



## Newsletter N. 30 / 2020

11 Ottobre 2020

### RISERVATA

*E' un numero di Newsletter "doppio" nel senso ho messo insieme qualche notizia rimasta in sospeso nella ultima settimana di Settembre a causa di altri impegni associativi e la piccola valanga di novità della settimana appena trascorsa che mi sono sembrate interessanti da riportare e commentare. La maggior parte di queste è nella sezione "Prima Pagina" ma anche quelle del "Mercato", della "Illegalità" e sul fronte dell' Idrogeno meritano uno sguardo, o almeno così spero. Il quadro complessivo della situazione che ne viene fuori non è ... entusiasmante ma a questo siamo purtroppo ormai abituati da tempo. Forse la categoria dovrebbe sentire veramente il dovere di prendere qualche iniziativa ..... meno parole, meno marketing associativo, più aggregazione, più fatti.*

%%%%%%%%%

#### **Prima Pagina**

1. *UP cambia nome in Unem. "Unione energie per la mobilità" (SQ)*
2. *UP, dietro al cambio del nome (SQ)*
3. *Spinaci: senza di noi la transizione è insostenibile (SQ)*
4. *La raffinazione a un bivio: evoluzione o deindustrializzazione (SQ)*
5. *Quanto vale il Cane a sei zampe? Il titolo in Borsa verso il minimo storico (SQ)*
6. *La «morte lenta» del petrolio è certa, ma attenzione all'aggettivo: sarà lenta davvero (FT)*
7. *Dalla morte del petrolio può nascere un elettro-Stato dominante. Indovinate dove (Economist)*

#### **Post Covid**

8. *Dove sono le buone intenzioni di qualche mese fa ? (AP)*

#### **Mercato**

9. *Esso: al momento nessuna decisione sulla nuova sede (SQ)*
10. *Saras verso lo stato di crisi causa Covid (SQ)*

#### **Illegalità**

11. *Moratti: Saras ribadisce la propria correttezza (SQ)*
12. *Frodi, sul tavolo del capo della Gdf la denuncia dei "collaboratori anonimi e onesti" (SQ)*
13. *Frodi carburanti, i nuovi modelli delle Entrate per fidejussioni e depositi (SQ)*
14. *Frodi carburanti, operazione a Bari su gasolio agricolo (SQ)*
15. *Costiero Trieste in vendita, base d'asta 6,3 mln € (SQ)*

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

16. *Camera, la "nuova" commissione Ambiente riparte da Superbonus e Green Deal (QE)*
17. *Biocarburanti, ancora un aumento per il costo di miscelazione (SQ)*
18. *Gestori carburanti, il punto della Faib alla vigilia della nuova tornata negoziale (SQ)*
19. *Gestori carburanti, Figisc su delegittimazione e frammentazione (SQ)*

- 20. Gestori carburanti, Schiavello sul nodo della rappresentanza sollevato da Bearzi (SQ)
- 21. Gestori carburanti, Parin (Gisc TV) su frammentazione e delegittimazione (SQ)
- 22. Emissioni auto, il rischio di tasse ambientalmente dannose (SQ)
- 23. Usa, energia e clima nel primo dibattito Trump-Biden
- 24. Legambiente: "la decarbonizzazione in Italia non passa per il gas" (SQ)

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

- 25. Transizione energetica, innovazione e ambiente: l'assemblea di Elettricità Futura (SQ)
- 26. Descalzi, sostenere l'idrogeno come con le Fer (SQ)
- 27. Mise al lavoro su una strategia per l'idrogeno (SQ)
- 28. Idrogeno, accordo Snam-Politecnico di Milano (SQ)
- 29. E-mobility, fondi Ue per IP (SQ)
- 30. Auto, la UE vuole dimezzare le emissioni al 2030 (SQ)
- 31. Materie prime "critiche", nasce l'Alleanza europea (SQ)
- 32. California, stop a nuove auto benzina e diesel nel 2035. (SQ)

## **PRIMA PAGINA**

1. **Martedì 6 Ottobre – SQ : UP cambia nome in Unem. "Unione energie per la mobilità". Due nuovi soci, Neste e Nextchem**



Abbandonando un nome ormai storico che risaliva al **1948** all'atto della sua costituzione. E che da allora ci ha accompagnato in questi lunghi anni insieme ai suoi 15 presidenti, da Guido Ulisse Ringler a Claudio Spinaci. Decisione che di fatto era già implicita nelle righe dell'annuncio del febbraio scorso dell'allargamento del perimetro, come già allora sottolineammo ([v. Staffetta 07/02](#)). L'annuncio ufficiale è arrivato oggi in occasione dell'assemblea pubblica dell'UP. Il presidente Spinaci, giunto al suo ultimo anno alla guida dell'associazione, ha ricordato nel suo intervento proprio le modifiche dello Statuto approvate quest'anno con cui è stato esteso il perimetro di rappresentanza alla ricerca, sviluppo, produzione, stoccaggio e distribuzione dei low carbon fuels. Da qui "la decisione di adottare una nuova denominazione, che trae origine da questo allargamento del perimetro associativo e dalla considerazione che l'attuale nome non ricomprenda più tutte le attività del settore che intendiamo rappresentare". Un allargamento che si è già concretizzato in due nuovi ingressi di peso nella compagine associativa, la finlandese **Neste**, attiva nella produzione di biocarburanti, e **Nextchem**, la società di Maire Tecnimont dedicata alla transizione energetica. Il cambiamento di denominazione arriva a pochi mesi dall'analoga decisione di Assomineraria, che lo scorso luglio si è ribattezzata Assorisorse .

**Considerazioni :** Sulla anticipazione della SQ di Febbraio nel N.3 delle Newsletter avevo scritto il mio personale editoriale del quale vi riporto alcune frasi:

- *“ Mi riferisco ad una frase, detta in tempi lontanissimi al di fuori sospetto, con la quale espressi al dott. De Vita il mio apprezzamento per riuscire guidare una Unione Petrolifera della quale condividevo l' "aggettivo" e molto meno il "sostantivo". Da qualche anno sostengo che anche l' "aggettivo" non è appropriato”*
- *“ La crisi non si risolve soltanto allargando "il perimetro associativo" e tanto meno aumentando il numero degli associati, ma nella capacità delle associazioni di essere propositive, proattive, punti di riferimento per gli associati e del sistema nel suo insieme, magari prendendosi carico di quei ruoli che si sono resi vacanti.”*
- *“Talora la criticità dell'associazionismo è legata alla difficoltà per alcuni di generare nuove competenze, quelle delle quali per decenni non se ne è sentita la necessità, in altre circostanze, la tendenza a chiudersi in se stessi finisce per non far distinguere tra causa ed effetto. Un esempio è nel modo in cui affrontiamo oggi l'argomento della razionalizzazione della rete. La parola di uso comune è*

*“polverizzazione” per indicare la sua frammentazione, la sua inefficienza, oggi anche la causa dell’insediamento di una certa malavita organizzata. A nessuno viene però il dubbio che una concausa della polverizzazione possa essere anche la polverizzazione degli intenti, degli obiettivi, di una visione comune.”*

- “Se la logica della sopravvivenza della associazione è ineccepibile la percezione difficile da rigettare è quella di una prova per la cerimonia dell’ammaina bandiera, anch’essa nella logica delle cose... solo forse prematura. Siamo tutti convinti che il futuro dell’ energia non sarà petrolifero, ma certe decisioni mi suggeriscono l’immagine di una nave che non si voglia far andare verso i suoi prevedibili ultimi ormeggi e che si abbia fretta di vedere affondare, quindi con tanto di corsa dell’equipaggio a prendersi un posto nelle scialuppe di salvataggio senza neppure sapere dove queste scialuppe lo porteranno, magari, per ben che vada, ad arenarsi su qualche isola deserta, sperando che almeno sia di un lussureggiante ... green !”*
- “Non è in discussione la transizione energetica verso qualunque sia l’energia del futuro che relegherà il petrolio ad un ruolo marginale, ma vale il paragone con la vita umana: si nasce ed abbiamo la certezza che la vita un giorno finirà e quindi gli unici obiettivi che possiamo darci sono il prolungarla il più a lungo possibile e il viverla al meglio. In quel “meglio” non c’è soltanto la soddisfazione dei nostri interessi individuali e contingenti, ma anche di quelle delle generazioni future che non si identificano solo con la salute climatica del pianeta perché al futuro le nuove generazioni dovrebbero poterci arrivare... vive, in salute, superando le tante altre forme di inquinamento, quelle che riguardano la morale, il sociale, le diseguaglianze in tutte le sue varianti, povertà, fame, istruzione, schiavitù, che purtroppo stiamo lasciando loro in eredità” .*
- Al contrario Il segnale che invece oggi manda la plancia di comando della “nave UP” è chiaro e non è un bel segnale. Sarebbe stato diverso se, in contemporanea, la comunicazione della decisione di estendere l’ambito di rappresentanza della associazione ai c.d. e-fuel fosse stata accompagnata da qualche affermazione di ferma volontà di difendere il ruolo importante che l’industria petrolifera ragionevolmente avrà ancora per svariati decenni. Sarebbe stato diverso se ci fosse stata una dichiarazione di intenzione, come appunto scrive SQ, di “riorganizzarsi su nuove basi, nuovi scenari e nuove prospettive. Per mettere a fattor comune da una parte una serie di torri di guardia e di difesa e dall’altra per riorganizzare il patrimonio di uomini, tecnologie, risorse, reti e impianti di cui queste associazioni sono custodi e depositarie.”*
- Si dirà che una tale affermazione è superflua perché la volontà di difendere il settore deve essere data per scontata. Io non la considero scontata perché i segnali in tal senso mancano da molto tempo. Lo dimostrano le “uscite” dal mercato delle note società petrolifere, la vocazione “verde” dell’ Eni, le incerte strategie di marketing, lo dimostra il disinteresse a comunicare con il mondo esterno, lo attesta la scarsa attenzione della politica nei confronti di questo settore. In questi anni il sistema si è dimostrato debole: l’eternamente incompiuta razionalizzazione della rete, la tardiva reazione al dilagare del fenomeno della illegalità, l’incomprensibile low profile nei confronti della transizione energetica. Questo ed altro fa pensare che il sistema in questi ultimi anni non sia stato in grado di proteggere se stesso e quindi si può dubitare che ci riesca in un futuro che appare più complicato che mai. “*

*Tutto questo nel Febbraio scorso. Oggi mi troverei a scrivere le stesse frasi ma aggiungerei che cambiare nome non è solo un passo obbligato in considerazione della “estensione del perimetro associativo ma, visti i tempi, necessario per gestire la transizione energetica nel modo migliore avendo eliminato il marchio .... infamante del suo legame con il petrolio. Per esperienza personale sostenere oggi la tesi delle importanza che le fonti di energia fossile inevitabilmente continueranno ad avere per diversi decenni prima di arrivare abbastanza vicino, mai al 100% della decarbonizzazione significa, candidarsi al rogo della furia iconoclasta e fanatica che conosce solo l’energia da fonti rinnovabili e la mobilità elettrica. E’ infatti esperienza personale che pur riconoscendomi qualche competenza e soprattutto zero interesse a sostenere tesi contrarie al comune “sapere” in formato Face Book, ho sempre dovuto impiegare del tempo se non altro per far nascere il dubbio che le cose forse non sono così bianco-nero come le lobby che giocano sulla sensibilità della gente su certe problematiche vorrebbero fare credere. Quasi sempre ci riesco ma è certamente una fatica, comunque di nessuna utilità pratica. In un mondo che pure vive oggi ancora sulle fonti fossili, vedi la mobilità e non solo per le quattro-ruote, chi svolge attività associativa, industriale, commerciale connotabile come “petrolifera” è considerato da tutti “brutto, sporco e cattivo” senza possibilità di redenzione. Insomma una decisione consona al nuovo “perimetro di rappresentanza alla ricerca, sviluppo, produzione, stoccaggio e distribuzione dei low carbon fuels.associativo” che mi appare appropriata anche sul piano del marketing della comunicazione, una attività che non è mai stata al centro delle strategie della ormai “ ex UP”. Fermo restando sulle mie posizioni riguardo i limiti dei perimetri associativi in generale mi piace pensare che il nuovo perimetro suggerito da “Unione Energie per la Mobilità” possa nel tempo favorire fenomeni di aggregazione tra le tante, troppe associazioni, che popolano la filiera, non più della distribuzione carburanti ma della mobilità, oltre lo slogan-inganno di “rete come servizio alla mobilità del futuro”, pura demagogia ancora una volta finalizzata al solo “marketing associativo”. In questo contesto Assoindipendenti sarebbe ben lieta di aderire a UNEM. Ne parlerò con l’amico Claudio Spinaci. Comunque Auguri UNEM !*

## 2. Venerdì 9 Ottobre - SQ : UP, dietro al cambio del nome (GCC)

Tra le notizie più gettonate questa settimana sulla Staffetta (...) per molti aspetti non meno importante, di martedì del cambio di nome dopo 70 anni dell'Unione Petrolifera. Un cambio epocale, anche per un giornale come la Staffetta che di anni ne ha 88 e di notizie ne ha passate tante, e che suscita una serie di domande, più che legittime, sul perché si sia arrivati a questa decisione e quali riflessi avrà non soltanto sul settore petrolifero ma più in generale sull'intero settore dell'energia. Una scelta lunga e "tormentata" che, a quanto è dato di conoscere, giunge al termine di un complesso percorso evolutivo (...) culminato nella decisione, approvata il 6 febbraio scorso da un'assemblea straordinaria, di allargare il perimetro associativo e perfezionata ora con il cambio del nome. Un allargamento, di cui peraltro non si conoscono i dettagli, che viene presentato come qualcosa di positivo per il settore e che è destinato a rafforzarlo. Speriamo. Una decisione, fanno sapere dall'UP, che non ha il significato di rinnegare un passato ormai per tanti versi "scomodo" ma se mai di rilanciarlo. Come conferma tra l'altro il fatto di aver lasciato nel logo la parola "Unione" intesa come elemento di continuità per non perdere un patrimonio di credibilità, competenza e responsabilità costruito in oltre 70 anni di attività. Ma prendendo atto nello stesso tempo di una realtà che sta cambiando, che in prospettiva non sarà più soltanto petrolifera, ma anche altro. Un passaggio che si è pensato di sintetizzare nelle parole "energie per la mobilità". Un percorso tutt'altro che concluso e in cui le raffinerie restano centrali perché sono le uniche in grado di sviluppare industrialmente i nuovi carburanti low carbon e di sfruttare le reti e la logistica esistenti. (...) Non a caso Spinaci durante l'assemblea ha più volte ribadito che il petrolio è ancora centrale, che lo sarà per molto e che non c'è alcuna intenzione di rinnegarlo per motivi di immagine. Se fosse stato così, ha detto, lo si sarebbe potuto fare ben prima. Detto questo, non c'è dubbio che per uno che lavora nel petrolio dal marzo 1956, che ha avuto come compagni di viaggio spesso e volentieri gli uomini dell'Unione, che ha avuto modo di apprezzare di persona molti presidenti, in particolare Diego Guicciardi (che era mio capo alla Shell Italiana), Vincenzo Cazzaniga, Achille Albonetti, Gian Marco Moratti (di cui ricordo con rimpianto le conversazioni), Pasquale De Vita, resta la sensazione e il dispiacere di aver perso qualcosa con cui si ha avuto per lungo tempo una costruttiva consuetudine. Con l'impressione che sia finita un'epoca e che ora sarà tutta un'altra storia. Una decisione che in molti rafforzerà l'idea che del petrolio si può ormai fare a meno. (...) Con il rischio tra l'altro che il cambio di nome venga considerato come la conferma proprio della fine del petrolio e sfruttata da chi ama costruire il futuro distruggendo il passato. Perché appunto il petrolio resterà ancora centrale per molti anni e la transizione è solo agli inizi. Tra le ragioni alla base di un possibile rinvio del cambio di nome anche il fatto che dopo la decisione di febbraio il dilagare della pandemia e la sua persistenza hanno cambiato molti scenari e ora la preoccupazione immediata per tutta la filiera del petrolio, dalle raffinerie e dai depositi fino alla rete carburanti, è quella di salvare il salvabile con meno vittime possibili, perché appunto per molti anni di queste strutture non si potrà fare a meno. Una preoccupazione su cui non è lecito distrarsi con scenari ancora futuribili e incerti quanto alla loro tempistica. L'auspicio è quindi che, cambiato il nome, la sostanza dell'Unione non cambi e il confronto a livello istituzionale e sindacale rimanga centrato sui temi e sulle criticità del presente. Di cui invece in questo momento Governo e Parlamento poco si occupano.

**Commento :** *Ho pensato fosse doveroso riportare le considerazioni del Giorgio Vasari della storia del petrolio in Italia, il dott. Giancarlo Carlevaro Direttore Emerito di Staffetta Quotidiana nella certezza che avrei trovato qualche frase che esprimesse la sensazione probabilmente di tutti cioè il "dispiacere di aver perso qualcosa con cui si ha avuto per lungo tempo una costruttiva consuetudine". Non c'è dubbio che segna la fine di un'epoca piuttosto che del petrolio, a mio parere un'epoca vissuta da UP in maniera abbastanza grigia che dura già da almeno due decenni e che di fatto ha imposto all'attuale management una scelta sofferta ma inevitabile. Ho conosciuto tre dei presidenti citati e ritengo che abbiano davvero segnato le loro epoche, ma anche quelli che sono venuti dopo hanno fatto la loro parte in un environment completamente diverso, in un crescendo di difficoltà laddove la responsabilità degli associati non è stata secondaria nella loro incapacità di cogliere i segni di una involuzione del mercato globale e particolare. La crisi era già evidente negli anni della presidenza di De Vita, una persona nei riguardi della quale ho sempre avuto la massima altrimenti non mi sarei mai permesso di esternargli la mia convinzione che Unione Petrolifera era ormai "petrolifera" ma poco "unione. I sessantaquattro anni di GCC giustificano, anzi fanno apprezzare, qualsiasi concessione alla nostalgia di tempi ed esperienze diverse ma deve essere chiaro che per "leggere" il futuro occorre indossare "occhiali" molto diversi dal passato. Purtroppo il presente è quello che è e non invidio chi si trova a svolgere il compito di aggregare tanti interessi diversi in quello che è comune "per tutta la filiera del petrolio, dalle raffinerie e dai depositi fino alla rete carburanti, (cioè di) salvare il salvabile con meno vittime possibili, perché appunto per molti anni di queste strutture non si potrà fare a meno." Un obiettivo forse ormai solo alla portata di un mago.*

## 3. Martedì 6 Ottobre – SQ : Spinaci: senza di noi la transizione è insostenibile. Accise,



## **Bonomi: serve riforma, carburanti vessati.. Dall'assemblea UP (Unem): “più per il bilancio più che per l'ambiente”. Spinaci: preoccupazione per strappo UE su obiettivi al 2030. Le filiere storiche non ci sono più, ora c'è quella della mobilità**

“Serve una profonda riforma della fiscalità energetica perché in Italia i carburanti sono vessati pesantemente, più per motivi di bilancio che di salvaguardia ambientale”. È una delle osservazioni che **Carlo Bonomi**, presidente di Confindustria, ha affidato al video messaggio registrato e trasmesso questa mattina all'assemblea pubblica di Unione Petrolifera (da oggi Unem). Bonomi ha sottolineato la strategicità del settore e la sua pronta reazione alla crisi da coronavirus, nonostante le ingenti perdite economiche. Il presidente degli industriali ha chiesto un percorso chiaro sui temi della transizione energetica perché “gli obiettivi al 2030 e al 2050 impongono un radicale ripensamento della struttura industriale. Già per gli obiettivi del Pniec – ha detto – serviranno 400 miliardi di euro di investimenti cumulati, senza contare la mobilità; con l'innalzamento al 55% ne serviranno altri 100 miliardi. E solo per la transizione nei trasporti servono 759 miliardi”. (.....)

La ministra delle Infrastrutture e dei trasporti **Paola De Micheli**, in un videomessaggio, ha ricordato di avere in passato lavorato con frutto insieme a UP “mettendo le basi per rispondere alle sfide del futuro”. Ora, ha detto, ci aspetta la sfida della decarbonizzazione e della transizione, di fronte alla quale “saprete prendere, come in passato, decisioni con intelligenza e lungimiranza”. (*.... Intervento del quale si poteva tranquillamente fare a meno anche perché ricordando le esperienze del passato non mi sembra proprio che il contributo dell' allora Sottosegretario passerà alla storia. Tra l'altro ho avuto il dispiacere personale di conoscere la dott.ssa De Micheli ai tempi (2017) in cui si cercava di arginare il fenomeno della illegalità: una esperienza assolutamente deludente, mi dispiace !*)

Tirando le somme, **Claudio Spinaci** ha detto che gli industriali sono “preoccupati dell'ulteriore strappo della Commissione europea sugli obiettivi al 2020. Ne abbiamo parlato in Confindustria, eravamo insieme a colloquio con Patuanelli quando è arrivato l'annuncio della presidente von der Leyen e c'era una certa preoccupazione. Gli obiettivi del Pniec sono già molto sfidanti. Tutto è possibile ma estremizzando troppo i target sono possibili due esiti: o non ci arriviamo, o ci arriviamo stremati, con tecnologie non mature che hanno esaurito le risorse impedendoci così di arrivare al 2050”. Anche per questo è necessario un approccio di neutralità tecnologica: chi sarà capace di tagliare le emissioni al minor costo avrà più peso nel mix energetico del futuro”. D'altronde, ha concluso Spinaci, l'industria petrolifera ha già attraversato tante crisi: “nell'84, quando ho iniziato a lavorare nel settore, si diceva che nel 2000 sarebbe finito il grezzo, oggi ce n'è anche troppo, forse ce ne avvanzerà. Lo snodo è che l'Europa e l'Italia devono comprendere che senza di noi il traguardo finale non è sostenibile”. Quanto infine alla nuova forma dell'associazione, Spinaci ha concluso: “ci sono transizioni che buttano via e altre che portano con sé il meglio. Noi vogliamo trasferire l'enorme know how che abbiamo. Nel nuovo nome resta la parola unione, che sia di buon auspicio. E nel logo c'è anche il simbolo di Confindustria, che prima non c'era. Questo perché le filiere devono lavorare in modo integrato: le filiere storiche non ci sono più, ora c'è quella della mobilità”.

#### **4. Martedì 6 Ottobre – SQ : La raffinazione a un bivio: evoluzione o deindustrializzazione. Spinaci all'assemblea pubblica UP. Perdite importanti proprio quando servono investimenti. L'accisa sul gasolio è più bassa in tutta la UE. Risparmiati 1,3 mld per aumento produzione interna greggio**

Un'assemblea “storica”, sia nella forma che nei contenuti. Così Claudio Spinaci ha aperto questa mattina i lavori dell'assemblea pubblica di Unione Petrolifera, l'ultima che lo vedrà in carica, vista la scadenza del mandato quadriennale il prossimo giugno, e l'ultima con lo storico nome dell'associazione, che da oggi cambia in Unem – Unione energie per la mobilità . “Fondiamo oggi l'Unione di domani”, ha sintetizzato Spinaci.

Il presidente ha evidenziato “il valore strategico della filiera petrolifera e la sua capacità di garantire in piena sicurezza (siamo stati tra i primi a firmare protocolli sulla sicurezza al lavoro con i sindacati) il tempestivo approvvigionamento energetico su tutto il territorio nazionale, anche nei momenti più critici, nonostante il drastico calo delle vendite dovuto al lockdown che ha prodotto riflessi negativi sia dal punto di vista economico che operativo”, ringraziando poi le migliaia di lavoratori che, pur con le loro preoccupazioni personali, hanno reso un servizio indispensabile al Paese”.

Il presidente ha poi ricordato il “buco” lasciato dalla pandemia con il crollo del prezzo del petrolio: un ammanco di cassa per il settore superiore ai 4 miliardi e **perdite economiche rilevanti**. Insieme alla previsione di un saldo, a fine 2020, del -15% rispetto al 2019.

Il settore più colpito è quello della raffinazione, con il greggio sostenuto dai tagli di produzione e il prezzo dei prodotti in caduta libera. Una “forbice devastante” che porterà a margini lordi negativi perché gli impianti sono comunque costretti a produrre. Un quadro paradossale proprio nel momento in cui sono assolutamente necessari investimenti importanti per ricerca e sviluppo e per far evolvere gli impianti in

ottica di decarbonizzazione. Sugli scenari al 2030 e 2050 – ha aggiunto – sarà presentato nelle prossime settimane uno studio condotto con il Rie e la collaborazione del Politecnico di Torino sulla base dei lavori del “Gruppo strategico carburanti e energie alternative per la mobilità”, che nel corso del 2019 ha organizzato 5 workshop con il coinvolgimento dei principali stakeholder, dedicati ad approfondire la possibile evoluzione delle alimentazioni nelle diverse modalità di trasporto (avio, marittimo e stradale, suddiviso in leggero, pesante e Tpl).

Insomma, ha detto Spinaci, oggi il settore è a un **bivio tra la deindustrializzazione e l'evoluzione tecnologica**. Le diverse opzioni tecnologiche per la mobilità “dovranno essere valutate per il contributo netto (cioè durante l'intero ciclo di vita del binomio veicolo-propellente e non solo allo scarico) che sapranno esprimere per la riduzione delle emissioni climalteranti, anche attraverso la riformulazione della fiscalità energetica europea sulla base delle reali emissioni di CO2 calcolate con il metodo LCA (Life Cycle Analysis)”. In questo, la filiera produttiva dei carburanti liquidi di origine petrolifera “è in grado di dare il suo apporto introducendo quote via via crescenti di componenti di origine non petrolifera, vedi ad esempio i biocarburanti e le diverse sperimentazioni in corso per la produzione di carburanti liquidi derivati da altre fonti alternative, come rifiuti e CO2”. UP oggi rappresenta il 90-95% dei prodotti che consumiamo in Italia ma sempre più il baricentro si sposterà sulla ricerca e su materie prime non petrolifere.

Per i **carburanti liquidi a basse emissioni di carbonio (Lc1f)** servono investimenti complessivi stimati a livello europeo tra 400 e 650 miliardi di euro. Un percorso che permetterebbe di ottenere entro il 2035 in Europa una riduzione annuale di 100 milioni di tonnellate di CO2, equivalente al risparmio generato da 50 milioni di veicoli elettrici (Bev) su strada, aiutando al contempo l'industria europea dell'auto a mantenere la leadership nei motori a combustione interna.

Per far sì che tale percorso sia possibile, è necessario: il riconoscimento del valore strategico dei Lc1f nei piani nazionali di transizione energetica e l'inserimento dei relativi progetti di **ricerca e sviluppo** nel Piano nazionale di ripresa e resilienza; abbattere le barriere che oggi impediscono la chiusura degli impianti che non saranno in grado di trasformarsi e che risulteranno obsoleti; introdurre ammortizzatori sociali straordinari; considerare che le chiusure interesseranno anche la rete di distribuzione carburanti.

Da qui la decisione di allargare il **perimetro associativo** e di adottare una nuova denominazione, considerando che l'attuale nome “non ricomprende più tutte le attività del settore che intendiamo rappresentare”.

Spinaci ha poi illustrato i **numeri del settore** nell'ultimo anno, rintuzzando tra l'altro le polemiche sul “**sussidio**” al **gasolio auto** costituito dall'accisa più bassa rispetto alla benzina. Una differenza che “esiste in tutto Europa”, ha detto, e che in media UE ammonta a 13 centesimi di euro al litro, quando in Italia si ferma a poco più di 11”. Se veramente si riducesse o annullasse questo gap con un aumento dell'accisa sul gasolio, ha concluso, “saremmo ancora più disallineati rispetto alla UE”.

Rispondendo a una domanda sulla **svalutazione in borsa delle azioni delle aziende petrolifere** (*vedi articolo a seguire*), Spinaci ha parlato di un “problema enorme” non tanto per la possibilità di acquisizioni a buon mercato da parte di aziende estere, ma per il pericolo che asset industriali come le raffinerie siano prese di mira da fondi speculativi, senza una logica industriale. Una circostanza, ha aggiunto, che “credo però sia congiunturale” perché gli insufficienti investimenti in produzione porteranno nei prossimi anni a un rialzo dei prezzi del petrolio. Il rischio della deindustrializzazione comunque c'è, in una filiera strategica e pericolosa, “mentre la rete è devastata dall'illegalità. Una situazione – ha concluso – che deve interessare il Governo e la Commissione europea: bene gli incontri del forum ma ora servono fatti concreti”.

(....)

**Commento** : *In pratica le mie considerazioni sono nella sotto-lineatura praticamente totale di tutte le tesi sostenute da Claudio Spinaci e riportare da SQ. Assolutamente nulla da aggiungere se non per augurarmi che il mandato di presidente della UNEM sia rinnovato per i prossimi quattro anni.*

## **5. Mercoledì 30 Settembre – SQ : Quanto vale il Cane a sei zampe? Il titolo in Borsa verso il minimo storico**

Le azioni di Eni si stanno avvicinando a grandi falcate al minimo storico, che corrisponde tra l'altro al prezzo al momento della quotazione, il primo dicembre 1995. Allora il titolo in Borsa del Cane a sei zampe valeva l'equivalente di 5,21 euro. Da una settimana siamo sotto i 7 euro, per un titolo che raggiunse i 27,75 euro nell'estate del 2007, un anno prima dello scoppio della bolla finanziaria dei subprime. Un andamento che riflette sicuramente quello dei corsi petroliferi, ultimo lo shock coronavirus che ne ha dimezzato il valore rispetto a gennaio, quando ancora si era intorno ai 13 euro ad azione. Questo andamento fa nascere una domanda: questa capitalizzazione (meno di 25 miliardi di euro in tutto) rispecchia il valore di Eni?

Nel numero del quarantennale di Energia (*citato nel numero precedente di Newsletter*), Alberto Clò fa notare che il valore nominale delle compagnie petrolifere sta soffrendo al di là del loro valore intrinseco, “complice una finanza corsara che non sa separare il grano dal loglio”. Clò parla della “**suicida decisione della BP di voler ridurre del 40% la sua produzione di petrolio nel prossimo decennio per puntare sulle**

rinnovabili” e cita il caso paradossale di Nikola Motor Company che “ha capitalizzato 28 miliardi di dollari pur non avendo ancora progettato, realizzato, venduto” un solo mezzo a idrogeno: una “scatola vuota” valutata “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”. Il tutto mentre “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 Clò, varrà guardare all'intelligenza degli imprenditori e alla capacità delle loro aziende di uscire dal tunnel della crisi”. Senza contare, aggiungiamo, che, golden power a parte, a qualcuno potrebbe far gola un titolo così sottovalutato.

La domanda dunque resta in piedi: davvero Eni vale così poco? Gli investitori stanno davvero “tagliando la gola” al Cane a sei zampe, come paventò un anno fa Claudio Descalzi? O è solo una fase di apnea, in attesa che il mondo si accorga di avere ancora bisogno di investimenti in petrolio e gas, come sottolineato nei giorni scorsi dal Financial Times? In attesa cioè che passi la “sbronza” della finanza (in)sostenibile?

*Commento : Claudio Spinaci (vedi articolo precedente) ha esposto la sua opinione al riguardo, io mi pongo una domanda “scomoda”... Se l'Eni vale oggi così poco, quanto valgono gli altri “pezzi” della filiera? Oggettivamente poco. La domanda è scomoda ma ve la siete posta? Quanto valgono le reti di punti vendita oggi rispetto ad un'altra epoca di appena cinque-sei anni fa? Quale la situazione per macro e mini logistica? Quale è il ragionevole pay-out degli investimenti fatti in questi ultimi anni..... mercato della illegalità a parte ...?! . Come Clò sono convinto che la “bolla inevitabilmente” scoppierà, lo suggerisce il caso BP e Nikea Motor Company, e allora si tratta di resistere fino a quel momento appunto lasciando “alla intelligenza degli imprenditori e alla capacità delle loro aziende di uscire dal tunnel della crisi” ..... magari con un po' di creatività ed innovazione nei cambiamenti che pure sono ormai inevitabili.*

## **6. Martedì 22 Settembre - Financial Times / Corriere della Sera : La «morte lenta» del petrolio è certa. Ma attenzione all'aggettivo: sarà lenta davvero (Gianluca Mercuri)**

Si chiama *reserve replacement ratio*, «rapporto di sostituzione delle risorse convenzionali», ed è sempre stato la «metrica» con cui si misurava il successo di una compagnia petrolifera: la sua capacità di rimpiazzare rapidamente il petrolio e il gas che estraeva. Le ultime esternazioni di un boss del settore come Bernard Looney di BP — che intende tagliare la produzione di petrolio e gas del 40% nel prossimo decennio — fanno pensare che quella metrica sia stata ormai ribaltata. E inducono il FT a uno di quegli editoriali da conservare, quelli che fanno il punto sulle grandi questioni che tutti ci riguardano. In questo, l'organo illuminato del capitalismo mondiale dichiara la «morte lenta» di Big Oil, la grande industria degli idrocarburi. Ma attenzione: se a colpire di più è il sostantivo, va tenuto ben presente anche l'aggettivo. Lenta. Quel che appare certo è che la domanda globale di petrolio «può raggiungere il picco nei prossimi anni», per poi iniziare una discesa irreversibile. La pandemia ha accelerato il calo dei consumi, ma «il mondo stava cambiando già prima del Covid». Opinione pubblica, governi, investitori e banche hanno da tempo cominciato a fare pressione sul settore perché si riconverta. Al punto che Goldman Sachs prevede che l'anno prossimo la spesa per le fonti di energia rinnovabile supererà per la prima volta quella per la produzione di petrolio e gas. Un cambiamento indotto dall'enorme divaricazione nel costo del capitale: per gli investimenti verdi i tassi d'interesse vanno dal 3 al 5%, per quelli neri arrivano al 20. (... finalmente si sta scoprendo che è il mondo della finanza a sostenere gli investimenti verdi .... naturalmente per ragioni etiche... immagino !) Ecco spiegato, insomma, perché gli idrocarburi vadano incontro alla fine. ( *E se i paesi produttori non fossero d'accordo e si votassero per un cartello del petrolio a 10-12 \$/bbl? Così soltanto per non morire ....?!* ) Quanto alla velocità di questo processo, meglio non farsi troppe illusioni. La riconversione sarà costosissima — gli analisti calcolano 200 miliardi di dollari per i progetti da qui al 2030 — e gli americani faranno molta melina, perché sono i meno entusiasti di questa corsa all'energia pulita. Dunque, calcola il FT, «i consumi potrebbero rimanere nell'ordine delle decine di milioni di barili al giorno per decenni». Dal petrolio, infatti, dipendiamo ancora per un mucchio di cose, e c'è chi prevede che nei prossimi anni la riduzione dell'offerta farà aumentare i prezzi. Insomma, «chi pompa pomperà finché potrà». Ma sul fatto che siamo all'inizio della fine non possono esserci più dubbi.

## **7. Venerdì 25 Settembre – Economist / Il Corriere della Sera. Dalla morte del petrolio può nascere un elettro-Stato dominante. Indovinate dove. (Luca Angelini)**

Nella rassegna di martedì abbiamo parlato della morte lenta, ma inesorabile, del petrolio. Ma, lenta o veloce che sia, anche la fine dell'età dell'oro nero avrà anche, come ogni cambiamento di paradigma in campo energetico quantomeno dalla rivoluzione industriale in avanti, profonde ripercussioni geopolitiche. (In Newsletter sostengo da tempo che se l'obiettivo della salvezza del pianeta non mi appare così certo

*quello, di alcuni Paesi e relative culture, di modificare gli attuali, difficili, equilibri economici e politici è scontato. Dubito peraltro che sia l'Europa a trarne vantaggio)* Basti pensare a quanto è cambiata la politica statunitense in Medio Oriente da quando la tecnica del fracking ha permesso agli Usa di sfruttare enormi giacimenti di petrolio e gas di faglia (shale) e di diventare non solo autosufficienti, ma persino esportatori di combustibili fossili. E l'Economist ha un'idea su quello che sarà il prossimo rivolgimento: «Impossibilità ad essere un petrostato (pensate alle monarchie del Golfo, ndr), la Cina sta diventando quello che si potrebbe chiamare un elettro-Stato, con investimenti strategici lungo tutta la catena, dalla miniera al contatore».

Attenzione, però. Il fatto che il mondo dell'energia si stia spostando dalla produzione di calore a quella di elettricità (ad esempio per i trasporti) non significa che la Cina diventerà il campione mondiale della green energy. Pechino, ricorda il settimanale britannico, «ha più di 1000 gigawatt di capacità di produzione elettrica da carbone installata» che vale il 49% del totale mondiale di elettricità da carbone. E l'uso di quest'ultimo, almeno per anni, in Cina continuerà a crescere, non a calare. (E allora come la mettiamo con la CO2 e questo nostro povero pianeta ?)

Ciò premesso, il colosso asiatico può mettere sul piatto anche 445 Gw di elettricità da elettrico e solare e 356 Gw di idroelettrico. E sta pure «costruendo centrali nucleari più in fretta di ogni altro Paese: l'età media dei suoi 48 reattori è inferiore a dieci anni». Pechino conta di far salire la percentuale di elettricità da atomo dal 5% attuale al 15% nel 2050. (!!!!) «L'evoluzione dei settori cinesi nucleare, eolico, solare e delle batterie varia in parte, ma la formula di base rimane la stessa - scrive l'Economist -: imparare dagli stranieri e poi usare massicci investimenti e dettami autoritari per sostenere il dispiegamento su larghissima scala».

Anche sul fronte delle «terre rare» e dei minerali necessari per batterie e altri prodotti tecnologici, Pechino ha giocato d'anticipo. Oltre a sfruttare le risorse minerarie del suo immenso territorio, si è preoccupata di stringere accordi con vari Paesi produttori (vedi il caso del cobalto della Repubblica democratica del Congo). Tutto ciò fa dire a un veterano del settore minerario americano, Robert Friedland, oggi a capo di Ivanohe Mines, un'impresa sostenuta da aziende cinesi, che la Cina, sulla strada verso un futuro con meno fonti fossili, «è probabilmente dieci anni avanti».

Non che Europa e Stati Uniti non abbiano carte da giocare. Il Green Deal europeo e l'impegno, ribadito pochi giorni fa, nel suo discorso sullo stato dell'Unione, dalla presidente della Commissione Ursula von der Leyen, per far scendere le emissioni fossili Ue al 55% di quelle del 1990 entro il 2030. E, l'Europa, ricorda l'Economist, ha i suoi «campioni» in campo energetico, come Edf, Engie, Iberdrola, Orsted e anche l'Enel, leader negli investimenti in eolico e solare nei Paesi in via di sviluppo. Quanto agli Stati Uniti, avrebbero tutte le capacità tecnologiche e di know how per rispondere alla sfida cinese, se soltanto Donald Trump mettesse da parte la fissazione di voler salvare il settore del carbone Usa (vedi la rassegna del 19 settembre) e la smettesse di crogiolarsi sugli allori con frasi come «gli Stati Uniti sono oggi la superpotenza energetica numero uno nel mondo» e «non saremo mai più dipendenti da potenze ostili».

Anche Pechino, però, ha dei compiti a casa da svolgere. «Per massimizzare il suo potere da elettro-Stato - conclude l'Economist - dovrà combinare i suoi muscoli produttivi sulle rinnovabili, e forse sul nucleare, con accordi che consentano alle sue imprese di fornire elettricità a un gran numero di Paesi. L'Agenzia internazionale per l'energia rinnovabile ha sostenuto che questa “diplomazia infrastrutturale” possa rivelarsi, per il potere cinese nel XXI secolo, quanto la protezione delle rotte navali lo fu per il potere americano nel XX. Se lo userà con abilità, la transizione energetica potrebbe portarle più vantaggi di quelli mai ottenibili con pozzi, pompe e oleodotti». Il progetto monstre della Nuova via della seta, con i suoi alterni successi, dimostra, aggiungiamo, che magari non sempre Pechino ci riesce, ma di sicuro ci prova.

**Considerazione:** *Sto tendando di convincere mia nipote a studiare bene l'inglese ma anche il cinese ....*

## POST COVID

### **8. Giovedì 1 Ottobre – AP : Dove sono le buone intenzioni di qualche mese fa ?**

*Siamo alle solite ..... parole, parole, parole e fatti pochi ! Qualche mese fa in piena emergenza Coronavirus tutti abbiamo sperimentato come le criticità storiche del settore della distribuzione dei prodotti petroliferi lo diventavano ancora di più: in quei giorni argomenti come la razionalizzazione della rete, la lotta alla illegalità, i rapporti all'interno della filiera, la transizione energetica erano tornati di attualità, ne parlavamo e scrivevamo tutti. Del fatto che fosse arrivato il tempo di cercare di rimettere in grado di funzionare un mercato, destinato alla fine quanto si vuole ma che è necessario mantenere vitale ancora per qualche decennio, ne ho fatto l'oggetto in una lettera di Assoindipendenti al Ministro dello Sviluppo Economico.... naturalmente ignorata al punto di non meritare neppure un riscontro generico del tipo “grazie, la contatteremo”, così tanto per educazione. Giusto .... ! Quale follia chiedere il rispetto da parte delle Istituzioni di questo Paese alle istanze dei cittadini e questa considerazione mi fa venire in mente una*



*esperienza personale fatta in un altro Paese, gli UK. In quella cultura, forse molto discutibile per diverse ragioni coloro che lavorano nelle Istituzioni sono considerati e si onorano di essere identificati come "Civil Servant" cioè persone che all'interno di strutture pubbliche sono chiamati ad offrire le proprie competenze professionali al servizio della comunità ... dove una traduzione sia pure troppo diretta e superficiale Civil Servant è "al servizio dello Stato e quindi del cittadino". Bene, io sono certo che, in un Paese dove tutti pretendiamo di apparire quello che non siamo se mi azzardassi a chiamare Civil Servant il meno qualificato e sfigato dipendente delle nostre Istituzioni il giorno dopo mi troverei destinatario di una denuncia per calunnia. Fine della divagazione. Tornando al punto, Assoindipendenti ha proposto più volte la costituzione di una Holding Strategica, intersettore, interassociativa, interprofessionale, ... inter-tutto sponsorizzata appunto dal Mise e comunque una iniziativa per avviare certi processi .... Parole al vento ! Anche se non è una accusa da rivolgere solo alla politica per nell'ambito della filiera l'invito a "lavorare-insieme" non solo è stato ignorato, e questo è un grave problema di mancanza di visione, ma addirittura si è lavorato per contrastare forme di aggregazioni , e questo è una questione gravissima di cultura, la maledetta monocultura di un establishment che vede solo il proprio orticello, al presente, senza alcuna visione strategica di medio e lungo termine. Nei prossimi giorni, potendo forse contare su una sponsorizzazione importante, ho intenzione di tentare nuovamente di aprire una breccia in questo muro incredibilmente resistente ad ogni cambiamento. ... probabilmente solo tempo perso, ma fino a quando avrò voglia di fare questo lavoro, non mollo.*

## MERCATO

### **9. Venerdì 9 Ottobre – SQ : Esso: al momento nessuna decisione sulla nuova sede. La risposta all'allarme dei sindacati: la presenza in Italia rimane importante, misure per migliorare la competitività**

"La presenza in Italia rimane importante per il Gruppo ExxonMobil ed il piano presentato alle organizzazioni sindacali ha lo scopo di apportare misure importanti per migliorare la competitività dei costi e assicurare che l'azienda gestisca al meglio queste condizioni di mercato senza precedenti". È quanto scrive in una nota un portavoce di Esso Italiana, a seguito dell'allarme lanciato da Filctem, Femca e Uiltec dopo il confronto con il vertice della compagnia. Nella nota, la compagnia sottolinea tra l'altro che ancora non è stata presa alcuna decisione in merito a dove sarà ubicata la nuova sede in futuro, in relazione al fatto che i sindacati avevano parlato della probabile chiusura della storica sede di Roma. "I cambiamenti della struttura organizzativa - sottolinea Esso in una nota inviata via mail - derivano da riorganizzazioni e miglioramenti dei processi lavorativi avvenuti negli ultimi anni e mirano a continuare a migliorare l'efficienza per ridurre i costi". In merito alla citata "probabile chiusura della sede storica di Roma", al momento, conclude il comunicato, "non è stata ancora presa alcuna decisione in merito a dove sarà ubicata la nuova sede in futuro".

***Commento :** .... Falso problema ! Qualcuno si chiede ancora quale sarà il futuro della Esso in Italia ? Per come stanno le cose è davvero così importante sapere se e dove sarà la nuova sede ? Temo che quello della Esso in Italia sia un capitolo aperto nei lontani anni '80 e già definitivamente chiuso al tempo della vendita a Sonatrach della raffineria di Augusta e del deposito di Napoli. Lo sostiene, con profonda tristezza una persona che per 20 anni ha lavorato nel gruppo della ExxonMobil probabilmente "il numero 1" del settore petrolifero, una scuola superiore assoluta per chi ha avuto la fortuna di frequentarla e di poterne sperimentare il valore della formazione a livello professionale ma anche più in generale culturale ed umano. Che tristezza !*

### **10. Giovedì 8 Settembre – SQ : Saras verso lo stato di crisi causa Covid. Cassa integrazione per i 1.300 dipendenti. L'azienda assicura: "non ci saranno esuberanti e gli impianti continueranno a marciare". Intanto a Milano scoppia il caso del "Petrolio dell'Isis"**

L'annuncio è stato dato dall'azienda ai sindacati, ieri mattina, e ai lavoratori nel pomeriggio in videoconferenza. Saras va verso l'apertura dello stato di crisi. La decisione, presa martedì dal consiglio di amministrazione, sfocerà nell'attivazione della cassa integrazione per i 1300 dipendenti, la prima nella storia del gruppo. Ma l'azienda ha assicurato che non ci saranno esuberanti e gli impianti continueranno a marciare. La mossa della Saras, indotta dal crollo del prezzo del petrolio (??? Forse si voleva dire crollo della domanda ?) , si inquadra all'interno di una politica di contenimento dei costi, considerata non più

rinviable anche dai sindacati e già avviata in altre raffinerie.. Oltre alla crisi economica, il management di Saras è alle prese con un'altra grana, di tipo giudiziario. Secondo quanto scrive *La Repubblica* oggi, lo scorso 30 settembre la procura antiterrorismo sarda ha perquisito gli uffici della Saras a Cagliari e a Milano: indagati dai pm Guido Pani e Danilo Tronci i vertici dell'azienda dal Cfo Franco Balsamo al capo dell'ufficio commerciale Marco Schiavetti. Le ipotesi di reato vanno a vario titolo dal riciclaggio al falso, per finire ai reati tributari. (....) *(vedi articolo a seguire)*

**Considerazioni :** *Ricorrere alla cassa integrazione è perfettamente normale e nel settore c'è chi ha deciso di usufruirne già il giorno dopo della approvazione del decreto di Aprile. Come pure è assolutamente normale richiedere, per poi ottenerlo, il rinvio del pagamento delle accise da Aprile a Maggio per evidente mancanza di liquidità. Covid è Covid, e la crisi c'è ma la domanda che mi faccio da qualche mese a questa parte è se le società petrolifere sono così deboli dal punto di vista finanziario per non essere in grado di sopportare una crisi difficile sì ma solo di qualche mese. Ricordo male oppure la crisi petrolifera del 1973 fu altrettanto grave e forse di più ? Sempre se ricordo bene nel solo mese di gennaio la Esso Italiana registrò una perdita di ca 40 miliardi di lire. Non è una critica a Saras perché se non altro ha avuto la volontà, capacità ed anche il buon gusto di rinviare la decisione di otto mesi quando la situazione deve essere decisamente peggiorata. Piuttosto trovo che ci sia qualche incoerenza tra situazione finanziaria e strategie di marketing e questo non vale solo per le società petrolifere. Tutto qui.*

## **ILLEGALITA'**

**11. Venerdì 9 Ottobre – SQ : In relazione alle notizie di stampa aventi ad oggetto la pendenza di un procedimento penale presso la Procura di Cagliari in una nota firmata dal presidente Massimo Moratti, Saras "rigetta fermamente ogni accusa e precisa quanto segue":**

*(continua dall'articolo precedente)*

(....) Secondo queste ricostruzioni, il petrolio dell'Isis sarebbe arrivato in Italia, in Sardegna, nella raffineria della Saras a Sarroch. Si tratterebbe di circa venticinque navi tra il 2015 e il 2016 con 12 milioni (di che ?) di oli minerali. Secondo i documenti a muovere il carico è la Petraco Oil company, società con sede legale a Londra e con la sua principale filiale operativa a Lugano. Dagli atti risulta che la società ha acquistato "gli oli minerali dalla Edgewater Falls, società delle Isole Vergini". Che a sua volta aveva comprato il carico da un'azienda turca. Che aveva acquistato il carico in Iraq, non è chiaro dove. Le indagini della Guardia di Finanza hanno chiarito che la Edgewater è "una società di comodo" off shore di proprietà della stessa Petraco, che il carico non è passato probabilmente mai dalla Turchia come risulta dalle bolle ma è arrivato direttamente dall'Iraq e che a gestirlo non è stato l'ente petrolifero di stato iracheno, "l'unico autorizzato dal diritto internazionale", ma lo hanno mosso prima i curdi e poi dopo i terroristi di Daesh.

*"Il gruppo Saras ha una storia di creazione di valore basata sulla responsabilità, correttezza e trasparenza dell'operato delle proprie persone sia nel territorio in cui è radicata l'attività industriale sia a livello mondiale dove sviluppa i rapporti commerciali. Le indagini in corso sono il naturale seguito di notizie riferite già da tempo attraverso trasmissioni televisive, sui contenuti delle quali Saras ha tempestivamente agito ottenendo il riconoscimento delle proprie ragioni da parte degli autori.*

*Saras ha fornito agli inquirenti e continuerà a fornire ogni forma di cooperazione all'accertamento dei fatti che, siamo certi, si sono svolti senza irregolarità di sorta da parte dei soggetti interessati: in ogni caso Saras ribadisce la correttezza delle condotte dei propri rappresentanti, confidando che questa sarà infine la conclusione alla quale perverranno le autorità competenti. Nel frattempo Saras non lascerà nulla di intentato per la difesa in ogni sede della propria reputazione – consolidata nel tempo e internazionalmente riconosciuta - di operatore serio, eticamente inappuntabile, rispettoso della legge e delle regole del mercato".*

**Considerazioni :** *Ricordo perfettamente Report (Rai 3 del 19/11/2018) comunque visibile su RaiPlay nel quale sono stati fatti i nomi di molte società nell'ordine Maxcom Bunker, Tamoil, Q8, Api, Saras e della ..... Marina Militare, anche se poi nella prima parte l'attenzione è stata rivolta proprio a Saras e Maxcom, a*

*mio parere per ragioni per così dire televisive potendo spendere nomi di famiglie importanti anche al di fuori del mondo petrolifero. Ricordo infatti di aver stigmatizzato proprio questa scelta dei redattori insieme al fatto che avessero preferito, sempre per esigenze televisive, guardare al passato piuttosto che la presente del momento, trattato sì ma come una certa superficialità lasciando così delusi gli imprenditori onesti che soffrivano, come soffrono ancora, l'illegalità in forma di evasione dell' Iva piuttosto che del contrabbando. Per esperienza ho imparato che quando ci sono di mezzo soldi, e tanti, non si possono avere certezze.... E quindi non escludo che Saras abbia qualcosa da spiegare alla Procura Antiterrorismo della Sardegna ma come al solito mi pongo delle domande : perché solo Saras ? Dove sono gli altri ? Perché si guarda, per carità correttamente, ad operazioni del 2016 e 2017, e non operazioni recenti, anche di questi giorni ? Voglio proprio seguirne gli sviluppi. Ad onore di Saras credo comunque di dover riconoscere che da anni è molto attiva nella lotta di contrasto alla illegalità per evasione dell'Iva attraverso una rigorosa selezione della propria clientela.*

## **12. Giovedì 8 Ottobre – SQ : Frodi, sul tavolo del capo della Gdf la denuncia dei "collaboratori anonimi e onesti"**

Oggi si sono rifatti vivi con la *Staffetta* i "collaboratori anonimi e onesti" che a fine agosto ci avevano mandato copia della denuncia sulle frodi carburanti inviata il 28 febbraio scorso a vari comandi provinciali della Guardia di Finanza. Per informare che il 15 settembre, non avendo avuto alcun riscontro, si sono rivolti direttamente al **Comandante Generale della Guardia di Finanza, Giuseppe Zafarana**, "per delucidarla, scrivono, dell'iniziativa da noi intrapresa al fine di collaborare a rendere più onesto il settore carburanti e contrastare i soliti truffatori che si rigenerano in continuazione adottando "alchimie" sempre più sofisticate". Rilevando altresì che purtroppo non hanno avuto alcun riscontro e non risulta ancora aperta alcuna "indagine" sui i componenti della "**cupola**" menzionati nella denuncia. Sperando che il Comandante Generale possa supervisionare e far valutare attentamente la loro missiva al fine di prendere coscienza che i truffatori hanno ormai raggiunto una tale esperienza, adoperando tecniche sofisticate e certezze da paventare la correttezza. E facendo tra l'altro presente che a fine agosto hanno divulgato la loro missiva anche alla **Staffetta**. Esprimendo al Comandante Generale il timore che la necessità di restare anonimi abbia fatto cestinare il tutto, necessità peraltro dettata dalla pericolosità delle informazioni divulgate (anche se in forma sommaria e/o caotica) e dalla certezza che alcune "branche dello Stato" non siano proprio disinteressate a far sì che certi fenomeni vengano sradicati. Un timore certamente fondato che avrebbe dovuto spingere i "collaboratori anonimi e onesti" a rivelare almeno la loro identità al Comandante Generale. Unico modo per consentire di avviare una vera e propria indagine ufficiale.

*Considerazioni : Se ho capito bene la sola novità è quella di aver inviato una lettera direttamente al Comandante Generale della GdF, ma i mittenti rimangono ancora .... "anonimi". Tra l'altro, dal momento che nella lettera si parla di una "Cupola" alla quale qualcuno dello Stato non sarebbe estraneo, l'anonimato diventa l'implicita ammissione di ritenere il Comandante Generale della GdF possibile, magari anche probabile, appartenente alla stessa "Cupola". Aggiungo che anche il semplice metterlo al corrente della situazione potrebbe risultare alquanto offensivo perché lo si ritiene di non essere informato di una illegalità che vale 6-10 miliardi/anno di evasione ai danni dello Stato, della libera concorrenza, ecc. ecc. una accusa davvero grave per il ruolo che ricopre. Come ho già detto nella mia nota di qualche giorno fa sulla storia dei "collaboratori anonimi ma onesti" le denunce anonime non servo anche se nel caso specifico se fossi io il Comandante della GdF di certo non la getterei nel cestino...ammesso che sia stata questa la fine della lettera. Cari "anonimi ma onesti" è necessario uscire allo scoperto e se al momento siete pochi dovete trovare il modo di diventare tanti, tanti da minimizzare il rischio di ritorsioni. Perché non chiedete aiuto alle associazioni categoria ? Non vi fidate ? Un bel problema, non c'è che dire ! Posso solo assicurarvi che di Assoindipendenti potreste fidarvi perché abbiamo una storia alle spalle nel contrasto alla illegalità che nessuno può contestare. I risultati ? Modesti ! Il motivo ? Assoindipendenti ha espresso personaggi che non si sono tirati indietro per rilasciare interviste alla Tv ed in altre circostanze, ma purtroppo non è stato sufficiente a mobilitare l'attenzione di tutta la categoria, al contrario ci siamo sentiti soli nel portare avanti certe iniziative. In ogni caso non abbiamo abbandonato il campo. Anche se lo Stato sembra non rendersene conto siamo in presenza, se non della stesse mafia, camorra, ndrangheta, sacra corona unita, di organizzazioni simili almeno nei fini con la sola differenza di lavorare in giacca e cravatta con il sostegno di professionisti che sanno come muoversi tra leggi, decreti, regolamenti, burocrazia. Coraggio ! Se la categoria non esce dall'anonimato, se gli "anonimi ma onesti" non escono dall'anonimato questi ultimi avranno scritto solo un paio di lettere inutili e magari saranno pure costretti a fare scelte per le quali non potranno più qualificarsi onesti.*

## **13. Lunedì 5 Ottobre – SQ : Frodi carburanti, i nuovi modelli delle Entrate per fidejussioni e depositi. Il provvedimento del 5 ottobre sui depositi fiscali**

L'Agenzia delle Entrate ha approvato e pubblicato oggi i nuovi modelli per la costituzione di deposito vincolato in titoli di Stato o garantiti dallo Stato e di polizza fideiussoria o fideiussione bancaria per l'immissione in consumo da un deposito fiscale di benzina e gasolio per uso autotrazione senza versamento dell'Iva, come previsto dall'articolo 1 commi da 937 a 942 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018) e dall'articolo 4 del decreto attuativo Mef 13 febbraio 2018. I modelli ("Modello per intermediari/banche per la costituzione di deposito vincolato in titoli di Stato o garantiti dallo Stato per l'immissione in consumo di carburanti da deposito fiscale" e "Modello per intermediari/banche per il rilascio di polizza fideiussoria o fideiussione bancaria per l'immissione in consumo di carburanti da deposito fiscale") vanno a sostituire quelli del 2018.

*Considerazione : Mi è sembrato di capire che per qualche operatore i nuovi modelli rappresentano un problema . Quale ?*

#### **14. Mercoledì 23 Settembre – SQ : Frodi carburanti, operazione a Bari su gasolio agricolo. Dieci soggetti denunciati, imposte evase per 1.416.000 euro**

I funzionari dell'Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) in servizio presso l'Ufficio delle dogane di Bari hanno scoperto una frode fiscale nel settore delle accise sui prodotti energetici perpetrata da un deposito commerciale sito nella provincia pugliese di Barletta-Andria-Trani. Attraverso la meticolosa analisi dei dati iscritti nei documenti di accompagnamento emessi al momento dell'estrazione di gasolio denaturato per destinarlo all'uso agevolato previsto per l'agricoltura, l'Agenzia ha accertato che una considerevole parte del prodotto fosse stato, in realtà, dirottato verso altri usi per i quali non è prevista alcuna agevolazione fiscale. In particolare, determinanti ai fini della scoperta della frode sono state le indagini di riscontro svolte dai funzionari doganali sui dati acquisiti presso i destinatari delle partite di gasolio, dalle quali è emerso che un quantitativo di circa tre milioni di litri di prodotto non ha effettivamente raggiunto la destinazione agevolata prevista, per una evasione di accisa e Iva ai danni dell'erario di oltre 1.416.000 euro. A conclusione delle indagini, dieci soggetti sono stati denunciati all'autorità giudiziaria, nello specifico il titolare del deposito commerciale, il proprietario committente le partite di gasolio denaturato estratto, l'acquirente e sette autotrasportatori, tutti in concorso tra loro per destinazione ad usi soggetti ad imposta o a maggiore imposta di prodotti esenti o ammessi ad aliquote agevolate.

*Considerazioni : La notizia è di scarso valore, dal sapore quasi "vintage" dal momento che si tratta di un tipo di frode in auge negli anni '70 dove il gasolio riscaldamento e i carburanti agricoli erano molto diffusi nel mercato parallelo del gasolio autotrazione. Piuttosto oggi mi verrebbe da chiedere se abbiamo anche solo il numero dei depositi fiscali e commerciali che sono stati oggetto di provvedimenti da parte di Procure e Finanza. Così tanto per capire.*

#### **15. Lunedì 28 Settembre – SQ : Costiero Trieste in vendita, base d'asta 6,3 mln €. Offerte irrevocabili da presentare entro il 7 novembre**

Il ramo d'azienda della fallita Depositi Costieri Trieste relativo all'attività di terminal petrolifero va all'asta per un prezzo base di 6,263 milioni di euro. Il disciplinare è stato approvato nei giorni scorsi dagli organi della procedura ed è disponibile in allegato. Il termine per l'invio telematico delle offerte irrevocabili è fissato alle 12 del 7 novembre. In caso di pluralità di offerte ammissibili si svolgerà gara non formale con modalità mattonetelematica il 30 novembre. Il ramo d'azienda in vendita, che è attualmente in attività in forza dell'esercizio provvisorio disposto dal Tribunale di Trieste, svolge l'attività di terminal mediante la movimentazione e lo stoccaggio di prodotti petroliferi, energetici e oli minerali, in regime di deposito doganale e di deposito fiscale presso il porto di Trieste con accesso marittimo, stradale e ferroviario, per una capacità massima teorica di stoccaggio di 130.000 mc. Una parte del complesso aziendale insiste su un'area dell'Autorità portuale Mare Adriatico Orientale e la relativa concessione scade il 31 dicembre 2025.

##### **Martedì 29 Settembre – SQ : Costiero Trieste, un dossier che scotta**

È un dossier bollente quello che riguarda la vendita all'asta del terminal petrolifero della Depositi Costieri Trieste (Dct). Il deposito, oltre a essere infrastruttura strategica per Trieste e per l'intero Paese, è stato uno dei centri nevralgici delle frodi nella distribuzione carburanti negli ultimi anni, con operazioni della Guardia di Finanza che hanno interessato l'infrastruttura fin dal 2016. Da lì in poi la Dct ha avuto una storia travagliatissima con l'uscita della storica famiglia triestina Napp dopo la vicenda Maloa e l'ingresso della napoletana Petroliera Italiana, guidata da Giuseppe della Rocca, poi finito in carcere per frode. È necessario dunque che chi si trova a gestire la pratica tenga la guardia altissima, visto che il deposito fa gola a tanti operatori che cercano di mettere a terra i soldi guadagnati con le frodi, facendosi "sistema". E qualche operatore sospetto, a quanto ci risulta, si è già fatti avanti contattando gli uffici competenti.



**Considerazioni** : Ho collocato i due articoli pubblicati da SQ ed i miei commenti nella sezione “Illegalità” piuttosto che in quella più generica del “Mercato” perché condivido il timore espresso nelle ultime tre righe del secondo pezzo. Non sono in grado di fare una valutazione degli economics a supporto dell’acquisto della fallita “Depositi Costieri Trieste” ma a prescindere da questo non minore problema mi chiedo se qualcuno ha anche solo preso in considerazione l’ipotesi di fare una offerta in solitario o in compagnia di altri operatori “sani”. Mi sembra di capire che anche i costieri privati da tempo vivono tempi complicati e quindi in teoria non avrebbe molto senso acquisire facilities come il Costiero di Trieste. Unica ragione a sostegno di tale opzione potrebbe essere quella di evitare che il deposito finisca nelle mani di operatori “non sani” ed allora gli economics dovrebbero essere sviluppati in considerazione dei potenziali danni al mercato in termini di concorrenza sleale con effetti sui volumi di vendita ed una generale riduzione dei margini. Mi chiedo, in realtà me lo chiedo da almeno 12 anni (ne parlai ad un Convegno organizzato da Affari e Finanza), se in previsione di certi scenari, come imprenditore del settore distribuzione carburanti non farei meglio ad acquistare un “ mattone di logistica” piuttosto che “un litro di maggiori vendite”. Neanche a dire che la scelta dei major operatori (con una sola eccezione) sia andata finora a favore della seconda scelta, ma forse qualcuno di quelli potrebbe ora essere tentato ad assicurarsi il controllo proprio dei Depositi Costieri Trieste. E’ noto che “ognuno è l’artefice della propria fortuna “.... ed allora io sono solo curioso di sapere chi vincerà la gara. In poco più di un mese conosceremo il nome dell’acquirente, molto probabilmente il futuro price setter del mercato del Nord-Est. Speriamo bene.

## **POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI**

**16. Venerdì 25 Settembre – QE** : Camera, la “nuova” commissione Ambiente riparte da Superbonus e Green Deal per imprese. La presidente Rotta parla a QE del Pnrr e delle prossime iniziative parlamentari con l’Attività produttive. Rimodulazione Sad e automotive: “Serve gradualità perché non sia una transizione per pochi”. E sulla Cnapi: “Tema su cui dare una risposta, lo affronteremo” (di Alfredo Spalla)

Alessia Rotta, esponente del Partito Democratico alla sua seconda legislatura, è stata eletta a fine luglio come nuova presidente della commissione Ambiente della Camera, succedendo al leghista Alessandro Benvenuto. In quest’intervista a QE analizza i prossimi impegni della commissione e le principali tematiche ambientali al centro del dibattito.

**Quali sono le priorità della commissione Ambiente in vista dell’impiego dei fondi europei destinati all’Italia?** – “Ritengo che il concetto di sostenibilità sia la chiave di lettura per fornire una risposta ai cittadini. La sostenibilità ambientale rappresenta anche una forma di giustizia sociale (giustizia o dovere sociale-morale ?) . Nelle indicazioni che la nostra commissione fornirà alla relazione della Bilancio, ad esempio, si affronterà la questione dell’edilizia residenziale. Non parliamo quindi di un benessere generico, ma di dare a tutti le stesse opportunità.

**Quando si parla di edilizia è inevitabile non pensare al Superbonus al 110%.**

Vedremo cosa accadrà nella legge di bilancio. È ancora presto per dirlo ma credo che andremo verso un’estensione, come ha già detto il ministro Patuanelli. Una proroga è prevista fino al 2024. Non una stabilizzazione, ma una proroga fino al 2024. Mi sembra che sia già nell’aria. (...)

**Parliamo di mobilità sostenibile. Il M5S sostiene che si debbano incentivare solo i mezzi elettrici, mentre il PD sembra propendere per una transizione più graduale. Come si trova il punto di equilibrio politico?**

Non credo che sia il PD a volere una transazione più graduale, ma che sia un tema di percorso (cosa vuol dire ?) . È nelle cose. Ciò non significa essere ipocriti e non crederci. Noi pensiamo che questa transizione debba essere accompagnata da un sistema di incentivi. Se il punto è quello di sottoscrivere la necessità di una transizione penso che nessuno possa essere in disaccordo. Noi però diciamo che ci si arriva senza fare il passo più lungo della gamba, anche per evitare che sia una transizione per pochi. (meno male ...!)

**In quanto esponente del PD, sulla rimodulazione dei Sad (Sussidi ambientali dannosi) condivide la posizione del ministro Costa o pensa che si debba procedere con maggiore cautela?**

Penso che il nostro segno sia quello della gradualità. La rimodulazione dei Sad è una priorità per il Paese, ma deve essere fatta nell’ambito di una riflessione più generale sulla fiscalità. Non è che da un momento all’altro togli le sovvenzioni a un settore. Ma non lo dico perché abbiamo paura di dispiacere qualcuno, ma perché pensiamo che debba essere fatto gradualmente. (Una risposta che in pratica ha evaso la domanda.... Il problema è nei criteri di valutazione reale del danno in termini relativi vs altri prodotti)

### **Quindi la tempistica di Costa non è condivisibile?**

Su tutto c'è un'alleanza politica fatta di diverse componenti. Il ministro Costa avanza delle priorità che sono di bandiera del Movimento 5 Stelle. Dall'altro lato c'è il Mef che ha in animo una riforma della fiscalità richiesta a gran voce dal Paese. Questi sono percorsi con una partenza e un arrivo. So che Marattin (presidente commissione Finanze della Camera, ndr) è al lavoro sulla riforma fiscale insieme al Governo e al ministro (Gualtieri, ndr). Il ministro Costa ha espresso delle posizioni. Vedremo come saranno tradotte anche perché ormai la legge di bilancio è alle porte. Poi i provvedimenti ambientali d'interesse sono diversi. C'è il Collegato ambientale, su cui vogliamo concentrare il lavoro dei prossimi mesi non appena uscirà dal Consiglio dei ministri. *(vedi sopra .... Molto politichese ....)*

**Ultimamente si è tornati a parlare della pubblicazione della Cnapi (la Carta nazionale delle aree potenzialmente idonee a ospitare il Deposito nazionale e il parco tecnologico). È un'azione per cui serve una forte volontà politica. Secondo lei, questa maggioranza possiede questa forza?**

È un tema a cui va data una risposta perché è da tempo sul tavolo. Penso che potremmo affrontarlo. Non so se già in sede di Recovery oppure no. Sicuramente sarà una questione che ritroveremo in commissione. Finora non è emersa con forza, ma credo che abbia dignità e meriti una risposta. In generale penso che l'attenzione generata dal Recovery e dalle tematiche ambientali, ci ponga di fronte a una fotografia sulle urgenze del Paese. Ci sono alcune ferite da rammendare, fra cui le scorie, ma anche la situazione idrica, le condotte, la dispersione, i depuratori, il dissesto idrogeologico. Dovremo approfittare di questa stagione per metterci in pari, gettando alle spalle un passato di inefficienza. (....)

### **17. Giovedì 24 Settembre – SQ : Biocarburanti, ancora un aumento per il costo di miscelazione. Dal primo ottobre +5 euro/mc per Eni**

Nuovo aumento per il costo di miscelazione nei carburanti della quota d'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti (salita dal primo gennaio scorso dall'8 al 9%). Dal primo ottobre, a quanto si apprende da fonti di mercato, Eni infatti applicherà ai prezzi un aumento pari a cinque euro per mille litri (cinque millesimi di euro al litro) "in linea con i trend di mercato sugli acquisti dei biocarburanti", fa sapere un portavoce Eni. Il costo complessivo della miscelazione della quota d'obbligo di biocarburanti sale così per Eni a 40 euro/mc. Sempre da fonti di mercato apprendiamo che Repsol ha deciso dal primo ottobre un aumento dei prezzi di tre euro per mille litri, per la stessa ragione. Mosse analoghe vengono segnalate per Q8, Saras e IP. Presumendo consumi di carburanti pari a quelli del 2019 e proiettando il costo dal primo ottobre sui dodici mesi, il conto complessivo del costo di miscelazione sui consumatori sfiora il miliardo e mezzo di euro l'anno.

***Considerazioni :** (1) Repsol più efficiente di Eni con le sue due bioraffinerie ?! (2) Costo di additivazione uguale per tutti ? (3) Aumento che scatta per tutti nello stesso giorno ? (4) Altri 3 o 5 €/mc "regalati alla "illegalità" ? (5) Antitrust si è resa conto che forse potrebbe esserci un problema ?*

### **18. Mercoledì 23 Settembre – SQ : Gestori carburanti, il punto della Faib alla vigilia della nuova tornata negoziale. Con nodi su cui prevale la convinzione di intervenire in modo radicale e altri ancora irrisolti**

"A fine luglio sono iniziati i primi contatti con le maggiori compagnie petrolifere ed alcuni retisti per affrontare una nuova stagione piena di incognite per dare sostenibilità alle imprese di gestione della distribuzione carburanti. Con **Italiana Petroli, Eurogarages, Kupit e Eni**, con le quali avevamo condiviso accordi straordinari per gestire la fase più delicata della pandemia, la trattativa è già iniziata. Abbiamo già calendarizzato alcune date per entrare nel vivo delle intese. L'auspicio è che tutti facciano la propria parte riuscendo ancora una volta a superare un momento di grande difficoltà. Questa volta la posta in gioco è ancora più impegnativa: in ballo c'è il futuro della rete dei prossimi anni. Ma occorre essere chiari: se i gestori rischiano di essere i primi a saltare, a seguirli ci saranno gli operatori più strutturati e successivamente tutta la filiera sana. Lasciando indisturbati e padroni del mercato chi nell'illegalità ha trovato spazio e profitto". Lo scrive la **Faib** in una nota in cui fa il punto sulla ripresa degli incontri con la controparte dopo l'avvio avvenuto a fine luglio con Eni, EG Italia, Kupit e IP (ricordando che "in assenza di strategie comuni, che la filiera petrolifera non ha saputo o voluto affrontare, la situazione non può che peggiorare rapidamente". Mettendo per fortuna però in conto il fatto che "la convinzione prevalente nella parte più strutturata della filiera petrolifera, almeno a parole, è quella di intervenire in modo radicale e ripristinare la legalità, per consentire al settore, e a chi ci investe, di poter esprimere le proprie capacità imprenditoriali nel rispetto delle leggi dello Stato, della qualità dei carburanti, alla vigilia di un cambiamento epocale in fatto di transizione energetica. Per avere una rete moderna ed efficiente che garantisca qualità e servizi ai consumatori". Temi sui quali, ricorda la nota, i gestori e le loro rappresentanze non si sono mai tirati indietro. (....) E anche, aggiunge, quando è stata denunciata nel corso degli anni la mancata razionalizzazione e chiusura degli impianti. Con le Federazioni sempre pronte al confronto per affrontare

con decisione e fermezza tutti questi aspetti. Oggi però è altrettanto urgente affrontare, conclude la nota, anche tutti gli altri nodi irrisolti: dagli adeguamenti dei margini alle nuove forme contrattuali, alla lotta all'illegalità gestionale che costringe i gestori a forme di schiavitù tipiche del caporalato, al rinnovo degli accordi con tutti i titolari di autorizzazione.

**Considerazioni :** *Il fatto che Faib abbia voluto fare un punto della situazione sullo stato della rete di distribuzione è encomiabile, ma se devo essere sincero mi sembra che il problema che si intende affrontare è, anche molto comprensibilmente, la tornata negoziale per quanto riguarda gli aspetti economici e la cosiddetta illegalità gestionale e relative forme di caporalato. D'altra parte difficilmente si può pensare di fare di più perché il problema vero è il risultato di un mix infernale dove la ristrutturazione della rete è per quasi il 100% al fuori di ogni controllo dei gestori (gestori-proprietari a parte) l' illegalità lo è almeno all' 80%, intendendo con questo che guardando al passato qualche iniziativa di protesta contro i gestori-collaborazionisti l'avrei apprezzata, e per quanto riguarda l'illegalità-gestionale le difficoltà sono legate all' insieme delle difficoltà di tutto la filiera fatta dal ruolo delle società petrolifere, dalla efficienza della rete e della logistica, ovviamente dalla illegalità e dalle incertezze riconducibili a questa particolare fase della transizione energetica. Insomma, un po' difficile avviare una negoziazione su problemi particolari quando è grande il disordine che attraversa tutta la filiera laddove le tante rappresentanze non ci pensano proprio a dare vita ad una Holding Strategica che individui scenari realistici, obiettivi, strategie che tengano conto delle esigenze del sistema nel suo insieme prima che il sistema stesso crolli definitivamente ed irrimediabilmente. E a proposito di aggregazione dove sono Figisc e Fegica ? .... Come non detto.... ecco Figisc!*

## **19. Mercoledì 30 Settembre – SQ : Gestori carburanti, Bearzi (Figisc) su delegittimazione e frammentazione della rappresentanza. Preoccupato delle gravi conseguenze anche sulle trattative in corso con le compagnie. In una “lettera aperta”**

Il presidente della Figisc, Bruno Bearzi, torna in campo con una “lettera aperta” su un paio di questioni che interessano i gestori carburanti di cui una specifica su questa trattativa (ENI), di cui l'ultima puntata si è svolta giovedì scorso, e una più ampia che riguarda la situazione della categoria nel suo complesso. Sulla prima rilevando che ad oggi Eni non ha scoperto le carte della parte economica, (...)

L'altra questione affrontata da Bearzi travalica i confini di ENI ed ha una portata generale. Premesso, scrive, che oggi tutto serve, in termini di energia, idee e volontà, fuorché la frammentazione e la delegittimazione delle organizzazioni della categoria, ogni giorno sorgono invece nuove sigle di gestori (in qualche caso con delega di rappresentanza ad uno studio legale), ognuna in disaccordo con “i nazionali” su tutto, ma anche in parte con le altre sigle sulle rivendicazioni, sui mezzi e gli strumenti: ognuna, insomma, che si esercita nel “fai da te”. Rilevando che, con tutto il rispetto per le ragioni di chi pensa che questa sia la strada per giovare alla categoria, non è questo il percorso che può portare qualcosa a nessuno (i “nuovi”), togliendo ad alcuni (i “vecchi”), premesso che prima dei nuovi e dei vecchi viene il gestore. Semmai tutto questo grado di confusione, è la conclusione di Bearzi, ha come unico risultato di rendere questa categoria sempre meno rilevante, finendo per emarginarla una volta per tutte, per azzerare ogni rappresentatività (quella tradizionale e quella alternativa insieme in un unico mazzo). Una delegittimazione che indebolisce le parti che vengono delegittimate senza rafforzare nessun competitore e indebolendo la categoria nel suo insieme e, a caduta, ogni singolo gestore nella sua individualità di impresa. Risultato: “non può quindi meravigliare da una parte che istituzioni e politica ritengano una perdita di tempo tenere in considerazione le problematiche della categoria e dall'altra che le controparti non negozino con il necessario rispetto”.

**Considerazioni:** *Due. Innanzitutto condivido senz'altro l'ultima frase “non può quindi meravigliare da una parte che istituzioni e politica ritengano una perdita di tempo tenere in considerazione le problematiche della categoria e dall'altra che le controparti non negozino con il necessario rispetto” aggiungendo solo che in quanto ad essere ignorati da politica ed istituzioni sono in buona compagnia ..... Poi, in politica di questi tempi si parla spesso di Stati Generali... Dopo quello del Governo a Villa Pamphili a Novembre avremo quelli de M5S. Forse potrebbe essere una idea per il sempre più esteso e diversificato universo del mondo dei gestori, magari anche una assemblea costituente verso una rappresentanza unica visto che, nella cruda realtà delle cose, la categoria dei gestori deve solo decidere se “essere o non essere” e comportarsi di conseguenza, senza tanti inutili distinguo. A proposito dove è Fegica ? Mi è sfuggito qualcosa ? Alle rappresentanze della categoria voglio dire che quando volessero aprire un dibattito sul tema Assoiindipendenti c'è. Visto che nella mailing list delle Newsletter ci sono rappresentanti dei gestori mi piacerebbe che prendessero qualche iniziativa al riguardo, ma non nutro grandi speranze.*

*Ecco qui subito pronte le reazioni di due rappresentanze dissidenti....*

## 20. Giovedì 1 Ottobre – SQ : Gestori carburanti, Schiavello sul nodo della rappresentanza sollevato da Bearzi

Sul problema della delegittimazione e frammentazione della rappresentanza della categoria dei gestori carburanti, sollevato ieri in una “lettera aperta” dal presidente della Figisc **Bruno Bearzi**, oggi c'è già una risposta indiretta di **Ferruccio Schiavello**, in qualità di presidente di AsNali Energia. D'accordo sul fatto che quello della rappresentanza è il vero problema delle associazioni di categoria. Una categoria, scrive in una nota stampa, che probabilmente, anzi sicuramente, non vuole essere rappresentata da nessuno poiché nessuno fa emergere le vere istanze e le vere difficoltà dei rappresentati. Ma tuttavia, aggiunge, nessuno può tirarsi fuori dalla mischia. Tutti anche chi non è stato firmatario di accordi economici ha le proprie responsabilità. “Tutti, noi compresi scrive, vogliamo solo visibilità e in cambio non riusciamo a dare nulla. Niente di nuovo sotto il sole, nessuna idea innovativa! Servirebbe remare tutti insieme, servirebbe attuare iniziative comuni, iniziare a pensare a scenari diversi, a portare la categoria ad essere propositiva in uno scenario nuovo invece, nulla! Pronti a scannarci per non condividere insieme agli altri. Con il risultato che se continueremo a ragionare in questo senso è finita”. A questo punto però bisogna, con molto buon senso, osare. Perché, aggiunge Schiavello, “non c'è alcun motivo e non ci manca nulla per chiedere e ottenere ciò che ci spetta in modo dignitoso”. “Abbiamo una grande responsabilità, aggiunge, che non è quella di capire chi deve rappresentare la categoria, ma quella di non poter più sbagliare! Non è più possibile sbagliare neanche una sola scelta, una sola mossa o un solo punto di un accordo economico perché, questa volta, non ci sarà più appello per nessuno e il risultato sarà il fallimento di tutti”. Ben sapendo, che “tutti” significa compagnie petrolifere, grandi retisti, associazioni di categoria fino ai poveri e ultimi benzinai, anello debole della catena e senza responsabilità. Conclusione: “il futuro è già tra noi e ci sta rapidamente divorando, solo noi, invece che subirlo, possiamo cavalcarlo, ma ciò può essere fatto solo da gente umile, con capacità di ascolto che abbia veramente a cuore il destino e le sorti di una categoria”.

## 21. Martedì 6 Ottobre – SQ : Gestori carburanti, Parin (Gisc TV) su frammentazione e delegittimazione. In risposta alle considerazioni di Bearzi (Figisc)

A una settimana circa dalla “lettera aperta” di Bruno Bearzi, presidente della Figisc, dalle sue considerazioni sulla trattativa in corso con le compagnie, in particolare con Eni, per il rinnovo degli accordi contrattuali e dalle domande su a chi giova l'attuale frammentazione della rappresentanza dei gestori e la conseguente delegittimazione delle tre sigle storiche, oggi è arrivata la risposta di Moreno Parin coordinatore di Gisc TV che, come la Figisc, fa capo a Confcommercio. Che esordisce dicendo che se si parla di frammentazione *“non c'è bisogno di discussione, è palese che il passaggio da tre a sette sigle sia una frammentazione della rappresentanza e questo al di là delle loro consistenze numeriche, che non ci è dato conoscere”.* Ben diverso il tema della delegittimazione, definita dalla Treccani *“togliere a una persona o a un'istituzione la legittimazione a svolgere una funzione o a esercitare un potere”*, perché le nuove sigle non hanno tolto qualcosa a qualcuno, semmai hanno ampliato l'offerta di rappresentanza. Ma forse la definizione che più si addice al contesto di cui si sta discutendo è quella di Google *“sottrazione di autorità o di potere, anche di fatto, ovvero privazione di credibilità presso i consociati”.* Perché si arriva al sempreverde quesito: le nuove sigle sono il risultato della perdita di credibilità delle sigle storiche o la perdita di credibilità è conseguenza dell'avvento delle ultime arrivate? Un dilemma che, secondo Parin, non è stato preso in considerazione da Bearzi e nemmeno da altri rappresentanti storici.

Di fatto, scrive Parin forte della partecipazione a diversi gruppi di discussione e dei contatti diretti con i gestori, quello che emerge è la notevole perdita di credibilità da tempo in atto nei confronti delle sigle storiche, ed è assolutamente vero che la nascita delle nuove sigle comporti una loro delegittimazione e che perdita di credibilità=disaffezione=delegittimazione (e frammentazione) *“non sono altro che la logica conseguenza della costante perdita della loro credibilità nei confronti dei gestori, siano essi aderenti o meno ad una qualche sigla sindacale”.* Quanto all'invito di Bearzi alla discussione, peccato, scrive Parin, che *“le porte sono sempre aperte”*, ma per entrare in Figisc, che è poi anche il refrain di Faib e Fegica. Forse l'approccio dovrebbe essere diverso, forse è passato troppo tempo per un possibile recupero, forse *“siamo una specie in via di estinzione”.* E di sicuro non aiutano, secondo Parin, le considerazioni di Bearzi relative all'accordo con Eni che, per come sono scritte, sembrano il preludio alla resa nei confronti delle “offerte” Eni. Con i gestori che si accontenterebbero di conoscere le proposte delle tre federazioni su cui nulla è trapelato in merito. E questo non aiuta di sicuro: su che base si chiameranno i gestori alla “lotta”? *“Non basta dire armatevi e partite, hanno il diritto di sapere il perché di una qualsiasi azione verso la compagnia”.* Le mie, conclude Parin, sono considerazioni in libertà, d'accordo pienamente con Bearzi sul fatto che l'unità sindacale sia un valore da ricercare, *“ma non a danno dei gestori”.*

**Commento :** *Mettendo insieme Faib, Figisc, Schiavello e Parin mi viene in mente il titolo della canzone di Mina di qualche anno fa “Parole, parole, parole”. Ho la nausea di leggere sempre le stesse frasi, d'altra*



parte è inevitabile perché i problemi sono sempre gli stessi con la differenza che il rumore è maggiore perché sono in molti a raccontare la stessa storia, una endless story senza proposte di soluzione. Se registriamo una tendenza alla diaspora devo pensare che le rappresentanze "storiche" della categoria qualche problema ce l'hanno: sette sigle per un solo mega dilemma da risolvere, l'"essere o non essere" del quale ho detto sopra, sono decisamente tante e molto probabilmente non è finita così. Siamo però attenti a criticare il mondo dei gestori perché altri non danno il buon esempio... Assopetroli, Assoindipendenti, Assocostieri, Assogasliquidi, Assometano, Grandi Reti, Assomineraria ora Assorisorse, Federmetano, (altri ?,) anche queste associazioni hanno qualche problema in comune, uno per tutti la gestione della transizione energetica con particolare riferimento alla mobilità, ma malgrado questo tutti quanti operano in ordine sparso! A Schiavello e Parin nel riconoscere che qualche buona motivazione per mettersi in "conto proprio" ce l'hanno vorrei però chiedere come ritengono di poter risolvere certe questioni a livello intera categoria quando non sono stati in grado, e non sto dicendo non sono stati capaci..., di trovare una composizione alle divergenze all'interno di una Faib, di una Figisc o Fegica, "ambienti" ben più ristretti dove tale composizione avrebbe dovuto essere raggiunta più facilmente. Staccarsi da una organizzazione, sbattere le porte, è facile ma poi come si pensa di risolvere i problemi lasciati alle spalle? Acquistando il diritto alla parola, o alle lettere aperte, si ha forse il piacere, per chi gode di esibirsi, di salire su un palcoscenico dove si può disquisire sulle cose che non vanno, ma se il teatro è sostanzialmente vuoto a cosa serve tutto questo? Avrei compreso e magari condiviso la logica di uscire da una associazione storica per costituirne un'altra potenzialmente storica nel futuro ma non quella di quattro neo-associazioni che operano ciascuna per conto loro. Non ne faccio un problema di numero di associati, perché da tempo sostengo che la forza delle associazioni è piuttosto nella qualità delle idee che intendono rappresentare e nella lungimiranza di chi le guida, ma con riferimento al mondo dei gestori sette organismi non faranno altro che aumentare la confusione e di certo non favoriranno una maggiore attenzione da parte della politica e delle istituzioni. E allora?! Anticipo la risposta alla domanda che qualcuno potrebbe rivolgermi in merito ad Assoindipendenti .... Anche Assoindipendenti un esempio di polverizzazione? Assolutamente una associazione ex-novo che non nasce da fughe di imprenditori da altre organizzazioni tanto è vero che alcuni associati erano e sono associati sia una che in altre ed in particolare in una. La motivazione di base è stata un'altra, nell'insieme riconducibile ad una questione di compatibilità genetica: il Dna di Assoindipendenti è nello sviluppare la cultura della informazione, della comunicazione, del lavorare insieme, della apertura in termini di attitudine mentale a nuovi scenari magari anticipandoli piuttosto che subirli, della necessità assoluta di cambiare individuando nuovi obiettivi e relative strategie, grazie a professionalità, competenze, esperienze diverse, insomma qualcosa che non era, mi sento di affermare, non è ancora nelle corde di organizzazioni condizionate da una monocultura che ha dato grandi risultati nel passato ma che non è più giustificata nel contesto della evoluzione-involuzione del mercato. Apparentemente diversamente da altri non operiamo nella logica di "casta" chiusa su se stessa e quindi siamo contrari alla "diversità biologica" anzi siamo convinti che è motore di sviluppo, sempre, quando ci si confronta, non quando ci si ignora, problema che non è di certo nostro. Assoindipendenti si è data questo nome proprio per marcare l'indipendenza da modelli di business e comportamenti impossibili da condividere, pronta a quelle forme di aggregazione potenzialmente ricche di sviluppo grazie al confronto delle idee piuttosto che sul numero degli associati e tanto meno delle parole.

## **22. Venerdì 25 Settembre – QE : Emissioni auto, il rischio di tasse ambientalmente dannose. Gli effetti della revisione dei Sad e la mancanza di informazione ai consumatori (di Luca Tabasso)**

Molti si interrogano sull'opportunità di aumentare le tasse sul gasolio autotrazione durante la peggiore crisi economica dal dopo-guerra, proprio mentre si cerca disperatamente di stimolare la ripartenza. Il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, prosegue però la sua battaglia contro i cosiddetti "Sussidi ambientalmente dannosi", a cominciare appunto dall'abolizione del vantaggio fiscale che al momento premia il diesel rispetto alla benzina. Ma prima ancora di discutere sulle conseguenze economiche e sociali del provvedimento, bisognerebbe valutare attentamente se il gioco vale la candela, ovvero quali sarebbero i vantaggi ambientali dell'eliminazione del "sussidio". Che potrebbe addirittura portare a un risultato opposto a quello che si propone. Vediamo perché.

Innanzitutto un dato che arriva dall'ultimo rapporto di FuelsEurope, pubblicato la settimana scorsa: tra il 2019 e il 2020 il peso della componente fiscale sul diesel è salito in Italia dal 59 al 61%. In tal modo, il nostro Paese ha superato il Belgio e vanta ora il poco invidiabile primato di Stato membro Ue con il gasolio auto più tassato. Per la benzina, invece, con una quota incamerata dall'Erario del 65%, siamo "solo" al secondo posto, a pari merito con la Finlandia e dopo l'Olanda (66%).

I carburanti hanno così fruttato al Fisco italiano nel 2018 oltre 35,2 miliardi di euro (dati Eurostat).

Per la cronaca, a seguito dell'emergenza sanitaria che ha ridotto il costo della materia prima dei carburanti, l'accisa (che non è un'imposta in percentuale ma una somma fissa) ha fatto salire ulteriormente il livello di tassazione nella Penisola, che ha raggiunto il 67% per il diesel e il 70% per la benzina (rilevazione Mise al

21 settembre).

Vale a questo punto analizzare se il “sussidio” - termine che significa “aiuto finanziario” (Treccani) e nel caso dei carburanti andrebbe più correttamente sostituito con “agevolazione fiscale” - sia effettivamente “ambientalmente dannoso”, come sostiene il Minambiente. In realtà i limiti massimi fissati dalla Ue per le emissioni di particolato, NOx e CO delle auto sono esattamente gli stessi sia per le motorizzazioni a benzina che per quelle a gasolio, mentre sul fronte della CO2 quest'ultima gode di un netto vantaggio.

Prendiamo ad esempio i dati sulle emissioni di CO2 forniti da Fiat per la 500L e da Ford per la Fiesta: la casa italiana indica 108 grammi/km per il modello a gasolio (1.3 Multijet 16V 95 CV) e 140 gr/km per quello a benzina (1.4 16V 95 CV), il gruppo americano rispettivamente 104-100 gr/km (1.5 TDCi 85 CV) e 121-114 gr/km (1.0 EcoBoost 85 CV). A parità di potenza, insomma, i diesel emettono il 20-30% in meno di CO2 rispetto alle auto a benzina.

Non stupisce, dunque, che il calo delle vendite di vetture diesel in Italia del 12,1% nel 2018 e del 22,1% nel 2019 – in massima parte innescato dalla “criminalizzazione” di questa tecnologia negli ultimi anni - abbia portato a una parallela crescita delle emissioni di CO2: dopo un lungo periodo di riduzioni che aveva abbattuto la media del nuovo immatricolato dai 118 gr/km di inizio 2014 ai 112,5 gr/km di fine 2017, nel 2018 si è assistito a una inversione di tendenza con una crescita a 115,1 gr/km, proseguita l'anno scorso fino a 119,1 gr/km (dati Unrae).

Ma non è tutto. La suddivisione della quota obbligatoria di biocarburanti che la Ue impone di miscelare ai vari carburanti è infatti lasciata alla decisione degli Stati membri e in Italia - per motivi di struttura della filiera - si concentra praticamente nel solo gasolio, costituito al momento al 9% (in termini di energia) dalla componente rinnovabile, che nella benzina è invece trascurabile. I dati più recenti del Gse indicano che il 95,62% dei 12,71 milioni di Gcal di biocarburanti immessi in consumo in Italia nel 2018 sono stati miscelati con il gasolio (soprattutto biodiesel, 90,86% del totale). L'aumento fiscale propugnato dal ministro Costa andrebbe perciò a colpire proprio il carburante che, non solo presenta minori emissioni di CO2, ma contiene anche la più alta percentuale di biocarburanti. In questa luce, “ambientalmente dannosa” è certamente l'accisa applicata ai biocarburanti, la medesima che grava sui combustibili fossili nei quali sono miscelati. La vicenda riporta insomma al vecchio vizio italico di privilegiare le spinte emotive alle considerazioni razionali. Colpa anche di un'informazione fatta più di slogan che di dati attendibili e imparziali. (....)

**Commento :** *Un articolo ad uso di chi di voi si trovasse a discutere della questione con persone con una attitudine mentale aperta a bilanciare emotività e razionalità ma evidentemente inutile se la persona alla emotività e razionalità deve aggiungere.... la politica.*

### **23. Mercoledì 30 Settembre – SQ : Usa, energia e clima nel primo dibattito Trump-Biden. Trump: Regolamenti dell'era Obama stavano portando alle stelle i costi energetici. Biden: La mia prima azione da Presidente? Rientrare nell'Accordo di Parigi**

I temi dell'energia e del cambiamento climatico hanno conquistato un segmento del primo dibattito tra i due candidati in corsa per la Casa Bianca, il presidente Donald Trump e lo sfidante Joe Biden, andato in onda nella notte (ora italiana) in vista delle elezioni presidenziali del prossimo 3 novembre. (...) Trump ha affermato che bisogna fare tutto il possibile per avere aria e acqua immacolate, ammettendo che anche il comportamento delle persone “in una certa misura” può incidere sul cambiamento climatico. Il presidente ha poi attribuito la responsabilità degli incendi che hanno imperversato sulla costa occidentale del Paese, in particolare sulla California, ad una cattiva gestione dei boschi più che al cambiamento climatico, e ha ribadito di aver abrogato decine di regolamenti ambientali dell'era Obama perché stavano portando “alle stelle” i costi energetici.

Joe Biden, interrogato sui suoi piani per la gestione del cambiamento climatico, ha affermato che la sua prima azione da presidente degli Stati Uniti sarà rientrare nell'Accordo di Parigi. (....) Lo sfidante democratico di Trump ha affermato di voler favorire l'elettrificazione, sottolineando la necessità di investire in energia pulita per costruire un futuro sostenibile. Ha ribadito che l'energia rinnovabile potrà garantire la creazione di migliaia e migliaia di posti di lavoro, “anche ben pagati”, contribuendo alla crescita dell'economia statunitense e bilanciando i costi.

### **24. Martedì 6 Ottobre – SQ : Legambiente: “la decarbonizzazione in Italia non passa per il gas”. Nel nuovo dossier dell'associazione il “no” alla conversione a gas delle centrali a carbone e al capacity market**

“No alla riconversione a gas delle centrali a carbone”. Piuttosto, semplificare gli iter per fonti rinnovabili e sistemi di accumulo in modo da “sostituire le vecchie e inquinanti centrali a carbone con impianti rinnovabili”. È il messaggio che Legambiente lancia oggi al Governo a pochi giorni dallo sciopero nazionale per il clima di venerdì 9 ottobre, presentando il dossier dal titolo “La decarbonizzazione in Italia non passa

per il gas". Nel dossier, si legge in una nota, l'associazione ambientalista "spiega perché l'Italia deve evitare questa inutile e insensata corsa al gas ricordando che nella Penisola sono già presenti un numero sufficiente di impianti a gas, realizzati dopo il blackout del settembre 2003 grazie al decreto sblocca centrali dell'allora governo Berlusconi". Secondo Legambiente "negli ultimi due decenni le nuove centrali elettriche a metano costruite hanno prodotto una situazione di sovrabbondanza: oggi, infatti, il parco di generazione esistente ammonta a 115.000 MW di potenza installata, quasi il doppio rispetto alla domanda massima sulla rete (58.219 MW nel luglio 2019, fonte Terna). Più che realizzare nuovi impianti, basterebbe aumentare le ore medie annue di esercizio delle centrali a gas esistenti passando da 3.261 a 4.000 ore medie annue".

Il primo passo da compiere è secondo l'associazione "la chiusura entro il 2025 delle centrali a carbone per una capacità di oltre 7.900 MW senza ricorrere a nuovi impianti a gas, per arrivare entro il 2040 alla chiusura di tutte le centrali inquinanti alimentate da fonti fossili, gas metano compreso. L'Italia deve avere, inoltre, il coraggio di ridurre fino ad azzerare i consumi di gas al 2040, iniziando da subito a non distribuire più risorse economiche per nuovi impianti come previsto con il capacity market".

"Il governo italiano sta sbagliando strada sulla lotta alla crisi climatica", afferma **Stefano Ciafani**, presidente nazionale di Legambiente. "Nel settore della produzione di energia promuove la riconversione a gas delle centrali a carbone, investe su nuove infrastrutture per il trasporto del metano fossile, sostiene progetti sbagliati come quello di Eni che vuole confinare al CO2 nei fondali marini davanti alla costa ravennate. È arrivato il momento di scelte chiare e radicali: promuova le semplificazioni autorizzative per la realizzazione degli impianti a fonti rinnovabili, semplifichi la riconversione degli impianti a biogas in quelli a biometano da immettere in rete, recepisca al più presto la direttiva europea sulle rinnovabili per sbloccare definitivamente le comunità energetiche e la smetta di foraggiare i petrolieri e i signori delle fossili. Stiamo entrando nella fase di discussione della prossima legge di bilancio, il vero banco di prova per cominciare a tagliare seriamente i sussidi alle fonti fossili. Vediamo se alle tante parole spese su questo fronte faranno seguito finalmente gli atti concreti". Nel dossier Legambiente punta il dito contro quelli che definisce "falsi miti sul metano e sul suo presunto ruolo come fonte di transizione energetica", sottolineando fra l'altro che "il metano è un gas serra molto più potente della CO2, specialmente su tempi brevi: 72 volte nei primi 20 anni dalla sua dispersione in atmosfera".

"Il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (Pniec), approvato da Bruxelles, – dichiara **Katiuscia Eroè**, responsabile nazionale energia di Legambiente – prevede la realizzazione di nuovi gasdotti e rigassificatori, senza tener conto che già oggi la capacità di importazione è largamente sovradimensionata e spreca così risorse che potrebbero, invece, andare a finanziare l'azione climatica".

## TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

### **25. Martedì 29 Settembre – SQ : Transizione energetica, innovazione e ambiente: l'assemblea pubblica di Elettricità Futura. La pandemia come acceleratore evolutivo. I soldi e la volontà di investire ci sono, mancano regole chiare e una scelta strategica governativa che renda fattibili gli investimenti**

Si è tenuta venerdì 25 settembre, a Milano, nella cornice de "Il Verde e il Blu Festival", l'assemblea Pubblica di **Elettricità Futura**, la prima guidata dal neo presidente Agostino Re Rebaudengo. Un'assemblea incentrata sulla transizione energetica, l'innovazione e l'ambiente, per una ripartenza green dell'economia e in cui il tema delle autorizzazioni degli impianti, in particolare dopo il flop dell'ultima asta Gse, è tornato a tenere banco.

"Per poter mettere in moto il Green Deal serve una forte volontà politica", ha argomentato **Re Rebaudengo**, "le norme del DL Semplificazioni, seppur importanti, non sono purtroppo ancora sufficienti per permettere la realizzazione di 6,5 GW di nuova capacità di generazione all'anno necessaria per raggiungere il nuovo target europeo. La media degli ultimi 2 anni di nuovi impianti realizzati è stata infatti intorno a 1 GW. È irrimandabile che il Governo adotti una nuova visione a favore dell'ambiente e del progresso, si apra all'ascolto delle istanze del mondo produttivo e sparisca il fenomeno del Nimtoo (Not In My Term Of Office) *(Questa mi è nuova ....!)*. È irrimandabile che i funzionari delegati al permitting degli impianti necessari alla transizione energetica ricevano chiare istruzioni rispetto agli obiettivi del Green Deal. È irrimandabile che politica e imprese lavorino insieme per aumentare l'accettazione degli impianti sul territorio e ridurre il fenomeno Nimby (Not In My Back Yard). *(.... E' una causa persa ....! Una questione di cultura sociale tutta da costruire, magari a cominciare dalla scuola )* Solo se il nuovo scenario di decarbonizzazione sarà davvero condiviso dal Governo e da chi deve rilasciare le autorizzazioni e si instaurerà un atteggiamento di generale favor per questi progetti, riusciremo a cogliere l'incredibile opportunità di lavoro e di salvaguardia dell'ambiente che il Green Deal potrebbe generare".

Il presidente di Elettricità Futura ha anche elencato alcuni dei temi più urgenti da affrontare, tra i quali le autorizzazioni per il **repowering** e il revamping degli impianti eolici, la partecipazione alle aste Gse per impianti **fotovoltaici su aree agricole** non utilizzate, la proroga delle grandi **concessioni idroelettriche** e l'impiego di autorizzazioni rapide per impianti necessari al raggiungimento del **phase-out** dal carbone.

(...) Nel corso dell'assemblea si è assistito al confronto tra diversi operatori (...) (*i quali*) hanno commentato le principali conseguenze e criticità legate alla pandemia di coronavirus in relazione settore elettrico. Per tutti si è trattato di una grossa sfida, rispetto alla quale il sistema ha mostrato una forte resilienza. La pandemia si è rivelata un acceleratore evolutivo per il sistema, anticipando quello che dovrà accadere in futuro: da una maggiore rilevanza delle rinnovabili e un diverso ruolo degli impianti a gas, alla necessità di una digitalizzazione e di un progressivo efficientamento dei processi. (*La pandemia ha davvero detto tutto questo ?!*) Il coronavirus, tuttavia, ha anche rivelato i limiti del sistema, mostrando come i passi da compiere siano ancora molti, soprattutto, ancora una volta, in termini di permitting e di chiarezza del quadro regolatorio e infrastrutturale, per rendere fattibili nuovi investimenti. (...)

**“Non abbiamo bisogno di soldi”** – ha commentato Peruzzi – **“I soldi ci sono nel nostro settore, siamo tutti pronti a investire.** Casomai, i soldi del Recovery Fund vadano sulle infrastrutture, sugli edifici pubblici e su altre iniziative. Abbiamo bisogno di regole chiare e di una scelta strategica governativa che ci permetta di investire”. (...)

Le conclusioni dell'assemblea sono spettate a **Francesco Vetrò**, presidente Gse, e **Stefano Besseghini**, presidente Arera. Per Vetrò, “lo sviluppo sostenibile è una delle chiavi fondamentali per superare la crisi di questo momento storico così complesso, da cui dobbiamo venir fuori con rinnovato slancio per raggiungere gli obiettivi al 2030, anche cogliendo appieno le opportunità offerte dalle risorse destinate alla transizione energetica. Nel contesto attuale, è dunque particolarmente necessario il contributo di un soggetto qualificato come il Gse, in considerazione del proprio ruolo neutrale, al fine di poter correttamente garantire il più efficace utilizzo di tali risorse. Sappiamo di avere grandi responsabilità, ma abbiamo anche la convinzione di poter contribuire alle importanti trasformazioni attese nel settore energetico”.

Besseghini ha richiamato alcuni passaggi della recente relazione annuale sottolineando come il consolidato dialogo con gli operatori rappresenti un patrimonio positivo (???), che ha dimostrato il suo valore anche nelle fasi più critiche. Questo dialogo ha il compito di aiutare a definire con precisione i principali interventi necessari a limitare gli impatti di quella fase ed a sfruttare con la massima efficacia le risorse che si renderanno disponibili. Richiamando anche la “cartolina dal futuro” (???) arrivata al sistema elettrico durante il lockdown, il presidente ha anche rimarcato che in quelle settimane “abbiamo sperimentato come sarà il sistema nel 2030 se non facciamo niente. Abbiamo un po' di tempo per prepararci adeguatamente dotiamoci di strumenti in modo efficace e efficiente”. Con riferimento alla gestione delle **politiche di ripresa** è tornato sul tema della collaborazione istituzionale, tra definizione degli obiettivi ed execution: “abbiamo l'opportunità di riprendere a lavorare, se non sulla programmazione, che va sempre conciliata col mercato, almeno sulla capacità di visione e organizzazione. Non sprechiamola”. (???)

*Commento : Non ne ho perché avrei solo domande come richiesta di chiarimenti.*

## **26. Martedì 29 Settembre – SQ : Descalzi, sostenere l'idrogeno come con le Fer. Starace: costi giù in 3-5 anni, serve sforzo UE. L'ad Eni: bene obiettivi e “flash di immagine” ma bisogna lavorare per creare offerta e domanda. L'ad Enel: per i piani di ripresa non presentare il business as usual**

In fatto di idrogeno il pensiero di Eni e Enel mostra differenze anche importanti, ma su una cosa inevitabilmente converge: perché la filiera si sviluppi su scala adeguata è necessario un supporto decisivo delle politiche pubbliche, in particolare europee. Lo hanno detto oggi gli a.d. dei due colossi a controllo pubblico, Claudio Descalzi e Francesco Starace, intervenendo all'Energy Summit del Sole24Ore.

Come le rinnovabili sono state aiutate con circa (?) miliardi di euro di incentivi, ha detto **Descalzi** “anche l'idrogeno dovrà essere aiutato, oggi non c'è chi lo produce né chi lo compra”. “Noi – ha proseguito - siamo oggi il più grosso produttore di idrogeno in Italia. L'obiettivo è decarbonizzarlo ma dobbiamo trovare anche un mercato al di là del nostro mercato ‘interno’ che è la raffinazione. Possiamo usarlo nell'ammoniaca e nel cemento, tutto però dovrà essere normato a cominciare dal trasporto. Ci sono norme che impediscono di trasportare col gas idrogeno sopra una certa percentuale. Va bene dare obiettivi e fare un flash importante di immagine, ma poi dobbiamo lavorare per riuscire a creare un sistema che permetta questi investimenti e questo sviluppo”, ha concluso.

Per Descalzi il recovery plan sarà un fattore di accelerazione decisivo per la trasformazione dell'industria oil & gas verso la decarbonizzazione: Eni, ha spiegato, sta candidando “i progetti sulla trasformazione del nostro business oil & gas, prima la cattura della CO2 del nostro gas naturale, poi lo sviluppo di fonti non più fossili, per il futuro che sarà completamente slegato dagli idrocarburi. Il recovery plan ci aiuta ad accelerare e uscire da questo momento di stasi e prendere strada nuova. Lo faremmo comunque, ma in tempi diversi. I fondi UE ci permettono di andare velocemente sulla nuova strada”.



In quest'ottica il primo progetto presentato per il Prr, ha ricordato l'a.d. di Eni, è quello della **Ccs (Carbon Capture and Storage, il progetto che non piace a Legambiente – vedi sopra)** a Ravenna. “Dal punto di vista progettuale e di analisi di compatibilità abbiamo definito praticamente tutto: abbiamo già il modello di iniezione in giacimento e la parte di impatto ambientale e abbiamo concluso quella sulla connessione ai camini delle centrali elettriche, delle raffinerie e della chimica”. Il recovery plan ci permetterà di accelerare, catturare molta più CO2 e produrre molto più idrogeno da dare ai complessi industriali al posto del gas. Nei prossimi cinque anni prevediamo di catturare oltre 6 milioni di tonnellate all'anno di CO2. Con l'agglomerato di progetti che faremo daremo un contributo alle attività industriali alle quali difficilmente si può sottrarre la CO2”.

**Starace** per parte sua si è focalizzato più sull'idrogeno verde, “ossia quello che è decarbonizzato alla radice in quanto prodotto da elettrolisi, è il futuro dell'idrogeno. La transizione sarà molto breve. Si devono però verificare due condizioni affinché questo tipo di idrogeno sia competitivo: l'energia rinnovabile deve avere un costo compreso tra i 40 e i 50 dollari a megawatt/ora, e già ci siamo; deve inoltre scendere di un fattore 6 il costo degli elettrolizzatori. È questa la sfida: come rendere gli elettrolizzatori meno costosi. Sembra difficile ma da un punto di vista industriale è assolutamente fattibile”.

“Noi siamo convinti – ha proseguito l'a.d. di Enel - che in un periodo tra i 3 e i 5 anni questa cosa avverrà. Su questo c'è un grande interesse, tutti i grandi progetti di idrogeno verde che si vedono tendono a creare una domanda industrialmente grande di elettrolizzatori che permetta l'effetto scala che abbiamo ad esempio in altri casi, come le batterie o i pannelli solari. Tutte le volte che un processo industriale di queste dimensioni parte a livello globale si arriva a costi assolutamente competitivi”.

Lo sforzo però non può essere solo nazionale: “Può un singolo paese europeo fare tutto questo da solo? No. Per quanto grande, non c'è un Paese al mondo che oggi abbia da solo la possibilità di arrivare a questo risultato. Può probabilmente farcela l'Europa tutta insieme. Quindi sono convinto che ogni Paese porterà le proprie iniziative. Noi chiaramente siamo molto attivi da tempo sul fronte dell'idrogeno verde e abbiamo una task force che sta studiando con i produttori di elettrolizzatori come fare a renderli competitivi. Ogni singolo Paese porterà il proprio contributo e a livello europeo sarà abbastanza evidente che si dovrà definire non un'alleanza franco-tedesca o italo-spagnola, ma un **sistema europeo** per cui nascerà un'industria europea dell'idrogeno verde, un po' come è nato l'Airbus”, ha aggiunto con un paragone usato lo scorso anno anche da Marco Alverà in un intervento sul Financial Times

Sul recovery plan, l'a.d. di Enel ha poi detto di vedere due rischi: che al suo interno si possa “cercare di nascondere progetti che non hanno nulla a che fare” con i suoi scopi, o “iniziative che non hanno alcuna possibilità di essere cantierabili a breve. Chi ha definito investimenti l'anno scorso, dovrebbe farli senza chiedere aiuti. Per il piano di ripresa vanno portate cose che richiedano uno sforzo ulteriore, per aggiungere una tecnologia non completamente sviluppata come per gli stoccaggi o le batterie. Non bisogna vendere alla Ue quello che era già stato definito”.

***Commento :** Una persona che da sempre ritiene che il futuro si chiama “idrogeno”, e per la mobilità si chiama energia elettrica appunto a celle a combustibile, leggi idrogeno, piuttosto che a batterie, apprende con piacere che si torna a parlare di idrogeno nelle sedi appropriate tra le quali certamente Eni ed Enel recuperando così l'interesse della politica (vedi articolo a seguire). Troppo ovvio che con lo sviluppo della tecnologia e della utilizzazione dell' energia-idrogeno, come Paese, si ridurrebbe di molto la dipendenza, anche politica, dai produttori di energia da fonti fossili, ma anche di chi controllerà il mercato di litio, cobalto, ecc. , ma argomento non secondario per la mobilità e quindi per il destino della rete di distribuzione carburanti oggi e più in generale dell'energia nel futuro. Ne ho già scritto più volte: da un punto di vista concettuale ancorato ad un sano pragmatismo è troppo evidente che una mobilità che si sviluppasse esclusivamente in versione full electric o Hybrid o a batteria escluderebbe o comunque ridimensionerebbe di molto ogni ipotesi di futuro per l'attuale sistema di distribuzione. Infatti in tale caso le ricariche saranno effettuate praticamente dappertutto, abitazione, shopping center, ufficio, cinema, ma in teoria anche in ... farmacia, macelleria, frutta & verdura cioè ovunque c'è uno spazio per parcheggiare e per installare un dispositivo di carica. Risultato: un write-off nell'ordine dei 5.000+ miliardi di euro. Con le celle a combustibile, cioè con l'idrogeno la rete, magari finalmente razionalizzata, tornerebbe a beneficiare di quello che è sempre stato una sorta di captive market perché il rifornimento di idrogeno richiederà siti e strutture adeguate e non sarà possibile presso ... farmacie, macellerie, ecc. In questo caso mi chiedo che fine faranno le diverse migliaia di colonnine di ricarica che avremmo nel frattempo installato. Sono i motivi per i quali non vedo con favore una accelerazione della transizione energetica per la mobilità al di fuori della neutralità tecnologica.*

**27. Mercoledì 30 Settembre – SQ : Dialuce: Mise al lavoro su una strategia per l'idrogeno. Possibile riattivare il tavolo. La strategia di lungo termine al 2050 è pronta, manca il vaglio politico**

Il Mise sta lavorando ad una strategia dedicata all'idrogeno, riattivando anche il tavolo di lavoro con tutti gli

operatori del settore. Per quanto riguarda i fondi europei per la ripresa, invece, è probabile che ci sia un capitolo del Piano italiano dedicato ai progetti nel comparto dell'idrogeno, ma la valutazione del Governo è ancora in corso. Sono queste le novità più importanti annunciate dal direttore generale del Mise **Gilberto Dialuce** intervenuto questa mattina all'evento "Potenzialità della filiera dell'idrogeno nel contesto della transizione energetica", promosso da Wec Italia e Aidic (Associazione italiana di ingegneri chimica) e organizzato da Mirumir.

"Per quanto riguarda l'idrogeno – ha dichiarato Dialuce – nel Pniec ci sono solo degli accenni, perché il Piano è stato predisposto in un momento in cui ancora non era partita questa nuova linea di tendenza nel settore energetico. Nella revisione che faremo del Pniec, il prossimo anno, dovremo ampliare l'orizzonte dell'idrogeno". Dialuce ha quindi chiarito che la nuova strategia energetica europea prevede una penetrazione dell'idrogeno del 13-14% al 2050. "Si tratta – ha sottolineato – di un valore molto impegnativo per una tecnologia che è ancora da sperimentare nelle sue applicazioni industriali e nelle varie parti della filiera, come il trasporto, la logistica e lo stoccaggio. Altri paesi europei – ha aggiunto – si sono già mossi e prevedono un tasso di penetrazione tra il 2 e il 5% al 2030. Anche in Italia ci sono delle sperimentazioni su alcune componenti della filiera, come il sistema del blending che è una delle applicazioni più immediate che si possono fare. Se ragioniamo con un **orizzonte al 2030** dobbiamo immaginare una penetrazione dell'idrogeno di **qualche percentuale anche in Italia**, ma iniziando dalle cose già realizzabili". Oltre al blending, Dialuce ha richiamato anche il settore del trasporto pesante, mentre per l'idrogeno verde ha parlato di "traguardo finale" del settore industriale. (...) "Utilizzare i soldi del Recovery Fund anche in questo ambito – ha specificato – è una valutazione che si sta facendo a livello governativo". Bisogna rimanere con i **pie di per terra**, è stato in sintesi il messaggio lanciato da Dialuce, perché le risorse europee saranno destinate in primo luogo per rilanciare i comparti industriali più in crisi. Non è un caso che, con riferimento all'attività di ricerca destinata all'idrogeno, Dialuce ha specificato che i fondi ci sono già, richiamando il "mission innovation", il fondo rotativo e gli accordi per l'innovazione.

"È in una fase di valutazione politica e al suo interno si potrà accomodare una strategia per l'idrogeno. **Si sta lavorando anche ad una strategia specifica per l'idrogeno** perché è chiaro che in questo settore serve una visione di lungo periodo, per poter programmare gli investimenti e ragionare in ottica europea. Una rivoluzione di questo tipo – ha sottolineato – si può fare soltanto se avviene a livello globale e non per singolo paese". Dialuce ha infine annunciato che è in programma la **riattivazione del "tavolo idrogeno"**. "I lavori si erano interrotti a causa del Covid – ha spiegato Dialuce – ma ora potremo ripartire per acquisire il parere delle imprese che lavorano in questo settore. È necessario partire in modo organizzato verso questa sfida complicata e di lungo periodo che, tuttavia, merita di essere affrontata".

## **28. Lunedì 5 Ottobre – SQ : Idrogeno, accordo Snam-Politecnico di Milano. Previsti studi congiunti anche su mobilità sostenibile, biometano, liquefazione e Gnl small scale, e progetti di Ccs**

Snam e Politecnico di Milano, anche attraverso la propria Fondazione, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per avviare attività congiunte di ricerca sul ruolo del sistema gas nella transizione energetica, con un focus specifico sulle potenzialità dell'idrogeno e degli altri gas verdi nella lotta al cambiamento climatico. L'accordo quadro, firmato dall'amministratore delegato di Snam Marco Alverà, dal rettore del Politecnico Ferruccio Resta e dal presidente di Fondazione Politecnico Andrea Sianesi, si concentrerà in primo luogo sull'idrogeno, attraverso l'analisi e la reingegnerizzazione delle tecnologie di produzione, stoccaggio e utilizzo, oltre ad approfondimenti sull'impatto delle miscele di idrogeno e gas naturale sulle infrastrutture di trasporto esistenti. Sono inoltre previsti studi congiunti sulla mobilità sostenibile, sul biometano, su liquefazione e Gnl small scale, oltre che su progetti di cattura, trasporto, stoccaggio e riutilizzo dell'anidride carbonica (...)

## **29. Martedì 20 Settembre – QE : E-mobility, fondi Ue per IP. La compagnia investirà 24,5 mln € per una rete di stazioni di ricarica. Finanziamento anche a Duferco Energia**

Ancora fondi europei per la mobilità elettrica italiana nell'ambito di Connecting Europe Facility (Cef). Dopo gli 8,22 mln € assegnati a Be Charge per la realizzazione di 6.850 stazioni di ricarica ([QE 20/7](#)), la Commissione Ue ha [annunciato](#) oggi finanziamenti anche a Italiana Petroli e Duferco Energia, che porteranno alla realizzazione di 255 stazioni di ricarica. In particolare, Italiana Petroli riceverà 3.684.723 euro come contributo del 15% a un'iniziativa da 24.564.820 € per l'installazione di una rete stazioni di ricarica nei punti vendita della compagnia sulle principali strade e autostrade italiane. Duferco Energia ha invece ricevuto un finanziamento di 2.091.549 € per lo sviluppo di servizi di smart e-charging nel nostro Paese (investimento complessivo di 13.943.660 €). Da ricordare che il gruppo Api, che controlla Italiana Petroli, ha siglato nel 2016 un memorandum d'intesa con l'Enel per l'installazione di punti di ricarica veloce per vetture elettriche nelle stazioni di servizio a marchio IP. Duferco Energia, per parte sua, è attiva

da tempo nella realizzazione e gestione di infrastrutture di ricarica per e-car, con accordi sottoscritti tra gli altri con Coop Liguria e il Comune di Cuneo. Tra i progetti che hanno ricevuto i fondi Cef assegnati oggi, in totale 54 mln €, sono da segnalare quelli per l'acquisto di nuovi autobus da parte delle aziende di trasporto pubblico di Parigi e Barcellona: la prima ha ottenuto 23 mln € per 303 mezzi elettrici, la seconda 9,2 mln € per 108 autobus a gas, elettrici e a idrogeno con relative infrastrutture di rifornimento e ricarica.

### 30. Venerdì 25 Settembre – SQ : Auto, la UE vuole dimezzare le emissioni al 2030. Cronologia settimanale della mobilità 14-20 Settembre

L'Unione europea è pronta a chiedere alle case automobilistiche di tagliare ulteriormente le emissioni delle auto nuove nel 2030. Nell'ambito della Comunicazione sullo stato dell'Unione, la Commissione ha messo sul tavolo la proposta di portare il taglio delle emissioni di CO2 per quella data rispetto ai valori del 2021 dal 37,5 attuale al 50%. Il settore auto europeo tramite Acea si dice pronto a sostenere i piani climatici di Bruxelles ma chiede certezze per rendere la mobilità elettrica realmente accessibile a tutti. In Italia indiscrezioni giornalistiche parlano di un incentivo fino a 18mila euro per l'acquisto di auto elettriche da legare all'Isee, mentre Legambiente, Kyoto Club e Motus-E hanno presentato proposte in vista del Piano per la ripresa.

- **Target più ambiziosi.** Reuters ha anticipato alcuni contenuti della proposta della Commissione europea che mira a rendere più stringenti i limiti per le emissioni delle auto nuove a partire dal 2030. Stando alla bozza visionata dall'agenzia di stampa le emissioni medie delle auto nuove per quella data dovranno essere il 50% inferiori ai livelli del 2021. Attualmente la riduzione prevista è del 37,5% [\].](#)
- **Auto Europa a rischio Brexit.** Il “no deal” rischia di costare nei prossimi cinque anni al settore automotive dell'Ue e del Regno Unito 110 miliardi in perdite commerciali e circa 3 milioni di veicoli in termini di produzione. Per tale ragione i leader del comparto – inclusa Acea, l'associazione dei produttori europei di veicoli, e Clepa, l'associazione europea della componentistica automotive – hanno chiesto alle autorità europee e britanniche di raggiungere “un ambizioso accordo di libero scambio senza ulteriori ritardi”.
- **Piano ripresa, le proposte di Motus-E.** Sostegno alla domanda, alle infrastrutture e all'offerta. Si articola su tre assi il pacchetto di proposte che Motus-E, l'associazione di promozione della mobilità elettrica, ha inviato al Governo in vista della definizione del Piano per la ripresa per intercettare gli stanziamenti europei del Recovery Fund. Tra queste l'allargamento degli incentivi all'acquisto di veicoli commerciali elettrici, un bando per una Gigafactory per le batterie in Italia e flotte elettriche per la PA. *(E bravi quelli di Motus-E: Basta chiedere soldi ...et voilà ! Ma questi chi li paga per studiare certe soluzioni ?!)*
- **Stellantis, manovre di fusione.** Fca e Psa hanno concordato di modificare alcuni termini del Combination Agreement 50/50 vincolante per creare Stellantis. L'obiettivo, si legge nella nota, “è quello di affrontare l'impatto in termini di liquidità che la pandemia da Covid-19 ha sull'industria automobilistica, preservando il valore economico e i fondamentali equilibri del Combination Agreement originario. Le modifiche sono state approvate all'unanimità dai Consigli di Amministrazione di entrambe le società (....)”.
- **Sharing mobility.** Per i clienti Telepass Pay sarà gratuito per tutto il 2020 il noleggio tramite l'App di tutti i mezzi della propria sharing mobility: monopattini, biciclette e scooter elettrici. L'offerta prevede lo sblocco del mezzo e i primi trenta minuti di ogni corsa.
- **Assilea, i numeri del leasing.** Nei primi 8 mesi del 2020 il mercato del leasing e del noleggio a lungo termine ha finanziato oltre 13,3 miliardi di euro, per oltre 323 mila nuove stipule. La dinamica del lease, fortemente influenzata dall'impatto della pandemia da Covid-19, registra complessivamente una flessione del -26,4% rispetto allo stipulato dello stesso periodo nel 2019, -30,9% nel numero di contratti.
- **Efficienza diesel.** Bosch e il produttore cinese di motori Weichai Power hanno aumentato con successo l'efficienza del motore diesel Weichai per veicoli commerciali pesanti fino al 50%, stabilendo così un nuovo punto di riferimento globale. Attualmente, l'efficienza termica dei motori dei camion è in media del 46% circa.
- **Acea e 2030 Climate Target Plan.** Una fitta rete di punti di ricarica e stazioni di rifornimento in tutta l'UE (con obiettivi vincolanti per gli Stati membri), schemi di incentivi economicamente sostenibili, in modo che la mobilità a emissioni zero possa diventare un'opzione accessibile e conveniente per tutti gli europei e l'inclusione di tutti i vettori energetici nel sistema Ets con un prezzo della CO2 tale da determinare un cambiamento reale. Sono le proposte avanzate dall'Associazione europea dei produttori di auto in risposta al piano presentato dalla Commissione europea.
- **Mercato auto Europa.** Nei primi otto mesi del 2020, la domanda di autoveicoli nella UE è diminuita del 32,0%. In totale, da gennaio ad agosto sono state immatricolate nell'Unione europea 6.123.852 nuove auto, quasi 2,9 milioni in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. (.....)
- **Superbonus per le elettriche.** È quanto starebbe studiando il Governo secondo quanto ha riportato il *Messaggero*. Al vaglio dell'esecutivo ci sarebbe infatti un incentivo che potrebbe arrivare fino a 18mila euro e essere legato al valore dell'Isee per cui saranno previste tre fasce: da 0 a 30mila euro, da 31mila euro a 60mila euro e da 61mila a 100 mila euro. In caso di mancata rottamazione di un veicolo Euro 0, 1 o 2 il contributo verrebbe dimezzato.

### **31. Mercoledì 30 Settembre – SQ : Materie prime “critiche”, nasce l’Alleanza europea L’Erma ha come obiettivo l’approvvigionamento di terre rare**

Prosegue la politica europea sul fronte della sicurezza degli approvvigionamenti anche in ambito energetico. Ieri il vice presidente della Commissione europea Maroš Šefcovic e il commissario per il mercato interno e i servizi Thierry Breton hanno lanciato la European Raw Materials Alliance (Erma) . Obiettivo dell’Erma è garantire all’industria europea un approvvigionamento sicuro e sostenibile di terre rare e magneti, diversificando le fonti, rafforzando l’autonomia e sostenendo il recupero delle materie prime critiche. L’Erma è aperta a una pluralità di soggetti pubblici e privati ed è gestita dall’Eit Raw Materials (parte dello European Institute of Innovation and Technology), con la supervisione della Commissione

### **32. Martedì 29 Settembre – SQ : California, stop a nuove auto benzina e diesel nel 2035. Il decreto emanato dal governatore Newsom**

Lo scorso 23 settembre il governatore della California Gavin Newsom ha firmato un decreto che impone che al 2035 tutti i nuovi veicoli venduti nello Stato siano a emissioni zero. Unica eccezione per i veicoli pesanti, per i quali il “phase-out” dai combustibili fossili è fissato al 2045. I veicoli a motore termico potranno continuare a circolare e a essere venduti sul mercato dell’usato. Il decreto prevede che la California Air Resources Board si coordini col governo, le agenzie federali e i privati per rendere possibile l’obiettivo del 100% di veicoli a emissioni zero nel 2035. L’ordinanza contiene poi alcune norme per sostenere la riconversione degli impianti a combustibili fossili e per incentivare la mobilità sostenibile. “Questo è il passo più importante che il nostro Stato potesse fare per combattere il cambiamento climatico”, ha detto il governatore. La California è il primo Stato degli Usa ad avere adottato una strategia per bandire i veicoli a combustibili fossili, responsabili del 50 % delle emissioni dello Stato. Si va così ad aggiungere ai 15 Paesi che hanno già adottato risoluzioni per vietare i veicoli a motore termico.

*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)