purtroppo scomparso qualche anno fa) e questo mi fa pensare che il Ministro Costa agisca in assoluta buona fede ed onestà intellettuale per dare un senso agli obiettivi del “green deal”. Mi dispiace solo che con certe dichiarazioni sembra non rendersi conto di finire per attribuirci, consciamente o meno, la patente di ingenui se non proprio di stupidi. Quella che avanzerei al Ministro è la richiesta di una dimostrazione di rispetto nei confronti di altri soggetti che possono vantare un background scolastico, professionale, culturale non inferiore al suo. Il “green deal” è condivisibile e va perseguito: per favore vediamo di portare avanti questo progetto nella maniera dovuta cioè nel rispetto della cosiddetta neutralità tecnologica tra i cui ingredienti c’è anche il rispetto delle persone con le quali ci si confronta. Mi ha infatti colpito il fatto che il presidente di UP abbia detto che i rapporti con il MATTM “sono difficoltosi”. Non dovrebbe essere così e conoscendo molto bene il presidente di UP dubito che la responsabilità sia sua.*

1. **Martedì 15 Settembre – SQ :** **Comunità energetiche, ecco il decreto. Tariffe premio di 100 €/MWh per l'autoconsumo e 110 € per le comunità rinnovabili per 20 anni**

Una tariffa premio per 20 anni di 100 euro per MWh per le configurazioni di autoconsumo e 110 euro per le comunità energetiche rinnovabili, in alcuni casi parzialmente cumulabile con le detrazioni fiscali per gli edifici. Lo prevede il nuovo decreto Mise sulle comunità energetiche firmato oggi dal ministro Stefano Patuanelli. (….) Senato Gianni Girotto (M5S) : Anticipando i tempi di recepimento della direttiva sulle fonti rinnovabili, con la firma del decreto Mise siamo tra i primi Paesi UE a dare il via alla stagione dell'autoconsumo collettivo e delle comunità energetiche, grazie alla quale cittadini, imprese e Comuni potranno finalmente attivarsi collettivamente per produrre e consumare energia a livello locale, riducendo i costi dei consumi elettrici, alimentando la crescita economica e abbattendo le emissioni inquinanti e i conseguenti impatti ambientali e sanitari. Si tratta di un'iniziativa attraverso la quale si compie un importante passo verso la realizzazione del Green New Deal, un'iniziativa promossa da diversi stakeholders, fortemente sostenuta nella scorsa legislatura nell'esame della direttiva in Commissione Industria del Parlamento europeo dal collega M5S Dario Tamburrano, e completata nella commissione Industria del Senato, che presiedo, anche con la collaborazione dai colleghi parlamentari". “Con grande soddisfazione ho firmato oggi il decreto che introduce un incentivo a sostegno delle comunità energetiche e dell'autoconsumo”, ha dichiarato Patuanelli. “Si tratta di una svolta importante - aggiunge - che consentirà di sviluppare ulteriormente nel nostro Paese la produzione di energia da fonti rinnovabili, permettendo al contempo ai cittadini, alle Pmi, agli enti locali di consumare l'energia che producono”. Il provvedimento rende operativa una misura introdotta nel dicembre 2019 con il decreto Milleproroghe, che anticipando l'attuazione di una direttiva europea consente di costituire l'autoconsumo collettivo, attivabile da famiglie e altri soggetti che si trovano nello stesso edificio o condominio, e le comunità energetiche, a cui possono partecipare persone fisiche, PMI, enti locali, ubicati in un perimetro più ampio rispetto a quello dei condomini.

1. **Giovedì 17 Settembre – SQ :** **UE 2030, per ridurre la CO2 del 55% serviranno investimenti per 350 mld. La proposta di modifica della legge sul clima, la comunicazione della Commissione e la valutazione di impatto**

“Rendere più ambizioso l'obiettivo UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, portandolo al 55 % entro il 2030, è tanto fattibile quanto benefico per la salute, la prosperità e il benessere dei nostri cittadini”. È quanto si legge nella comunicazione della Commissione UE “Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini”, presentata oggi. Il documento accompagna la proposta di revisione della legge UE sul clima (regolamento 2018/1999) con l'innalzamento dal 40% al 55% dell'obiettivo vincolante dell'Unione in materia di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. La proposta di modifica dispone inoltre che entro il 30 giugno 2021 la Commissione riesamini la pertinente legislazione unionale per conseguire gli obiettivi al 2030 e la neutralità climatica al 2050.

“Pur senza sottovalutare le sfide poste dalla necessità di mobilitare investimenti aggiuntivi ingenti nel prossimo decennio e di promuovere una transizione giusta”, si legge nella comunicazione, “ci troviamo davanti a un'opportunità di crescita sostenibile e di investimenti a lungo termine capaci di rilanciare l'economia dell'Unione nel contesto della ripresa dalla Covid-19. Un obiettivo più ambizioso per il 2030 contribuirà a delineare una traiettoria più graduale di riduzione delle emissioni e una transizione socioeconomica più equilibrata verso la neutralità climatica nei prossimi trent'anni. Sarà quindi più credibile, più prudente e più equo nei confronti delle generazioni future”.

Secondo la valutazione di impatto, i costi del sistema energetico aumenteranno dal 10,6 % del Pil nel 2015 a circa l'11 % nel 2030. Gli investimenti medi annui nel sistema energetico, compresi i trasporti, devono aumentare nel periodo 2021-2030 rispetto al periodo 2011-2020: servirebbero 312 miliardi di euro per conseguire una riduzione del 50% delle emissioni di gas a effetto serra e circa 350 miliardi di euro per conseguire riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra del 55%.

Ciò nonostante, si legge nella valutazione di impatto, gli effetti sulla competitività complessiva dell'UE sono positivi, grazie al miglioramento dell'efficienza energetica e della circolarità e alla promozione dell'innovazione. L'UE, si legge nel documento, trae profitto dalla sua posizione pionieristica nell'intensificazione dell'azione contro i cambiamenti climatici a livello mondiale. L'allocazione gratuita nel quadro del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE potrebbe ancora contribuire a prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, ma sono allo studio anche altre misure. Le Pmi dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale nella transizione, in particolare come fonte di innovazione in tutti i settori economici.

***Considerazioni*** *: Confesso di ritenere le dichiarazioni rilasciate solo un compendio di parole in libertà… Non contesto il concetto in generale, ma vorrei che certe tesi fossero sostenute con qualche dettaglio, in certi casi anche in termini di economics …. Lo so che chiedo troppo ma…..*

* *Cosa si intende per “prosperità e benessere dei nostri cittadini” ? Come si misurano ?*
* *Perché un obiettivo più ambizioso per il 2030 dovrebbe consentire una transizione socio-economica più equilibrata nei prossimi trenta anni ?*
* *Dove l’ Europa può ragionevolmente trovare altri 350 miliardi di euro (10-11% del PIL) nei prossimi 10 anni ?*
* *In che modo gli effetti sulla competitività complessiva dell’ UE saranno positivi ? Perché miglioramento della efficienza ? Efficienza in che cosa ? Quale è l’effetto della circolarità ? La promozione all’ innovazione ?*
* *Competitività rispetto a chi ? Alla Cina ? Agli USA ? A San Marino ? A chi altro ?*
* *Quale è il profitto che verrebbe all’ UE per la sua posizione “pioneristica” nell’ azione contro i cambiamenti climatici ???*
* *Ruolo fondamentale delle PMI ?*

*A certe domande la politica trova sempre una risposta…. anche perché, purtroppo, la fantasia non le manca anche se poi la realtà è quasi sempre molto diversa.*

1. **Giovedì 17 Settembre – SQ :** **Fondo per la transizione giusta, le condizioni per i progetti nel gas. Gli emendamenti approvati ieri dal Parlamento UE. Via libera anche alla decisione sui nuovi fondi per il bilancio UE (con Ets e Plastic tax) e ai regolamenti su emissioni navi e test Rde sulle auto.**

Sono quattro gli atti significativi per il settore energetico che ieri il Parlamento europeo ha approvato con modifiche: il regolamento sul Fondo per la transizione giusta (Just transition fund – Jtf), con l'apertura a progetti nel gas naturale; la decisione del consiglio UE che dovrà individuare nuove risorse di gettito per il bilancio unionale (tra cui l'Ets e la tassa sulla plastica); il regolamento sul sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi; il regolamento sui test di emissione per auto e veicoli commerciali leggeri basati sulle reali condizioni di guida (Rde), con la proposta di un abbassamento annuale del fattore di conformità alle nuove regole fino a un azzeramento il 30 settembre 2022, oltre all'introduzione di requisiti più severi per i sistemi portatili per i test entro giugno 2021. Quanto al Fondo per la transizione giusta, il Parlamento il Parlamento ha disposto che vi potranno attingere anche progetti di investimento in attività relative al gas naturale nelle regioni fortemente dipendenti dal carbone, a condizione che tali attività rispettino tutte le seguenti condizioni: sostituiscano l'uso di carbone, lignite, torba, shale oil; siano compatibili con l'uso di idrogeno verde, biogas e biometano; contribuiscano agli obiettivi UE sul clima accelerando l'uscita dal carbone; comportino riduzioni significative delle emissioni di gas serra e dell'inquinamento atmosferico e aumentino l'efficienza energetica; contribuiscano alla lotta alla povertà energetica; non ostacolano lo sviluppo delle rinnovabili nei territori interessati. I progetti dovranno inoltre essere qualificabili come ecologicamente sostenibili in base a quanto stabilito dal regolamento UE 2020/852 sulla tassonomia per la finanza sostenibile, anche se su questo punto sono ammesse deroghe “in casi debitamente giustificati” a condizione che lo Stato proponente possa giustificare nel proprio piano per la transizione, la necessità di sostenere il progetto e la sua coerenza con gli obiettivi UE e il Pniec. Più in generale, il Parlamento ha chiesto per un sostanziale aumento delle risorse del Jtf dal bilancio UE per il periodo 2021-2027 (25 miliardi di euro a prezzi 2018, rispetto agli 11 miliardi proposti dalla Commissione e alla riduzione a 7,5 miliardi di euro concordata dal Consiglio europeo). Questo importo dovrebbe essere integrato da ulteriori 32 miliardi, a prezzi correnti, come proposto dallo Fondo UE per la ripresa.

I deputati hanno inoltre confermato le disposizioni fondamentali delineate dalla commissione per lo sviluppo regionale nei suoi progetti di raccomandazione: fornire sostegno alle persone, all'economia e all'ambiente; creare un "meccanismo di ricompensa ecologica" che permetta l'assegnazione del 18% del totale delle risorse del Fondo ai Paesi UE che riducono le emissioni di gas serra più rapidamente; una quota dell'1% della somma totale assegnata alle isole e un altro 1% alle regioni ultraperiferiche; un tasso di cofinanziamento fino all'85% dei costi per i progetti ammissibili in tutta l'UE; la possibilità di trasferire le risorse da altri fondi di coesione su base volontaria; l'ampiamento dell'ambito di applicazione per includere: microimprese, turismo sostenibile, infrastrutture sociali, università e istituti di ricerca pubblici, tecnologie per lo stoccaggio di energia, teleriscaldamento a basse emissioni, mobilità intelligente e sostenibile, innovazione digitale, comprese l'agricoltura digitale e di precisione, progetti per la lotta alla povertà energetica, nonché cultura, istruzione e sviluppo delle comunità; una deroga per gli investimenti in attività collegate al gas naturale per le regioni che dipendono fortemente dall'estrazione e dalla combustione di carbone, lignite, scisto bituminoso o torba, posto che possano considerarsi "ecosostenibili" a norma del regolamento in materia di tassonomia e che rispettino sei condizioni cumulative aggiuntive. I negoziati interistituzionali sul Jtf dovrebbero iniziare il prima possibile e riguardare tutti i temi in discussione, tranne la dotazione finanziaria, su cui si dovrà trovare un accordo durante i colloqui sul quadro finanziario pluriennale (Qfp), organizzati in parallelo. Quanto alle regole sulle emissioni delle navi, il Parlamento chiede di sottoporre all'Ets le navi di stazza lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate e, in aggiunta, alle compagnie di navigazione di ridurre di almeno il 40% le emissioni annue di CO2 per attività di trasporto entro il 2030. Tra gli emendamenti, anche l'istituzione di un "Fondo per gli oceani" per il periodo 2022-2030, finanziato con i proventi della vendita all'asta dei permessi Ets, per rendere le navi più efficienti dal punto di vista energetico e per sostenere gli investimenti in tecnologie e infrastrutture innovative come i combustibili alternativi e i porti ecologici. Il Parlamento dovrà ora avviare i negoziati con gli Stati membri sulla forma finale della legislazione, sulla base del mandato approvato. Quanto alle regole sulle emissioni delle auto, il Parlamento dovrà ora avviare i negoziati con gli Stati membri dell'UE per concordare le regole finali. Quanto infine alle nuove risorse per il bilancio UE, il voto di ieri consentirà al Consiglio UE di adottare rapidamente la decisione sulle nuove risorse e di avviare il processo di ratifica nei 27 paesi membri, così da poter lanciare il piano di ripresa al più presto.

*No comment…..*

**TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE**

1. **Venerdì 18 Settembre – QE :** **Fca, 800 milioni dalla Bei per l'elettrificazione**

Ammontano a quasi 800 milioni di euro i finanziamenti che la Bei ha concesso a Fca per l'elettrificazione delle auto. In particolare, 485 milioni di euro serviranno per finanziare la produzione di una nuova gamma di auto ibride plug-in prodotte nello stabilimento di Pomigliano in Campania e le iniziative di ricerca, sviluppo e innovazione per l'elettrificazione, la connettività e le tecnologie di guida autonoma condotte principalmente presso i laboratori Fca di Torino. La linea di credito Bei copre il 75% del valore totale dell'investimento di Fca nel quadriennio 2020-2023, con una durata di cinque anni e tassi di interesse particolarmente favorevoli grazie al rating AAA dell'obbligazione.

Prima dell'estate la Bei ha finalizzato un'altra operazione di finanziamento da 300 milioni di euro per investimenti in corso nel triennio 2019-2021, per le linee di produzione di veicoli ibridi plug-in presso gli stabilimenti di Melfi (Basilicata) e di veicoli elettrici a batteria a Mirafiori.

I contratti conclusi nel 2020 consolidano la partnership di lunga data tra BEI e FCA, che dal 2010 si è tradotta in dieci operazioni per complessivi 3,2 miliardi di euro di finanziamenti, principalmente a sostegno dell'innovazione tecnologica e con implicazioni di ampio respiro per le industrie manifatturiere collegate.

1. **Venerdì 18 Settembre – SQ :** **Auto elettrica, Fca e la tariffa flat per la ricarica. Il nuovo servizio sarà presentato a ottobre, al via a gennaio.**

Fca entra nel mondo dell'elettricità. Un abbonamento annuale, con una tariffa flat in base alle proprie esigenze, per ricaricare la propria auto elettrica. Il nome commerciale del nuovo servizio che il Gruppo automobilistico intende lanciare in collaborazione con Engie Eps si saprà solo per la metà di ottobre, ma la novità, annunciata lunedì a Torino in occasione dell'inaugurazione del progetto V2G del gruppo italoamericano nello storico stabilimento di Mirafiori punta a diventare una delle colonne portanti dell'offerta della casa automobilistica per aumentare le vendite della nuova 500 elettrica, e non solo.

“Il proprietario di un'auto elettrica è costretto a districarsi in una giungla di tariffe, di operatori, di complesse pratiche burocratiche e perdite di tempo per dotarsi di un punto di ricarica privato”, ha detto Roberto Di Stefano, responsabile per la e-mobility di Fca nell'area Emea. “Inoltre è quasi impossibile fare un confronto certo di costo, su quanto costa oggi muoversi con un'auto elettrica rispetto a quanto si spendeva prima per il carburante con un veicolo a combustione”. Quello a cui Fca e Engie Eps stanno lavorando, spiega Di Stefano, è quindi un servizio esclusivo per i propri clienti per semplificare e rendere i costi trasparenti direttamente in bolletta. “Abbonandosi al nostro servizio e scegliendo all'interno di un panel di fornitori di energia che noi indicheremo, potranno avere in funzione dei km che stimano di percorrere in un anno un costo mensile flat, fisso per tutto l'anno, che li metterà nelle condizioni di ricaricare a casa, ma anche in pubblico senza ulteriori costi”. Tariffa mensile che verrebbe aggiornata dopo un anno qualora i km percorsi risultassero superiori a quelli previsti da contratto. Questo grazie al sistema di monitoraggio digitale e consultabile tramite l'app easycharger o su computer. (….)

1. **Venerdì 18 Settembre – SQ : Auto elettrica, Volkswagen e General Motors lanciano la sfida a Tesla. Cronologia settimanale della mobilità 7 - 11 settembre**

**Corsa all'elettrico.**Il presidente del consiglio di fabbrica di Volkswagen, Bernd Osterloh, ha lanciato la sfida a Tesla dichiarando che entro il 2023 il gruppo tedesco produrrà più auto elettriche della casa di Elon Musk. “Se Tesla apre tre fabbriche che possono produrre tra 300.000 e 500.000 automobili all'anno, allora stiamo parlando di un milione e mezzo di unità. Vogliamo raggiungere quella cifra entro il 2023, probabilmente anche prima – ha detto Osterloh –

**Dalla Cina.**Nel paese asiatico le auto a guida autonoma saranno ampiamente commercializzate entro tre anni. È la previsione delle startup del settore auto cinesi. “Quello dei robotaxi è il principale mercato per le auto a guida autonoma”, ha dichiarato alla *Cnbc* Jianxiong Xiao, ceo della società di tecnologia per auto autonome AutoX, azienda finanziata dal gigante dell'e-commerce Alibaba. Intanto a Pechino il colosso digitale cinese Baidu ha recentemente lanciato un nuovo servizio di taxi a guida autonoma, chiamato “Apollo Go” e dotato inizialmente di 40 vetture in prova.

**Sharing a due ruote.**Sono 35mila in tutta Italia le bici a disposizione degli utenti per il servizio di noleggio a breve. A riportare la dimensione del bikesharing italiano è l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility. Anche a Napoli intanto è attivo il servizio di monopattini elettrici di Helbiz con una flotta di 900 unità a due ruote, mentre a Roma Acciona ha incrementato la sua flotta di moto elettriche: le moto disponibili triplicheranno, passando da 500 a 1.700 unità, tutte alimentate da energia 100% rinnovabile.

**GM investe in Nikola.**General Motors ha acquistato per 2 miliardi di dollari l'11% della startup americana specializzata in mezzi pesanti a idrogeno e batteria. Sulla base dei sistemi di celle a combustibile di Nikola la casa americana svilupperà e produrrà il veicolo commerciale Badger, che dovrebbe entrare in produzione entro la fine del 2022.

**Piano auto Gran Bretagna.**Nuovi dettagli dal Governo di Londra sulle misure per incentivare l'adozione di veicoli elettrici nel Paese. Il segretario ai trasporti del Regno Unito, Grant Shapps ha annunciato l'installazione di punti di ricarica in siti popolari come supermercati e siti turistici, una segnaletica dedicata per i parcheggi attrezzati per i veicoli elettrici, oltre a 12 milioni di sterline in finanziamenti per investimenti in ricerca e sviluppo. Dipartimento dei Trasporti al lavoro anche con Autotrader, un sito per l'acquisto e la vendita di auto, per sviluppare una sezione dedicata ai veicoli elettrici sul loro sito Web per aiutare i potenziali acquirenti di veicoli elettrici con la loro decisione, con altri siti che dovrebbero seguire. Lo sviluppo della mobilità elettrica, ha dichiarato il segretario, “permetterà la creazione di 6mila posti di lavoro qualificati legati al settore nel paese”.

**Batterie senza fili.**Le batterie dei veicoli General Motors saranno senza fili. La casa americana infatti utilizzerà sui suoi modelli il primo BatteryManagement System wireless (wBMS) presentato dall'azienda americana Adi che consente di eliminare il tradizionale sistema di cablaggio, risparmiando fino al 90% dei collegamenti e fino al 15% del volume nel pacco batterie, oltre a migliorare la flessibilità di progettazione e la facilità di produzione.

**Incentivi esauriti**. Il fondo Mise da 100 milioni, destinato ai veicoli rientranti nella fascia emissiva di CO2 91-110 g/km è andato ad esaurirsi dopo pochi giorni. Lo segnala in una nota Unrae.

*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)