



## Newsletter N. 32 / 2020

26 Ottobre 2020

### RISERVATA

*Oggi l'onore della Prima Pagina spetta di diritto alla storia della "manina". Una storia di una gravità enorme che dimostra come il malaffare riesca ad arrivare nelle stanze del potere dove si fanno leggi, regolamenti, ecc. ma dimostra anche una buona dose di incompetenza di chi dovrebbe far funzionare dette stanze. Infatti la superficialità che consente ad una "manina" di modificare un documento è davvero una questione di incompetenza se non altro da parte di chi ha come compito quello di controllare le bozze dei documenti finali. La "manina" ovviamente rimarrà segreta ma chi si è fatto fregare vorremmo conoscerlo... in fondo siamo noi contribuenti che gli paghiamo lo stipendio.*

%%%%%%%%%

### Prima Pagina

1. *L'ombra delle frodi sulla transizione (SQ)*

### Illegalità

2. *Frodi carburanti, un gruppo di coordinamento al comando generale Gdf (SQ)*
3. *Frodi carburanti, sequestri a Napoli. Al centro la Pagi Carburanti (SQ)*
4. *Frodi carburanti, Minenna e la "manina" misteriosa (SQ)*
5. *La lotta alle frodi non fa paura (SQ)*
6. *Carburanti, sequestrati a Savona 7 depositi privati irregolari (SQ)*
7. *Frodi carburanti, nuova operazione a Verona. Al centro Nuova Petroli di Mozzecane (SQ)*

### Politica, Istituzioni & Associazioni

8. *Chiusure obbligatorie e moratoria: il piano dei gestori per razionalizzare la rete (SQ)*
9. *Carburanti: la razionalizzazione a un punto morto, servono idee nuove e condivise (SQ)*
10. *Rete carburanti, De Toma: d'accordo con i gestori (SQ)*
11. *Auto elettrica, le richieste di Anfia e Assilea. Le audizioni in Comm. Finanze del Senato (SQ)*

### Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

12. *Carburanti alternativi, il punto di Perrella sull'attuazione della Dafi (SQ)*
13. *Divieto di vendita di auto con emissioni superiori ai 50 g CO2/km (SQ)*
14. *Idrogeno, UE: mobilità settore chiave. In Europa 113 punti vendita pubblici (SQ)*
15. *Batterie e idrogeno, confronto Italia-Germania (SQ)*
16. *Idrogeno, intesa FS e Snam su trasporto ferroviario (SQ)*
17. *Cronologia settimanale della mobilità 12-18 Ottobre (SQ)*

## PRIMA PAGINA

1. **Venerdì 23 Ottobre – SQ : L'ombra delle frodi sulla transizione**

Ieri il direttore dell'Agencia delle Dogane **Marcello Minenna** ha lanciato un'accusa tanto grave quanto poco circostanziata su una "manina" che avrebbe cambiato le regole sui depositi fiscali generando "un vulnus nel sistema delle accise e delle autorizzazioni dell'Agencia che vale due miliardi di euro". Abbiamo chiesto un chiarimento in merito all'Agencia, per sapere tra l'altro quale fosse l'intervento normativo "preliminarmente discusso con il Mise e con il Mar (sic), in grado di riportare un ordine che era quello precedente della governance del processo delle accise sui carburanti". Per ora non abbiamo ricevuto risposta. Un'accusa gravissima che rafforza il dubbio che le connivenze, in tema di frodi ed evasione sull'Iva e le accise, siano ormai ai livelli più alti. Come denunciato a più riprese dagli "anonimi e onesti". Il dubbio che addirittura ci siano articolazioni dello Stato che lavorino per favorire chi froda.

È di qualche conforto la notizia che il comandante generale della Guardia di Finanza **Giuseppe Zafarana** ha pensato di istituire un gruppo di coordinamento delle attività contro queste frodi in seno al Comando generale, visto che è proprio il collegamento tra le tante indagini in corso a determinarne spesso il corto respiro. E visto che sempre più elementi sembrano rimandare a una "cupola" o comunque a un sistema i cui protagonisti ruotano nel corso degli anni ma restano in sostanza sempre gli stessi. Un sistema con addentellati anche all'estero, tra Russia, Svizzera e Slovenia.

Noto alle cronache da più di dieci anni è sicuramente Giuseppe Paparo, 53 anni, amministratore unico della Pagi Carburanti, detto "l'emiro vesuviano", oggetto in settimana di provvedimenti restrittivi da parte della Procura di Napoli per frodi carosello sui carburanti. Già nel 2009 su queste pagine si segnalavano sue scorribande, quando ancora si occupava di trasporti, in quel caso sui carburanti agevolati. Visti i precedenti, viene da chiedersi chi e su quale base gli abbia dato le licenze per operare nel settore petrolifero.

Ieri **Roberto Galdi**, responsabile della sezione controlli accise dell'Agencia delle Dogane, ha enumerato le iniziative dell'Agencia in materia di controlli, digitalizzazione e rilascio delle autorizzazioni. (...) Galdi ha detto che per completare la digitalizzazione della filiera serviranno altri 10-15 anni. Insomma, beato chi lo vedrà, il tracciamento della molecola.

(...) Anche il dibattito sulla **razionalizzazione della rete** è inevitabilmente distorto da questo fenomeno: in un momento di crisi come questo, in cui gli esercizi commerciali chiudono a grappoli, nel mercato petrolifero si discute di come obbligare a chiudere punti vendita definiti "inefficienti" o a "redditività insufficiente". Il paradosso è talmente macroscopico che viene da pensare che ci siano forti interessi a difesa dell'attuale assetto criminogeno. (....)

**Considerazioni :** *La parola "manina" mi ha sorpreso e scandalizzato quando me la sono trovata stampata in più di una pagina del libro "Io sono il potere – Confessioni di un Capo di Gabinetto della Prima, Seconda e Terza Repubblica", naturalmente anonimo, forse non per l'editore Feltrinelli (marzo 2020) . Quasi da non crederci .... e comunque superando il disgusto avevo ritenuto certe situazioni superate attraverso un controllo rivolto ad evitare iniziative autonome di altre aspiranti manine. Tutto sbagliato perché stando al dott. Minenna le manine esistono ancora, sono operative ..... Quando ho commentato qualche Newsletter fa la lettera degli "anonimi ma onesti" ho scritto che non credevo alla "cupola", semmai alla casuale esistenza tante "cupolette" che esercitano il loro potere a livello locale: in realtà non volevo crederci perché una politica, e evidentemente altre Istituzioni, sia pure nelle loro parti chiamiamole "deviate" che sono a ruolo paga della criminalità è qualcosa di semplicemente inconcepibile. Non ci è stato detto dove la "manina" sia intervenuta e forse il dott. Galdi avrebbe fatto meglio a tacere fino a quando non fosse in grado di farcelo sapere. Ma non basta siamo seri .... è mai ammissibile che un funzionario dello Stato in un convegno abbia detto che "per completare la digitalizzazione della filiera serviranno altri 10-15 anni , sinonimo di "mai" ? Come fa a non rendersi conto della enormità della frase ? Meglio tacere.... Altro che doverci preoccupare del riscaldamento globale..... il rischio che vedo è che alle generazioni future stiamo lasciando una eredità pesantissima a tutto campo dove la più grave è quella dell' inquinamento morale ed il senso della realtà. Troppo convinto che il fenomeno nel suo dilagare da cinque-sei anni renda ormai patetica qualsiasi considerazione di carattere morale, oggi voglio affrontare la questione da un punto di vista diverso. Proviamo a fare la lista della spesa (e la parola spesa ci sta benissimo perché è quanto paghiamo in tasse varie allo Stato per quei servizi che sarebbe logico aspettarsi nel contesto del mondo in cui viviamo), una lista che sarebbe molto lunga e che quindi limiterò al settore del quale, non mi è ancora chiaro il perché.... mi ostino ad interessarmi. Parliamo di illegalità .... Paradossalmente non ce l'ho con la delinquenza, organizzata o meno, grande o piccola, perché sono certo che è sempre esistita, probabilmente ai tempi dei faraoni, e ci sarà sempre... è una attività da condannare non più di quanto dovremmo fare con altre ... una per tutte la guerra, quella dei missili ma oggi anche quella commerciale. Nel nostro caso in Italia abbiamo un certo numero, apparentemente sconosciuto, di "delinquenti", perché mettiamocelo bene in testa, lo sono tutti indipendentemente se il loro contributo alla evasione fiscale è modesto o grande, una evasione fiscale che è nell' ordine di 110 miliardi di euro l' anno, (metà del Recovery Fund ....) laddove l'illegalità nel settore petrolifero vale, non lo dico io, almeno 10 miliardi di euro l'anno. Quelli che invece le hanno sempre pagate e che hanno operato rispettando leggi e le regole basilari della concorrenza, ritengono di poter sostenere la pretesa di vedersi difesi e protetti dallo Stato il che vuol dire*

sia loro riconosciuto il diritto di avere :

- ✓ la Politica che sia sensibile al fenomeno della illegalità e che quindi reagisca non in tempi biblici come invece è accaduto (siamo al sesto anno ...) ;
- ✓ un legislatore che, in collaborazione con le Istituzioni del caso, emani le leggi adeguate e soprattutto impermeabili ad ogni interpretazione che consenta di annullarne gli effetti attesi, in parole povere che sappia fare le oggi e magari, nel caso, si faccia aiutare da chi sa come vanificarle ;
- ✓ le Istituzioni nazionali e locali che facciano applicare le leggi, direttive, ecc. ;
- ✓ le Procure che con la collaborazione delle Forze dell' Ordine, intervengano laddove le leggi non sono state rispettate ... magari cercando di evitare che qualche Tribunale del Riesame "cancelli" le loro iniziative ;
- ✓ la Magistratura che dia seguito alle iniziative delle Procure rendendo noto svolgimento dei processi incluso e non autorizzi revoca dei sequestri fino all' esito degli stessi fino all' eventuale ricorso in Cassazione;
- ✓ le Regioni, deputate al rilascio delle autorizzazioni per depositi fiscali e commerciali, acquisiscano le competenze per valutare la loro giustificazione economica (potrebbero scoprire che nel 90 % dei casi non ce l'hanno)

Il fatto che nell'insieme il sistema non funzioni, per esempio il fatto che una "manina", di certo un frequentatore dei "palazzi", riesca a modificare leggi e decreti, sembrerebbe dimostrare l' esistenza di un problema riconducibile se non altro ad una diffusa incompetenza. La domanda che il cittadino si pone è allora se è giusto che le tasse siano sprecate con persone che non sanno svolgere il loro lavoro come si aspetta che facciano? No, non è giusto.

Detto questo non possiamo dimenticare che anche il nostro "sistema" ha le sue gravi responsabilità: non ha reagito nei tempi e nei modi come avrebbe dovuto e continua a non reagire, assai poco incline ad abbandonare un atteggiamento autolesionistico di indiretta copertura che è al confine della omertà ecc. A ognuno le proprie responsabilità ma tutto fa dire che alcuni ne hanno più di altri con la loro incompetenza.

## ILLEGALITA'

### **2. Venerdì 23 Ottobre - SQ : Frodi carburanti, un gruppo di coordinamento al comando generale Gdf. L'annuncio del comandante generale Zafarana**

Per intensificare l'azione di contrasto alle frodi nel settore dei prodotti energetici, il comandante generale della Guardia di Finanza Giuseppe Zafarana ha recentemente costituito, presso il comando generale del Corpo, "un'unità altamente specializzata, la tax fraud enforcement unit, con il compito di effettuare attività di analisi operativa e di contesto, nonché di coordinare le azioni di controllo, favorendo la circolarità informativa tra i reparti". (...) Zafarana ha sottolineato che "dopo una sospensione nel periodo del lockdown dei controlli fiscali e in materia di lavoro, sono gradatamente riprese le attività ispettive tributarie, attualmente concentrate sulle condotte suscettibili di avere riflessi penali e sulle violazioni aventi carattere di indifferibilità e urgenza". Ha citato quindi "le iniziative del Corpo che hanno riguardato le frodi carosello, le indebite compensazioni di crediti di imposta inesistenti e i traffici illeciti di carburante indicandone anche i conseguenti risultati", ricordando "i grandi investimenti sul rafforzamento delle banche dati e sulla loro interoperabilità e la creazione della cosiddetta dorsale informatica, che contribuisce a ottimizzare i processi di lavoro".

**Commento** : Vi allego la relazione del Comandante Generale della GdF presentata al Alla Commissione Finanze del Senato. Per la verità non si parla molto del mercato della distribuzione carburanti ma rappresenta una panoramica completa della attività della GdF nella lotta alle varie forme di illegalità. Ho trovato la lettura del documento molto interessante e la suggerisco agli associati che avessero un po' di tempo allo scopo. Ne viene fuori che la GdF svolge un lavoro enorme e sinceramente non ho mai avuto motivo di dubitarne se non per il fatto di una apparente mancanza di focus riguardo alla evasione dell' Iva prima ed alla delinquenza-non-organizza di lingua italiana. Ben venga, anche se con molto ritardo rispetto alle nostre aspettative la nuova unità altamente specializzata con l'augurio che qualche risultato si veda in tempi non biblici.

### **3. Giovedì 22 Ottobre – SQ : Frodi carburanti, sequestri a Napoli. Al centro la Pagi Carburanti. L'accusa: evasione Iva con frodi carosello tra il 2016 e il 2019**

Nuova operazione della Guardia di Finanza contro le frodi nella distribuzione carburanti, questa volta a Napoli. Al centro delle indagini la società **Pagi Carburanti**, che avrebbe, secondo l'accusa, evaso l'Iva per oltre 10 milioni di euro con frodi carosello tra il 2016 e il 2019.

I finanziari del Comando provinciale di Napoli, coordinati dalla Procura di Nola, hanno confiscato 4 auto Ferrari (Ferrari FI31 decappottabile anno 2007, Ferrari FI16, anno 1998, Ferrari FI 52 Coupè, anno 2015, Ferrari FI 100, anno 1987); 2 auto Porsche (Porsche 997 turbo, anno 2009, Porsche 982 CB12, anno 2017), una Mercedes classe A, anno 2019, una Audi Q8, anno 2020, una Fiat 500 "Topolino", anno 1954, una Triumph "Spitfire", anno 1977, una Peugeot 208, anno 2016, una Mercedes Classe E, anno 2012, nonché 70 motocicli d'epoca (31 Lambrette d'epoca e 39 Vespe Piaggio e ciclomotori d'epoca).

Le indagini hanno consentito di accertare un'evasione fiscale posta in essere dalla Pagi Carburanti srl, società operante nel settore del commercio all'ingrosso di prodotti petroliferi, che, secondo gli investigatori, per diversi anni di esercizio ha dichiarato costi fittizi per oltre 44 milioni di euro evadendo l'Iva per circa 10 milioni di euro. La società si sarebbe collocata al centro di un folto gruppo di imprese fantasma dislocate sull'intero territorio nazionale, la cui finalità era quella di consentire tra l'altro alla Pagi Carburanti di evadere sistematicamente, e per diversi milioni di euro, le imposte derivanti dagli acquisti dei prodotti petroliferi.

La società vendeva prodotti petroliferi a prezzi addirittura più bassi di quelli d'acquisto, sbaragliando la concorrenza e assumendo così, nel giro di pochi anni, una posizione monopolistica. A scoprire la maxi evasione fiscale è stata la Guardia di Finanza di Napoli, precisamente il secondo Gruppo Tutela Entrate del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria, sotto il coordinamento della Procura di Nola, guidata da Laura Triassi. Le vetture sequestrate erano in un garage sotterraneo (tre i piani interrati) di San Giorgio a Cremano (Napoli), suddiviso in box (con saracinesche telecomandate) con il colore abbinato a quello delle vetture.

Tra il 2016 e il 2019 il volume d'affari della Pagi – è stato calcolato dai finanziari – è costantemente lievitato, facendo registrare un picco nel 2018: 56 milioni (2016), 66,5 milioni (2017), 136,6 milioni (2018) e 82,7 milioni di euro (2019).

Durante le investigazioni, al fine di fornire la prova degli acquisti sotto costo effettuati dalla stessa Pagi, è stata effettuata, sottolinea la Procura, una puntuale e innovativa attività di analisi confrontando le quotazioni giornaliere Platts con i prezzi di acquisto praticati in favore della Pagi Carburanti rilevando che il costo di vendita del prodotto alla società è stato nettamente inferiore rispetto a quello normalmente praticato dagli operatori all'ingrosso del settore e, in alcuni casi, anche inferiore al prezzo del primo fornitore.

La Pagi era già rimasta coinvolta in un'indagine sul contrabbando lo scorso anno. Staffetta Quotidiana aggiunge (*vedi art. n. ....*) Noto alle cronache da più di dieci anni è sicuramente Giuseppe Paparo, 53 anni, amministratore unico della Pagi Carburanti, detto "l'emiro vesuviano", oggetto in settimana di provvedimenti restrittivi da parte della Procura di Napoli per frodi carosello sui carburanti. Già nel 2009 su queste pagine si segnalavano sue scorribande, quando ancora si occupava di trasporti, in quel caso sui carburanti agevolati. Visti i precedenti, viene da chiedersi chi e su quale base gli abbia dato le licenze per operare nel settore petrolifero. (Ce lo chiediamo tutti...! Magari per capire è sfuggito ai controlli dell' Agenzia delle Entrate ma lo stesso dicasi per chi autorizzato negli ultimi cinque anni depositi fiscali e commerciali. Sarebbe pure interessante conoscere qualche cliente della Pagi. Spero che la notizia non sia responsabile della quotazione in Borsa della Ferrari : 161 oggi, 192,52 ieri - da verificare ! Non sono andato a controllare le quotazioni della Porsche ... )

#### **4. Giovedì 22 Ottobre – SQ : Frodi carburanti, Minenna e la “manina” misteriosa. “Un danno da due miliardi di euro dalle norme su volture e inattività dei depositi fiscali”**

C'è stata una “manina” che ha cambiato le regole del gioco in materia di accise sui carburanti e depositi fiscali, generando un vulnus da **due miliardi di euro**. A denunciarlo, lasciando però più di un punto interrogativo, è stato oggi il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane **Marcello Minenna**, durante l'audizione in commissione Finanze del Senato sull'Atto di indirizzo per il conseguimento degli obiettivi di politica fiscale per gli anni 2020-2022. Minenna ha innanzitutto annunciato di aver proposto al ministro dell'Economia un **pacchetto di norme**, suddiviso in cinque ambiti, finalizzato ad efficientare i processi dell'Agenzia. “La gran parte delle norme – ha spiegato Minenna – cercano di porre un rimedio ad una stratificazione normativa che è durata più di venticinque anni e che crea delle disfunzioni operative”. Entrando nel dettaglio, Minenna ha affrontato il tema del “tax gap” in materia di accise. “A me piace chiamarla **evasione fiscale**. Sul tema dei depositi fiscali – ha dichiarato – per una serie di interventi normativi c'è un difficile controllo delle volture e dell'inattività dei depositi. La traduco: **carburante di frodo** entra sul territorio della Repubblica e finisce nelle cosiddette pompe bianche. L'Agenzia ha effettuato un'importante operazione di circa 3 milioni di euro di evaso nell'ultimo periodo solo nel territorio del Lazio. Con un intervento normativo – ha proseguito – che abbiamo già preliminarmente discusso con il Mise e con il Mar (sic), perché si sono sovrapposti con motivi apparentemente vestiti da semplificazione e devolution, in realtà si è inserito un **vulnus** nel sistema delle accise e delle autorizzazioni dell'Agenzia che vale due miliardi di euro”. La nostra proposta normativa, ha concluso Minenna, “è in grado di riportare un ordine che era quello precedente della governance del processo delle accise sui carburanti”.

Sul punto è intervenuto anche il Senatore **Elio Lannutti** (M5S), che ha parlato del caso della società **Depositi Costieri Trieste**. “Qualche giorno fa – ha raccontato Lannutti – è venuto in commissione

antimafia il prefetto di Trieste Valerio Valenti. Sono rimasto sorpreso rispetto a una società, la Depositi Costieri, che era già stata interdetta dal 2018 dalla prefettura per il sospetto di infiltrazioni mafiose. In meno di un anno ha prodotto un danno erariale per 30 milioni di euro”. Minenna ha risposto che è stato proprio quel caso a dar vita alla proposta normativa dell’Agenzia. “È evidente che lì è stata cambiata la regolamentazione. È un termine che si legge più sui giornali e non si addice a un direttore generale. Lo dico più da economista: una manina ha fatto qualcosa e quindi si verificano questo tipo di circostanze. Serve quell’intervento perché il processo autorizzativo delle volture e dell’uso di questi depositi va monitorato e seguito, non può essere fatto in maniera casuale”.

**Commento :** *Vedi articolo in Prima Pagina*

## **5. Giovedì 22 Ottobre – SQ: La lotta alle frodi non fa paura**

Un operatore petrolifero che volesse far soldi con le frodi Iva non sarà rimasto scoraggiato nel seguire l’evento sul tema svoltosi da remoto nell’ambito della fiera Oil&nonOil di Verona. Roberto Galdi, responsabile della sezione controlli accise dell’Agenzia delle Dogane, ha enumerato i molti lavori in corso all’Agenzia e il rafforzamento di tanti tipi di controlli, sottolineando però che la completa digitalizzazione dell’intera filiera petrolifera si potrà portare a casa nel giro di 10-15 anni. Eugenio Sbariggia, responsabile ufficio normativa tributaria UP, ha detto che quella della digitalizzazione è l’unica strada per estirpare le frodi agendo sulla prevenzione, pur essendo le norme farraginose e costose da applicare per gli operatori, e auspicando che i tempi siano più brevi di quelli annunciati da Galdi. L’avvocato Bonaventura Sorrentino ha auspicato ulteriori interventi normativi, eventualità che Simone Canestrelli di Assopetroli ha stigmatizzato, dicendosi disponibile solo a un’eventuale introduzione del reverse charge come “ultima spiaggia di una partita persa”. Reverse charge che a sua volta Sbariggia ha respinto, sottolineando tra l’altro che “porre sette miliardi di euro in mano all’ultimo anello della filiera distributiva l’avrebbe esposta agli appetiti della criminalità organizzata per l’acquisizione di punti vendita”. Appetiti che si stanno già manifestando ampiamente, anche senza reverse charge: offerte per reti e depositi fioccano, con prezzi sopravvalutati per un mercato in crisi come quello italiano. Insomma, l’operazione sarà pure riuscita ma il paziente sembra moribondo.

**Commento :** *Mi fa piacere sapere che Canestrelli abbia scoperto il “reverse charge” Per la verità Assopetroli lo sostiene da un po' di tempo a valle di un processo di conversione che è durato alquanto tempo ma è un peccato che l’abbia preso in considerazione come “ultima spiaggia” mentre Assoindipendenti l’aveva proposto (pubblicamente nel convegno di Verona a Marzo 2017 come “prima spiaggia” come strumento di dissuasione, se non altro su base temporanea per avere il tempo di trovare altre misure, e quindi senza dover ricorrere a Bruxelles. per dimostrare che lo Stato non era disponibile ad accettare il dilagare del fenomeno della illegalità. Ricordo che a suo tempo Assoindipendenti si trovò tutti contro e quindi non solo le società petrolifere. Oggi è troppo tardi e di certo il Covid-19 rende tutto più problematico. Abbiamo semplicemente perso l’occasione come quella, più recente, di non aver pensato alla opportunità di mettere uno stop alle autorizzazioni per depositi fiscali e non, anche questa sostenuta da Assopetroli da tempo. Non sono d’accordo neppure con Sbariggia quando ne vede i rischi di un favore fatto alla criminalità organizzata la quale di soldi ne ha già fatti tanti e che in questo mercato si è ormai bene insediata al punto che nel prossimo futuro potrebbe decidere di operare in modo assolutamente legale.*

## **6. Giovedì 22 Ottobre – SQ : Carburanti, sequestrati a Savona 7 depositi privati irregolari**

La compagnia della Guardia di Finanza di Savona ha scoperto nei comuni di Varazze, Vado Ligure e Stella 7 depositi privati di gasolio e Gpl privi dei certificati di prevenzione incendio e delle autorizzazioni comunali per l’erogazione. Sono stati pertanto sottoposti a sequestro 4.000 litri di gasolio destinati ad alimentare mezzi agricoli ed autoarticolati. In prossimità dei depositi erano presenti pompe di erogazione e contatori volumetrici. Sono state inoltre sequestrate 19 bombole di Gpl della capienza complessiva di 350 kg di prodotto, prive delle prescritte documentazioni antincendio e quindi non a norma, potenzialmente pericolose per l’incolumità degli abitanti. Denunciati all’autorità giudiziaria, a vario titolo, 8 persone per omessa denuncia di materiale esplodente, mancanza di certificati antincendio e sottrazione all’accertamento o al pagamento dell’accisa sugli oli minerali, cui si aggiunge la sanzione amministrativa di 6.400 euro irrogata ai proprietari dei depositi

## **7. Lunedì 26 Ottobre – SQ : Frodi carburanti, nuova operazione a Verona. Al centro il deposito Nuova Petroli di Mozzecane**

Tre persone agli arresti domiciliari e sequestro di beni per quasi 80 milioni di euro tra denaro, beni mobili e immobili. È il risultato dell'operazione che la Guardia di finanza di Verona sta eseguendo dall'alba di oggi. Al centro dell'indagine, a quanto si apprende, il deposito Nuova Petroli di Mozzecane.

I provvedimenti, assunti dal Gip del Tribunale di Verona Luciano Gorra su richiesta del sostituto procuratore della Repubblica Stefano Aresu sono stati emessi nei confronti di tre soggetti, due residenti nella provincia di Verona (un 60enne e un 54enne) e uno in quella di Napoli (64 anni), nelle loro vesti di legali rappresentanti pro-tempore e amministratore di fatto di due società veronesi che commercializzano prodotti petroliferi all'ingrosso, sospettate di aver commesso l'ingente evasione fiscale.

Le tre persone, si legge in una nota, sono indagate, in concorso tra loro, per le ipotesi di reato in materia fiscale di dichiarazione fraudolenta mediante uso di fatture o altri documenti per operazioni inesistenti, dichiarazione fraudolenta mediante altri artifici ed emissione di fatture o altri documenti per operazioni inesistenti.

Le attività investigative hanno preso spunto dall'analisi di rischio del settore del commercio di carburanti nel veronese (aziende con rapido incremento volume d'affari, prezzi ribassati rispetto al mercato, anomale movimentazioni di denaro, etc.) e hanno consentito di individuare una società di capitali con sede nella provincia di Verona che era stata posta al vertice di una filiera commerciale costituita da società appositamente interposte al fine di frodare l'Iva.

Più in dettaglio, all'esito di specifiche indagini condotte dai finanziari della città capoluogo e di controlli fiscali svolti dal settore contrasto illeciti della divisione contribuenti dell'Agenzia delle Entrate, è stato constatato che l'amministratore di fatto e quello di diritto di una delle società coinvolte avevano escogitato un particolare sistema contabile per evadere l'Iva dovuta nel 2018 e nel 2019 per un importo, complessivamente considerato, di oltre 76 milioni di euro: dopo aver ceduto il prodotto petrolifero, con uno stratagemma contabile facevano risultare che l'Iva indicata nelle fatture di vendita, e conseguentemente incassata da diversi clienti, era stata erroneamente calcolata e quindi non l'avrebbe versata all'erario.

I militari della Guardia di finanza hanno accertato che le stesse società si sono avvalse anche di fatture per operazioni inesistenti relative a falsi lavori di ristrutturazione immobiliare ovvero riferite a ricerche di mercato mai effettuate (si tratta di oltre 4,7 milioni di euro). I tre arrestati rischiano ora pene che possono raggiungere anche gli otto anni di carcere. (...)

**Commento :** *Che le due società veronesi riconducibili alla Nova Petroli fossero sospettabili "di aver commesso una ingente evasione fiscale" era una opinione molto diffusa nel territorio da almeno tre anni mentre vendite a prezzi del tipo Platt's +20 f.co destino venivano segnalate anche a centinaia di chilometri di distanza. .... "Vox populi vox dei"...?! Mi chiedevo pertanto come mai queste due società sfuggite alla attenzione della GdF che pure era intervenuta su altre sempre della zona. Mi chiedevo pure su quale base fosse stato autorizzato poco più di un anno fa il secondo deposito, fiscale o commerciale, sempre su Mozzecane. Domanda inutile perché non avrà mai una risposta, domanda che peraltro dovrebbe essere rivolta a tutte le Regioni che hanno dato autorizzazioni per nuovi, o aumento di capacità, depositi negli ultimi quattro anni.*

## **POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI**

### **8. Mercoledì 21 Ottobre – SQ : Chiusure obbligatorie e moratoria: il piano dei gestori per razionalizzare la rete. Ridurre obbligatoriamente la rete carburanti di 10mila punti vendita nel triennio 2021-23 per ridare efficienza e redditività alla distribuzione, portando l'erogato medio dagli attuali 1.367mila litri a 3-4 milioni di litri come nei maggiori Paesi UE.**

È il succo della proposta presentata dai sindacati maggiormente rappresentativi dei gestori di punti vendita carburanti, Faib, Fegica e Figisc, al convegno di apertura della manifestazione Oil&nonOil, per risolvere l'annosa questione della razionalizzazione della rete.

Secondo i gestori, per evitare i fallimenti dei precedenti tentativi di razionalizzazione, bisognerebbe mutuare "esperienze già sperimentate positivamente in altri Paesi comunitari (si veda l'Olanda: i punti vendita selezionati per la chiusura sono conferiti da ciascun proprietario ad un Fondo pubblico affinché ne gestisca ed assicuri sia la fase di bonifica ambientale che quella di effettivo e definitivo smantellamento. Candidato naturale ad espletare una tale funzione – si legge nel documento – sarebbe il già costituito e funzionante Fondo indennizzi, dopo gli opportuni interventi normativi tesi ad aggiornarne le competenze".

Il costo dell'operazione sarebbe secondo le sigle dei gestori di 800 milioni di euro nel triennio, cioè "meno di 9 millesimi di euro/litro dei carburanti distribuiti in Italia in tre anni". Una cifra che comprenderebbe la funzione di ammortizzatore sociale a tutela dei gestori che usciranno dal sistema.

Tra i criteri selezione sono menzionati un erogato inferiore a 600mila litri, l'assenza di attività diverse e servizi integrati, la mancanza del gestore per redditività inferiore ai limiti di sopravvivenza. In più, i

proprietari che chiudono impianti avranno un contributo ridotto per l'alimentazione del fondo. Tra i meccanismi di flessibilità, una "cedibilità" della quota di impianti da chiudere: chi non chiude può pagare un altro titolare che chiuda impianti in numero superiore alla quota assegnata. Sono esclusi dall'obbligo di chiusura i titolari che al 30 settembre 2020 risultino proprietari di meno di 20 impianti. Per evitare che qualcuno approfitti del "blocco" sarebbe introdotta una moratoria temporanea sulle nuove aperture, mentre per stemperare l'effetto "barriera" o "sviluppo zero", viene prevista una riserva di 200 nuove aperture in ragione d'anno, gestita dal Fondo, a disposizione di nuove urbanizzazioni e di soggetti non ancora titolari al 30 settembre 2020. Infine, i gestori propongono di introdurre un "Durn carburanti" (Documento unico di rispetto della normativa carburanti) con il quale ciascun singolo titolare di autorizzazione/concessione autocertificati (ex artt. 46 e 47 del Dpr n. 445/2000) di possedere i seguenti requisiti: non aver riportato condanne penali e non essere destinatario di provvedimenti civili e amministrativi ai sensi della vigente normativa; non essere destinatario di provvedimenti giudiziari che applicano le sanzioni amministrative di cui al decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231; aver dato piena applicazione alle norme speciali di settore (Dlgs 32/1998, legge 57/2001, legge 27/2012, legge 1034/1970, Dpr 1269/1971, Dlgs 112/1998).

***Considerazioni :** Di positivo c'è senza dubbio il fatto che la proposta porta un volta tanto la firma di tutte e tre le rappresentanze dei gestori. A me sembra un passo di grande importanza. La presentazione che vi allego è certamente ben fatta ed alcune delle proposte sono molto interessanti a cominciare dalla gestione della razionalizzazione affidata a terzi (qualche mese fa avevo esposto a qualcuno la mia idea di una "bad company" ad hoc) per finire con il Durm. Credo che meriti un serio approfondimento. Intendo farlo nel prossimo numero delle Newsletter magari in via propedeutica ad un incontro che proporrei a Faib, Figisc, Fegica, un primo tentativo nella direzione di aggregazione all' interno della filiera perché se è vero che Assoindipendenti è una associazione di imprenditori è pur vero che non può essere ignorata una realtà come quella della categoria dei gestori laddove i loro forti disagi di oggi sono una dimostrazione di quello più generale di tutta la categoria.*

## **9. Mercoledì 21 Ottobre – SQ : Carburanti: la razionalizzazione a un punto morto, servono idee nuove e condivise**

Le norme introdotte negli ultimi anni per la razionalizzazione della rete carburanti sono a un punto morto: servono nuove idee su cui trovare un denominatore comune tra le articolazioni della filiera; senza una vera ristrutturazione è impossibile ritrovare redditività, mentre gli operatori illegali occupano sempre più spazio sul mercato. È un quadro non proprio confortante quello emerso dal convegno online "Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma" che ha aperto la manifestazione OilnonOil.

- **Guido di Napoli** del **Mise** ha fatto il punto. A partire dagli effetti delle norme sugli incompatibili,. Per renderle efficaci, ha detto, bisognerebbe "rendere obbligatoria l'iscrizione o dare una tempistica certa per gli interventi sul portale". (...) In ogni caso, "non si sono realizzati gli effetti sperati ma era abbastanza prevedibile", ha aggiunto Di Napoli. "La norma non mi convince anche perché si basa su una autovalutazione rispetto alla compatibilità" (*nessun controllo sul territorio ? Ma se nel raggio di 5 km dalla mia residenza ne ho individuati 14 altamente probabili essere incompatibili ...*) . In conclusione "sono forse (*.... forse ?! Stiamo dicendo che ad un anno di distanza nessuno è andato a controllare ?!!!*) 200 in tutto i punti vendita che hanno chiuso" sulla base della norma introdotta con la legge sulla concorrenza.
- **Massimiliano Giannocco** di **Unem (ex UP)** sostiene che "è importante capire le intenzioni del Governo" ma al contempo "riprendere le attività di controllo anche per i punti vendita pericolosi", mentre
- **Giovanni Turriziani** di Assopetroli ha sottolineato che "le leggi ci sono e vanno applicate: possibile che ci sia un metro variabile tra Regione e Regione, tra Comune e Comune?", si è chiesto. "Serve una stretta sull'applicazione di queste norme". Anche perché "sono sempre di più gli operatori e le organizzazioni che vivono nell'illegalità, sono tra noi (*oh finalmente! qualcuno lo ammette!*) , commerciano tra noi, sono sul mercato: questo è inaccettabile", ha aggiunto. "Ma anche su questo gli strumenti esisterebbero già, a partire dall'interdittiva antimafia". Per avere qualche speranza "serve un coordinamento tra gli organi dello Stato. Serve uno scatto in avanti". (*Non basta: è necessario che saltino le coperture della omertà....!*)
- **Claudio Laurora** di Assocostieri Servizi ha ricordato: "in 5 anni e mezzo abbiamo ricevuto come Ludoil un centinaio di richieste da società 'particolari' che volevano transitare da noi. Non è passato nessuno ma solo le società con le stimate giuste". (*Non ne dubito che non siano passate società "particolari" il problema è che non sono proprio certo che con i tempi che corrono le "stimate" giuste siano facilmente riconoscibili .... Va bene ... escludiamo Ludoil ... cosa dicono le altre società della logistica ?*)
- **Bruno Bearzi** di Figisc ha parlato di contratti, con la proposta che l'associazione sta facendo circolare da circa un anno che si basa su affitto e fornitura in esclusiva con garanzie sui prezzi di cessione a

condizioni eque su tutta la filiera, per permettere un salto in senso imprenditoriale ai gestori, senza tralasciare le altre forme come il comodato per chi non è adatto a tale passaggio. *(E' la solita storia di una guerra "giusta" che Figisc & Co non vinceranno mai se non cambiano strategia e che tenga conto che è un problema di tutta filiera e non solo dei gestori. I contratti verranno inevitabilmente dopo il momento in cui la filiera sarà uscita dal disordine mentale che l'ha colpita)*

- **Roberto Di Vincenzo** ha illustrato la proposta unitaria per la chiusura obbligatoria dei punti vendita con moratoria sulle nuove aperture *(vedi nota articolo precedente)*
- **Martino Landi**, ricordando un incontro la scorsa settimana con Assopetroli, ha sottolineato che la razionalizzazione è essenziale per "salvare i gestori e l'intera filiera", anche perché le frodi "sono ormai oltre il 30% dei volumi in questi ultimi tempi" e "senza un intervento nessuno si salva".
- **Roberto Lambicchi**, dirigente della Regione Lombardia, ha parlato a nome delle Regioni, sottolineando che "l'anagrafe ha dato risultati importanti ma rischia di diventare obsoleta" per i limiti su interoperabilità (???) e base volontaria. "I controlli – ha aggiunto – devono essere più efficaci, ai Comuni servono strumenti e risorse" *(Sicuro ? Non mi sembra un gran lavoro partendo dall'anagrafe attuale ? Anche quando il Comune ha 5-10-15 pv da controllare ? Nelle città metropolitane non cin sono i Municipi ? )*.
- **Silvia Migliorini** di Assogasliquidi ha ricordato i numeri del Gpl: 4.300 punti vendita contro i 2.500 del 2008, quando fu istituito l'obbligo del terzo carburante. A dimostrazione che le norme e il governo della rete sono importanti, anche se, ha aggiunto, "la rete cresce al crescere della domanda", per cui servono incentivi all'acquisto o alla conversione delle auto. Quanto al Gnl, "siamo arrivati a 80 punti vendita, e la crescita continuerà visto che sono stati confermati gli investimenti anche per il secondo semestre. Ci sono circa 3.000 mezzi a Gnl che circolano in Italia e la rete può crescere nel Centro Sud con depositi small scale e microliquefatori", ma "serve n quadro politico chiaro", anche per quanto riguarda i prodotti bio.
- **Licia Balboni** di Federmetano ha sottolineato che "per il metano non serve una riduzione della rete ma una sua omogeneizzazione sul territorio, soprattutto al sud". I punti vendita di metano, dei quali ormai solo il 20% è monocarburante, "sono raddoppiati dal 2008 ma l'erogato medio è sceso da un milione di metri cubi a 700mila. Non basta il 2% del circolante, bisogna arrivare al 5%", ha aggiunto. In compenso, "gli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti a Gnl sono stati già bruciati al clic day del primo ottobre". Interessante infine la notazione sulle frodi: "per il metano il problema illegalità non esiste perché il prodotto arriva dal tubo ma anche perché c'è il reverse charge. Perché non si può fare anche per gli altri carburanti?" (E' quello che abbiamo sempre sostenuto dall'inizio del 2016...abbiamo perso un treno a suo tempo perché applicarlo oggi forse non è più attuale). Balboni ha infine sollecitato Di Napoli sulla proroga degli incentivi al biometano: sull'allungamento "ci sono prospettive", ha detto l'esponente di Mises, "la politica è favorevole e anche noi lo siamo".
- **Mariarosa Baroni** di Ngv Italia ha centrato l'intervento sulla questione del self service mentre
- **Flavio Merigo** di Assogasmetano ha stigmatizzato "l'assalto a utilizzare aree dove la domanda di metano auto c'è già per aprire selvaggiamente punti vendita in aree già ben servite. Questo – ha chiosato – è contro la Dafi". *(Non è contro la Dafi .... È contro la logica.... anche se è il caso di considerare che il Gnl per molti impianti significa quasi solo Gnc)*
- **Massimiliano Giannocco (Unem)**, commentando la proposta illustrata da Di Vincenzo, ha poi detto: "ben vengano proposte come quella dei gestori, con i quali c'è peraltro un confronto aperto e costruttivo, ma il dialogo deve riguardare anche le istituzioni, lo Stato, le Regioni e i Comuni. Serve una regia comune perché è opportuno voltare pagina e trovare nuove idee" *(sono d'accordo sul principio di coinvolgere le Istituzioni, non sulla regia affidata a loro perché la soluzione al problema della ristrutturazione rete è solo del sistema, un lavoro che non può essere dato in appalto alla politica: alle istituzioni ci va dopo che tutta la filiera è stata in grado di generare una proposta. In questo caso la regia potrebbe essere affidata proprio ad Unem anche perché il suo nuovo posizionamento la fa più "super partes" rispetto ad UP e perché soprattutto ha le competenze per andare attraverso tutti i problemi della filiera, unica organizzazione sulla piazza)*
- **Turriziani** ritiene che il problema sia nel fatto che **"procediamo in ordine sparso"**. È necessario "fare proposte comuni, una sorta di razionalizzazione delle razionalizzazioni, ognuno rinunciando a qualcosa. *(.... Caro Giovanni.... Parole sante ! Purtroppo siamo in pochi a pensarla così... soprattutto a livello di organizzazioni di rappresentanza !)* La proposta dei gestori – ha concluso – va approfondita ma se non sbaglia dove è stata attuata in Olanda o Belgio ci fu un contributo di 3-4 millesimi al litro da parte del consumatore. Non so come verrebbe accolto ora qui da noi. *(... hai ragione e credo che avrei un paio di buone argomentazioni per convincerlo che non è proprio il caso di accettare l'addebito)*. Insomma, è opportuno confrontarsi e presentarsi al Mises unificati".

## 10. Giovedì 22 Ottobre – SQ : Rete carburanti, De Toma: d'accordo con i gestori. I dati aggiornati dell'anagrafe: 22.698 impianti censiti (+238 rispetto a un anno fa)

"Sono d'accordo con quanto richiesto dalle associazioni di categoria del settore dei carburanti, e nel merito



la mia risoluzione con voto unanime da parte di tutta la commissione alla Camera, da circa 1 anno aspetta di essere attuata dal Ministro Patuanelli". Lo scrive in una nota il deputato del gruppo Misto (ex M5S) Massimiliano De Toma, in relazione alla proposta presentata ieri a Oil&nonOil dai sindacati dei gestori. "Il momento delicato per il sistema economico del nostro Paese – prosegue De Toma – e la transizione verso nuove tecnologie e carburanti, dovrebbe spingere il Ministro dello Sviluppo Economico ad un efficientamento dell'intero sistema, questo comporterebbe un beneficio anche a favore delle casse dello Stato".

Ieri intanto, nel corso della tavola rotonda organizzata da Unem nell'ambito di Oil&nonOil sulle chiusure delle stazioni di servizio e il ripristino ambientale, il responsabile rapporti con istituzioni ed enti locali dell'associazione, Massimiliano Giannocco, ha presentato i dati aggiornati dell'anagrafe carburanti: 22.698 impianti censiti in Italia dati al 19 ottobre 2020 contro i 22.460 al 21 ottobre 2019. *(sarebbe interessante sapere qualcosa di più dei 238 pv "nuovi": dove si trovano, se a fronte di residenzialità nuove, se si tratta di "zombie" che qualcuno ha risuscitato perché, a mio parere, i numeri servo a poco se non ci si sforza di capire che "cosa c'è dentro ...)*

Restano, ha sottolineato Giannocco, ancora sette ( .... su 20 ! = 35% ) Regioni che non hanno recepito il Dlgs Dafi (Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige, Umbria, Molise, Campania, Basilicata, Calabria) e tante disposizioni da applicare: l'obbligo di dinamicità dell'anagrafe per un monitoraggio costante da parte degli enti pubblici sull'andamento della rete; maggiori controlli sul rispetto delle norme previste ai commi 112 e 113 della Legge 124/2017 in tema di incompatibilità ai fini della sicurezza della circolazione stradale; attendere l'attuazione dell'articolo 18 del Dlgs 257/2016 sul terzo carburante a livello regionale; attendere l'avvio dei lavori da parte del Governo sulla risoluzione De Toma, per nuove iniziative di razionalizzazione e ammodernamento della rete distributiva, con una revisione del piano e degli indirizzi di ristrutturazione della stessa su sedimi stradali e autostradali, prevedendo la chiusura dei punti vendita obsoleti ed inefficienti; comprendere le ragioni per cui risulta così esiguo il numero degli impianti dichiarati incompatibili (da adeguare o da chiudere), pari a circa 600. *(... pazzesco che nessuno fino ad ora abbia controllato !)*

## **11. Giovedì 22 Ottobre – SQ : Auto elettrica, le richieste di Anfia e Assilea. Le audizioni in commissione Finanze del Senato. È meglio potenziare l'ecobonus per l'acquisto delle auto elettriche, al posto della detrazione d'imposta. Bisogna inoltre semplificare le procedure per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e agevolare l'utilizzo del leasing.**

È quanto emerso ieri nel corso dell'audizione in commissione Finanze della Camera dei rappresentanti di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e **Assilea** (Associazione italiana leasing), in merito alla proposta di legge sulle agevolazioni fiscali per favorire la diffusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

La proposta di legge, presentata dagli onorevoli Fragomeli e Pagano (Pd) a luglio 2019, prevede il riconoscimento di una "detrazione dall'imposta lorda" del 50% delle spese sostenute per l'acquisto di un'automobile o un motociclo elettrico, a fronte della rottamazione di un mezzo più inquinante. La detrazione si ripartisce in "cinque quote annuali di pari importo" e non è "cumulabile con altri benefici". L'incentivo è infine limitato all'acquisto e intestazione da parte del proprietario di un solo veicolo. Una detrazione del 20%, da spalmare in dieci quote annuali, è poi concessa a chi acquista e installa un'infrastruttura di ricarica ad alta potenza di veicoli elettrici (non inferiore a 20 kW) in luoghi privati aperti a terzi.

Come ha sottolineato la responsabile delle Relazioni istituzionali di Anfia Fabrizia Vigo, la proposta di legge è tuttavia datata e non tiene conto delle ripercussioni della crisi pandemica sul mercato dell'auto. Al netto della fase di lockdown, ha spiegato Vigo, l'incremento delle vendite delle auto elettriche è stato sostenuto dallo strumento dell'ecobonus. Per questo Vigo ha suggerito di "rafforzare il sistema di incentivazione diretta all'acquisto, rispetto alla detrazione in cinque anni", estendendo l'ecobonus fino al 2025. Per quanto riguarda invece le infrastrutture di ricarica, Vigo ha posto l'accento sul versante domestico. "Bisogna aumentare la percentuale della detrazione – ha spiegato Vigo – ridurre i tempi di rateizzazione o prevedere lo strumento della **cessione del credito**, superare i vincoli di potenza e rendere possibile l'acquisto delle infrastrutture in leasing" (...)

Per quanto riguarda invece il comparto del **leasing**, il presidente di Assilea **Carlo Mescieri** ha elencato una serie di correttivi alla proposta di legge. "Il limite di un'auto ogni cinque anni – ha dichiarato Mescieri – va posto in capo all'utilizzatore, che deve essere il beneficiario dell'incentivo nel leasing. Bisogna poi estendere il credito d'imposta anche alle colonnine di ricarica acquistate con la formula del leasing. È inoltre necessario allargare il beneficio fiscale ai piccoli imprenditori e ai **veicoli commerciali**". Con riferimento alle tempistiche per la detrazione, Mescieri ha infine chiesto di ridurle a due anni, in caso di acquisto di un'automobile elettrica, e a 5 anni, nel caso si acquisti un'infrastruttura di ricarica. (...)

Gli spunti emersi nel corso dell'audizione sono stati raccolti dall'On. Gian Mario Fragomeli, che ha accolto favorevolmente la proposta di utilizzare lo strumento della cessione del credito, "anche alle banche come avviene con il Superbonus al 110%". (...) La ratio della norma, ha concluso Fragomeli, è quella di promuovere la "diffusione popolare dell'auto elettrica. La

detrazione dovrà quindi tenere conto anche dei limiti di reddito, a cui all'inizio non avevamo pensato”.

**Domanda :** *Quanto vale tutto questo ? Come viene finanziato ? ?*

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

### **12. Giovedì 22 Ottobre – SQ : Carburanti alternativi, il punto di Perrella sull'attuazione della Dafi. Lo scontro con Olanda e Danimarca su gas e biofuel, la proroga per gli incentivi al biometano. E-car: verso la fine del decennio vendite a 1 mln l'anno. Consultazione su strategia idrogeno**

Il Dlgs Dafi ha dato un boost alla diffusione dei carburanti alternativi; per completare l'opera saranno prorogati di almeno tre anni gli incentivi al biometano, sarà incentivata la mobilità elettrica, cercando tuttavia di mantenere nella revisione della direttiva anche i gas e i biocarburanti nell'elenco dei prodotti alternativi. Tante le notizie che ha dato Giovanni Perrella della Dgaece del Mise, chiudendo questa mattina il convegno su rete carburanti e Green Deal nell'ambito della manifestazione Oil&nonOil.

La prima notizia è che l'Italia ha inviato alla Commissione europea la **relazione sull'attuazione della Dafi**.(....). “La situazione è abbastanza positiva in confronto agli altri Paesi europei: sul terzo carburante (articolo 18) molti Paesi ci hanno chiesto come abbiamo fatto a mettere d'accordo i soggetti obbligati; l'obbligo del 25% green per il rinnovo del parco mezzi della Pubblica amministrazione sta dando i frutti”.

Nell'ambito del Pniec, ha aggiunto, che “è stato molto ben valutato” a Bruxelles, “abbiamo indicato la via alla Commissione sui trasporti, sottolineando che c'è un potenziale maggiore di quello stimato”. Da qui l'ambizioso obiettivo del **21,6% di rinnovabili** nel settore al 2030, a fronte di un target minimo del 14%. (...). Quanto all'obiettivo di **6 milioni di auto elettriche** (tra Bev e Phev) al 2030 inserito nel Pniec, Perrella ha sottolineato che “dalle informazioni in nostro possesso (*quali ?*) risulta che tra il 2023 e il 2025 ci sarà una sensibile riduzione del costo delle batterie e quindi dei mezzi, per cui le vendite di auto elettriche saranno molto sostenute, stimiamo un milione di veicoli all'anno, quindi la metà del mercato, verso la fine del decennio”.

Il ruolo dei **biocarburanti** è invece quello di “allungare la vita ai carburanti tradizionali”: di e-fuel e biocarburanti avanzati, ha detto, “ce ne sono a sufficienza per il livello dell'obbligo”. Dal 2023, ha poi ricordato, ci sarà “l'obbligo differenziato tra benzina e gasolio”, quindi biodiesel e bioetanolo. Una novità per cui gli operatori dovranno attrezzarsi per tempo.

Molto prudente invece il dirigente del Mise sull'idrogeno: “i punti vendita stradali con l'elettrolizzatore non li vedremo nel breve e non certo in città. L'idrogeno può essere una soluzione per il trasporto pesante ma più in là rispetto al Gnl, magari in aree dedicate, con lo sviluppo di hydrogen valley. Lo sviluppo sui treni – ha aggiunto – sembra più fattibile, ma sempre in contesti particolari e delimitati. Non è una cosa da Pniec ma da Long term strategy”. Detto questo, il Mise “è al lavoro sulla strategia” e “tra qualche mese ci sarà un momento di consultazione con i gruppi parlamentari e i cittadini”.

Quanto al vantaggio fiscale per il metano e alla prossima revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, “l'Italia vuole mantenere questa fiscalità di vantaggio, vedremo quello che riusciremo a mantenere”. Una questione che riguarda anche la **revisione della Dafi**: “ci stiamo scontrando con altri Paesi nei tavoli tecnici preliminari perché per Paesi come Olanda e Danimarca, dietro ai quali potrebbe esserci la Germania, iniziano a chiedere di escludere dalla Dafi alcuni prodotti come il Gpl, il metano e i biocarburanti. Noi abbiamo sempre detto che l'elenco dei carburanti deve rimanere così ampio per valorizzare le specificità nazionali”.

Detto questo, ha sottolineato Perrella, “giocoforza tutti gli incentivi saranno concentrati sull'elettrico per la mobilità urbana, come in passato è stato per i gas”. Fa eccezione il **biometano**, per il quale si va verso una proroga del quadro incentivante introdotto nel 2018: “ci stiamo confrontando con Sara Romano, responsabile del dossier”, ha detto. “C'è l'accordo politico, gli emendamenti non sono passati per motivi tecnici, perché non si può con una legge modificare un decreto ministeriale che era stato notificato alla Commissione europea. Per cui dobbiamo rifare il decreto e notificarlo a Bruxelles. Insomma, si farà, con almeno tre anni di proroga, perché molti impianti entrano in funzione nel 2021-22 ma si arriverebbe solo alla metà dell'obiettivo” Quanto alla **proroga di alcuni termini della Dafi**, in particolare per quanto riguarda l'obbligo di terzo carburante per i punti vendita a maggiore erogato (5-10 milioni di litri), “non siamo riusciti – ha detto Perrella – ad avere un monitoraggio reale da parte delle Regioni. Lombardia ed Emilia Romagna sono state puntuali, altre Regioni meno. Non c'è stata richiesta formale di proroga da parte del coordinamento delle Regioni, se ci sarà la valuteremo”.

Quanto al dossier sui **sussidi dannosi**, “siamo stati coinvolti in passato”, ha detto Perrella, “ma al tavolo

con il Minambiente c'era la DG Incentivi (*... ah ! La DG Energia non avrebbe voce in capitolo ?!*) . Spero che in futuro possa essere più coinvolta anche la DG Energia". DG che sul punto ha studiato e messo a punto alcune idee, come quella relativa al mondo agricolo, con l'incentivo all'acquisto di trattori a metano per sostituire quelli a gasolio agevolato stimolando così l'autoconsumo di biometano. Infine, un accenno al deposito Gpl di Chioggia, citato in apertura dal DG Assocostieri Dario Soria come caso di quadro normativo che cambia e non dà certezze a chi vuole investire: lo stop all'autorizzazione è stata "un'iniziativa del Governo e del Parlamento che prendono qualche decisione che non a tutti piace. Ma il Parlamento è sovrano e dobbiamo seguirne le indicazioni" (*.... Questa frase mi ricorda Ponzio Pilato...!*)

### **13. Giovedì 22 Ottobre – SQ : Un divieto su tutto il territorio nazionale di vendita di auto con emissioni superiori ai 50 g CO2/km**

**È stato accolto dal Governo l'ordine del giorno** che il deputato 5 Stelle Giuseppe Chiazzese (M5S) ha presentato alla Camera dei deputati in occasione della conversione in legge del decreto Agosto per impegnare il Governo a valutare misure per mettere al bando le auto a combustione interna. L'ordine del giorno è stato accolto dal Governo. L'odg chiede al Governo di valutare l'opportunità di adottare interventi normativi finalizzati a disciplinare, sul territorio nazionale, a partire dal 2035, il divieto di commercializzazione di nuovi autoveicoli di categoria M1 con emissioni di CO2 superiori ai 50 g di CO2/km, "garantendo altresì all'industria automobilistica nazionale di pianificare la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle proprie competenze".

*Commento : Con i tempi che corrono ...."chi non anticipa i tempi del passaggio alla mobilità elettrica peste lo colga ! E così deve aver pensato il 38enne on. Giuseppe Chiazzese presentato dalla Lista M5S ed eletto per la prima volta in Parlamento nel Marzo 2018, e dal 22 Luglio 2020 membro della X Commissione Attività Produttive, Commercio, Turismo della Camera, titolo di studio laurea in.... Farmacia. Siamo alle solite... Visto che anche io contribuisco al suo stipendio vorrei conoscere l'onorevole Chiazzese al solo scopo di potermi sincerare che, in quanto laureato in farmacia e in politica da solo due anni, abbia acquisito le competenze per presentare e sostenere l' OdG di cui sopra. Sarei felice di scoprire che l' on. Chiazzese ha le competenze e gli chiederei scusa per averne dubitato. Detto questo, dopo aver aperto una pagina di internet sull'argomento all' on. Chiazzese va tutta la mia solidarietà per le ignobile minaccia di morte che ha ricevuto proprio per aver presentato l' OdG. Altre considerazioni su un gesto del genere sono superflue.*

### **14. Martedì 20 Ottobre – SQ : Idrogeno, UE: mobilità settore chiave. In Europa 113 punti vendita pubblici**

La mobilità è "un settore chiave per aumentare l'uso dell'idrogeno: gli sviluppi del mercato indicano che l'idrogeno può essere un carburante promettente per i veicoli pesanti". Lo ha scritto la commissaria UE ai Trasporti Adina Valean rispondendo a un'interrogazione dell'eurodeputato conservatore polacco Patryk Jaki sulle iniziative dell'Unione per favorire la diffusione delle auto a idrogeno.

Valean ha ricordato che sono attualmente 113 i punti di rifornimento pubblici di idrogeno per autotrazione in Europa. Anche se la direttiva Dafi non impone obiettivi numerici in materia, quattordici Paesi hanno preso iniziative volontarie in tal senso. La commissaria ha ricordato che entro la fine dell'anno la Commissione pubblicherà una valutazione sull'attuazione della direttiva Dafi da parte degli Stati membri e che nel 2021 presenterà una proposta di revisione della norma.

In Italia, secondo i dati dell'osservatorio Eafò sulla rete di distribuzione dei carburanti alternativi, c'è un punto vendita di idrogeno attivo, a Bolzano in via Enrico Mattei, mentre sono oltre 13mila le colonnine elettriche pubbliche, di cui circa mille fast (oltre 22 kW di potenza). (*.... Vuol dire che nel giro di pochi mesi ne abbiamo installate 12.000 già superate ...?! Non è prima ancora di cominciare dobbiamo porci il problema di un progetto di razionalizzazione delle colonnine di ricarica....!*)

### **15. Mercoledì 21 Ottobre – SQ : Batterie e idrogeno, confronto Italia-Germania. Il tavolo interparlamentare ieri a Roma**

Cooperare per produrre le batterie delle auto elettriche e sviluppare la filiera dell'idrogeno verde, con un occhio di riguardo agli interventi del Piano di ripresa: sono i temi al centro del **tavolo italo-tedesco** che si è tenuto ieri a Montecitorio, cui hanno partecipato i deputati delle commissioni Ambiente e Attività produttive della Camera e i rappresentanti della **commissione per l'Economia e l'Energia del Bundestag**, il parlamento federale tedesco. Come ci ha spiegato il capogruppo del M5S in commissione Attività produttive **Luca Sut**, la richiesta di incontro è partita dalla Germania per iniziare a definire una strategia comune in materia di ambiente ed energia. (*....*) "Il presidente della commissione tedesca **Klaus Ernst** – ha chiarito Sut – ha innanzitutto fatto una panoramica generale sui cambiamenti dei comportamenti

in Europa dopo la crisi pandemica”, evidenziando gli effetti sul piano della collaborazione tra i vari stati. La delegazione tedesca è entrata poi nello specifico, domandando quali fossero le priorità del Governo italiano nell'impiego del **Recovery Fund**.

In particolare, le domande dei rappresentanti del Bundestag si sono concentrate sugli interventi in materia di rinnovabili, batterie per la mobilità elettrica e, soprattutto, idrogeno. “La delegazione tedesca ha evidenziato che bisogna puntare sull'idrogeno verde – ha aggiunto Sut – non abbiamo fatto assolutamente riferimento ad altri tipi di idrogeno. Anche loro concordano con la proposta portata avanti dal ministro Patuanelli di produrre idrogeno verde dove c'è più disponibilità di sole”. Da questo punto di vista, ha sottolineato Sut, il presidente della commissione tedesca Klaus Ernst ha parlato di sfruttare la “cooperazione tra Stati”.

L'idrogeno è stato inoltre posto al centro del comparto della mobilità sostenibile, dove “non bisogna limitarsi solo all'elettrico”. Su quest'ultimo tema, la presidente della commissione Attività produttive Martina Nardi ha auspicato una collaborazione per sviluppare una filiera europea delle **batterie**, raccogliendo il parere favorevole del presidente Ernst.

Passando invece alle domande dei rappresentanti italiani, Sut ha chiesto chiarimenti sulla strategia della Germania per il **phase out** dal carbone. “L'esponente della Cdu – ha dichiarato Sut – ha sottolineato che la Germania dovrà uscire dal carbone ma anche dal nucleare”. Dovendo abbandonare entrambi i sistemi, il parlamentare tedesco si è dimostrato perplesso di fronte alla proposta di utilizzare le sole fonti rinnovabili. *(E allora ....?!)* “Il presidente Ernst – ha proseguito Sut – ha comunque confermato che non ci sarà nessun tipo di deviazione dal percorso di chiusura del nucleare” *(... Italia ? Ma Sut lo sa che l'Italia ha detto addio al nucleare già da qualche anno e che al momento abbiamo solo il problema dello smaltimento delle scorie ?). Non mi sembra che Sut abbia risposto alla domanda sul Recovery Fund . Certo non ha dati ufficiali da fornire ma per come la nuova emergenza Covid sta andando avanti, magari solo per ragioni scaramantiche ha pensato che è meglio non sbilanciarsi troppo ....)*

## 16. Mercoledì 21 Ottobre – SQ : Idrogeno, intesa FS e Snam su trasporto ferroviario

FS Italiane e Snam hanno sottoscritto oggi a Roma "un Memorandum of Understanding per valutare la fattibilità tecnico-economica e nuovi modelli di business legati allo sviluppo e la diffusione dei trasporti ferroviari a idrogeno in Italia". L'accordo, firmato dagli amministratori delegati del Gruppo FS Italiane, Gianfranco Battisti, e di Snam, Marco Alverà, prevede la realizzazione di analisi e studi di fattibilità e lo sviluppo di progetti congiunti su linee ferroviarie convertibili all'idrogeno sul territorio nazionale.

In particolare, FS Italiane e Snam costituiranno un gruppo di lavoro con l'obiettivo di valutare possibili progetti pilota che prevedano la sostituzione dei combustibili fossili con idrogeno. (....)

“Con questo accordo – ha dichiarato Alverà – compiamo un passo importante nella promozione di una filiera dell'idrogeno in Italia partendo da settori cruciali per la decarbonizzazione come il trasporto di persone e merci. Grazie alla collaborazione tra FS Italiane e Snam, puntiamo a realizzare infrastrutture per convertire rapidamente a idrogeno treni attualmente alimentati a diesel in Italia e così acquisire una leadership tecnologica da capitalizzare anche a livello internazionale”. (....)

## 17. Mercoledì 21 – SQ : Stop ai motori termici dal 2035: ok del Governo all'ordine del giorno M5S – Cronologia settimanale della mobilità 12-18 Ottobre

*In Germania, nel frattempo, si ragiona sulla velocità di diffusione delle auto elettriche, ancora troppo bassa a dispetto dei proclami. Elettriche che però nel 2020 hanno triplicato la quota di mercato in Europa, anche se non tutte le case auto sembrano ancora essere in linea con gli obiettivi europei sulle emissioni di CO2 dei nuovi modelli. Mentre Psa pensa di fermare la produzione di city car a benzina, Fca si prepara a un maxi investimento in Canada per convertire l'impianto di Windsor alla produzione di auto a batteria. Infine, Total punta sull'idrogeno: acquistate quote di Hyzon Motors, promettente start up americana che sviluppa tir a celle a combustibile.*

- **Smart city.** Grazie al protocollo d'intesa firmato da Helbiz ed Enel in occasione della settimana europea della mobilità sostenibile, le città italiane potranno contare su una flotta di micro-mobilità alimentata da sola energia rinnovabile fornita da Enel Energia. Obiettivo dell'accordo è accelerare il tasso di utilizzo di monopattini e bici elettriche in sharing attraverso l'impiego esclusivo di fonti rinnovabili. *(Continuo, per cultura personale ad avere il massimo rispetto per le idee altrui ..... ma alcune mi mettono in seria difficoltà nell'obiettivo di non essere offensivo. Veramente pensiamo di risolvere i problemi della riduzione dei gas serra, del semplice inquinamento da traffico con i mono pattini e le bici elettriche ? I dipendenti dell' Enel vanno in giro con monopattini e biciclette ? Dovrebbero per dare l'esempio ! Molti anni fa, trenta, durante il mio soggiorno negli UK, a Londra ho conosciuto un gentleman che tutte le mattine salvo pioggia, andava da Knightbridge alla City, dove lavorava, in bicicletta, un signore nel classico dress code “fumo di Londra” con risvolto ai pantaloni, e “bombetta”, classica bicicletta nera Raleigh: non ci stiamo inventando niente ... probabilmente anche... i numeri perché in quattro anni è stato un esemplare unico ! )*

- **Auto ed emissioni.** Il Gruppo Psa, Volvo, il pool Fca-Tesla e il gruppo Bmw sono già in linea con l'obiettivo europeo sulle emissioni medie del nuovo venduto, sulla base delle vendite nella prima metà del 2020, mentre i più lontani dall'obiettivo sono Jaguar Land Rover, Daimler e Hyundai. È la fotografia scatta dalla ong ambientalista Transport&Environment che segnala come anche Volkswagen e Kia al momento sarebbero chiamate a pagare la multa prevista dall'Ue per chi non rispetta i target al primo gennaio 2021. In base al rapporto presentato, in Europa le vendite di elettriche raggiungeranno una quota di mercato pari al 10% nel 2020 ed al 15% nel 2021 triplicando la fetta di mercato attuale. *(In Italia la quota di mercato delle auto ibride + Full elettriche è passata dal 0,6 % nel 2018 al 0,9 nel 2019 .... Diciamo allora che arrivare al 10 % quest'anno e al 25% nel 2015 sono idee (?) in assoluta libertà)* Lo stesso studio evidenzia che ad oggi la metà delle elettriche immatricolate sono ibride plug-in, definite "false elettriche" dalla stessa ong che ne propone il bando al 2035 con gli altri motori a combustione interna. (... allora non dovremmo più dare più incentivi per le ibride ? A me sembra che siamo in una situazione dove uno si alza la mattina e spara ... numeri, forse anche prima di essersi svegliato del tutto. Ma si può andare avanti così !)
- **Germania, auto elettrica e numeri.** Secondo uno studio realizzato dal sito di comparazione prezzi Verivox citato dal *China Daily*, il 18% dei proprietari di auto tedeschi sceglierebbe un veicolo 100% elettrico o plug-in qualora decidesse di acquistare un nuovo veicolo. Il problema che solleva però il quotidiano tedesco *Die Welt* è che questa propensione dei cittadini verso l'auto "alla spina" è la stessa ormai da diversi anni nonostante le nuove auto siano date da più parti in rapida ascesa. Citando un sondaggio dell'istituto demografico Allensbach, infatti, si sottolinea come le persone che si dicono pronte allo "switch" elettrico nel 2020 – in questo report la percentuale è più alta dello studio citato dal quotidiano cinese, con il 24% degli intervistati che si è detto pronto a passare all'auto elettrica – corrispondano alla stessa quota di quelle del 2016 e addirittura 2 punti percentuali in meno rispetto a quelli intervistati in un sondaggio simile nel 2011.
- **Psa, stop a city car a benzina.** Secondo quanto ha riportato *Reuters*, il gruppo francese avrebbe deciso di interrompere la produzione delle auto più piccole a marchio Peugeot e Citroën a benzina. La nuova strategia sarebbe dettata dai trend di un segmento che risulta essere sempre meno redditizio per le case automobilistiche impegnate ad adeguarsi alle norme più severe sulle emissioni di CO2 stabilite dall'Unione europea.
- **Investimenti elettrici.** La più grande società di investimento al mondo BlackRock ha deciso di puntare sull'azienda tecnologica britannica che sta sviluppando furgoni elettrici per il servizio postale di Sua Maestà, Royal Mail. Arrival ha annunciato che utilizzerà i 118 milioni di dollari investiti da BlackRock per espandere la rete di "microfabbriche" in Europa e negli Stati Uniti. L'azienda britannica sta sviluppando anche autobus a zero emissioni. Anche il produttore americano di bus elettrici Proterra ha annunciato di aver ricevuto 200 milioni di dollari per supportare la sua divisione di ricerca e sviluppo, senza però specificare la fonte dell'investimento.
- **Tpl (trasporto pubblico locale) sostenibile.** Rendere più sostenibile il trasporto pubblico locale, contribuire a ridurre le emissioni delle linee urbane ed extraurbane e migliorare la qualità del servizio ai cittadini: sono questi gli obiettivi del protocollo d'intesa firmato da Enel X e Asstra, l'associazione che riunisce circa 140 aziende del trasporto pubblico locale. Il protocollo prevede una serie di attività finalizzate alla promozione della mobilità sostenibile nelle città italiane: dallo sviluppo di nuovi modelli di business che accelerino la transizione energetica dei sistemi di approvvigionamento degli autobus e garantiscano un più efficiente utilizzo dei fondi pubblici messi a disposizione dal Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile del Mit, alla progettazione di infrastrutture e colonnine di ricarica all'avanguardia, passando per la definizione di nuove soluzioni per le smart city in grado di ridurre i consumi delle flotte, i costi di manutenzione e rifornimento e di disegnare servizi di mobilità a più alto valore aggiunto. L'intesa prevede anche lo sviluppo di soluzioni di efficienza energetica da applicare presso le sedi dei depositi del trasporto pubblico.
- **Mercato auto Europa.** A settembre 2020, il mercato delle autovetture dell'UE ha registrato il primo aumento dell'anno. Le immatricolazioni sono cresciute del 3,1% il mese scorso, raggiungendo 933.987 nuove auto vendute in tutta l'Unione Europea. I quattro mercati più grandi, tuttavia, hanno registrato risultati contrastanti. Perdite in Spagna (-13,5%) e Francia (-3,0%), mentre Italia (+ 9,5%) e Germania (+ 8,4%) hanno registrato forti guadagni. Durante i primi nove mesi del 2020, complessivamente la domanda di automobili è calata del 28,8% nell'UE. Da gennaio a settembre sono state immatricolate sette milioni di unità, quasi 2,9 milioni in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. L'Area Studi e Statistiche di Anfia ha pubblicato il suo Focus di approfondimento sul mercato auto europeo.
- **Auto al peso.** La ministra francese della Transizione ecologica, Barbara Pompili, (*Ministre De La Transition Écologique dal 15 Luglio 2020*) ha annunciato una nuova normativa che introdurrà una tassa progressiva basata sul peso dei veicoli. Pompili ha indicato in 10 euro al kg oltre i 1.800 kg il valore di questa nuova imposta sulle automobili che ha l'obiettivo di rallentare le vendite di SUV e, in generale, l'impatto ambientale dei mezzi di maggiori dimensioni. "La penalizzazione del peso che stiamo introducendo è un segnale forte e necessario per tenere meglio in considerazione l'impronta ecologica dei veicoli più pesanti – ha twittato la ministra – e l'aumento del parco veicoli significa più materiali ed

energia consumati, più inquinamento, meno spazio pubblico disponibile". *(Ho sempre pensato che, F1 a parte, i rapporti tra dimensioni/peso/potenza rientrassero in una logica di sicurezza.... Non era più facile mettere semplicemente una tassa sui SUV ... cosa che personalmente farei considerando che in genere coloro che li guidano non godono della mia simpatia ? Scherzi a parte si tratta di un altro esempio di persone che la mattina hanno qualche difficoltà a svegliarsi ? Questa signora di evidenti origini italiane è stata eletta Ministro nel Luglio scorso, tre mesi fa, e come italiano mi può anche fare piacere. Mi domando solo se qualcuno non avesse dovuto consigliarle di prendersi un po' di tempo prima di uscirsene con proposte forse un po' tanto creative.*

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)