



## Newsletter N. 39 / 2020

20 Dicembre 2020

### RISERVATA

*In prima pagina una sintesi della relazione del presidente Unem (ex UP) Claudio Spinaci e del prof. Alberto Clò nella presentazione di una anticipazione del preconsuntivo dell' anno 2020 certamente di utile lettura. Prima pagina che ha "rubato" alla triste storia che racconta il difficile rapporto tra gestori, ma di riflesso tra filiera, e politica. Non un fatto nuovo, ma evidentemente una lezione che non si vuole apprendere.*

#### **Prima Pagina**

1. *La raffinazione, perno della transizione (SQ)*

#### **Mercato**

2. *Accise, nei primi dieci mesi 2020 mancano all'appello 5,3 miliardi di euro (SQ)*
3. *Brent sfiora quota 49 nonostante aumento scorte in Usa (SQ)*
4. *Perché l'Aie vede nero nonostante l'inizio della campagna vaccini (SQ)*
5. *EG Group acquista la rete Omv in Germania. 285 punti vendita per un valore di 614 milioni € (SQ)*

#### **Illegalità**

6. *Operazione Dogane a Pavia (SQ)*
7. *Blitz su gasolio agricolo a Messina (SQ)*

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

8. *Gestori carburanti, sciopero ridotto di un giorno (SQ)*
9. *Dopo l'incontro con Alessia Morani (Mise) ora si aspettano i fatti (SQ)*
10. *Morani (Mise): Tavolo di settore l'11 gennaio. Si parte dalla risoluzione De Toma (SQ)*
11. *Gestori carburanti, serve chiarezza sui numeri (SQ)*
12. *Morani: DL Ristori solo per chi ha chiuso (SQ)*
13. *La nota di Morani (Mise) delude Faib, Fegica e Figisc/Anisa (SQ)*
14. *Le risposte che i gestori attendono dal Governo (SQ)*
15. *Gestori carburanti, anche Asnali al tavolo dell'11 gennaio (SQ)*
16. *La grande alleanza per azzerare i camion diesel al 2040 (SQ)*
17. *UE: La Strategia sulla mobilità. 30 mln di auto "a zero emissioni" nel 2030 (SQ)*
18. *Assopetroli: stralciare norme su Infoil o riconoscere credito di imposta (SQ)*

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

19. *Transizione, Morassut (Minambiente): necessario il gas (SQ)*
20. *Consip: acquisto di bus diesel, a metano, ibridi e elettrici per 460 mln € (SQ)*
21. *Elettrica e a Gnl, la nuova flotta di bus Tper (SQ)*
22. *Cronologia 7 – 13 Dicembre (SQ)*
23. *Auto elettrica, per la ricarica privata gratis più potenza di notte e nei festivi (SQ)*

## PRIMA PAGINA

### 1. **Giovedì 10 Dicembre – SQ : La raffinazione, perno della transizione. Gli interventi di Spinaci e Clô alla presentazione del preconsuntivo Unem. Tutti i numeri del settore petrolifero nel 2020. Lo studio Rie sui trasporti al 2030 e al 2050**

Nonostante un anno nero, la **raffinazione italiana** può restare centrale nel processo di decarbonizzazione: per farlo deve però poter intercettare i **fondi europei per la ripresa**, in particolare per alimentare le attività di ricerca e sviluppo e la realizzazione di impianti pilota che portino alla piena industrializzazione dei carburanti a basse emissioni, una tecnologia abbastanza matura che è già stata usata in tempi di guerra per la produzione di benzina e gasolio “autoctoni”. Così il presidente di Unem **Claudio Spinaci** ha inquadrato lo stato attuale e le prospettive nel breve del downstream petrolifero italiano, in occasione dell'evento online di presentazione del **preconsuntivo petrolifero 2020**. “Per un paese industriale – ha sottolineato Spinaci – è assolutamente necessario mantenere l'industria della raffinazione”. (....)

La **“forte e prolungata sofferenza della raffinazione”** che dura ormai da un anno, ha detto Spinaci, “non accelererà il processo di razionalizzazione” della struttura industriale italiana, struttura che ha dimostrato in questo anno difficilissimo una “forte resilienza”. La congiuntura finanziaria, in altre parole, non cambia il quadro di medio-lungo termine per cui “tra 10-15 anni avremo minore necessità di capacità di raffinazione”. A una domanda della Staffetta sui “desiderata” del settore rispetto ai fondi europei del **Piano di ripresa**, Spinaci ha risposto sottolineando che “nessuna tecnologia è in grado di portarci a completa decarbonizzazione senza ulteriori sviluppi tecnologici. Per questo dobbiamo sviluppare ricerca e sviluppo, impianti pilota, che portino alla piena industrializzazione di una tecnologia abbastanza matura, quella degli e-fuels, già usata in tempi di guerra per la produzione di benzina e gasolio autoctoni”. Per rendere realistico questo scenario è però necessario “rendere congruente il processo di valutazione delle varie fonti. I biocarburanti – ha sottolineato Spinaci – pagano un'accisa di 600 dollari per tonnellata di CO2, quelli avanzati fino a 2.000 dollari. C'è in altre parole una completa incoerenza nel valutare i reali benefici dei singoli carburanti”. In questo senso la detassazione dei prodotti decarbonizzati “sarebbe un incentivo verso un'evoluzione positiva”. (....)

Lo studio del Rie indica che il settore petrolifero è “una delle principali soluzioni al problema della decarbonizzazione” con i **carburanti liquidi a basse emissioni** (low carbon liquid fuels, Lclf). “La nostra ambizione è che possiamo contribuire a questo processo accelerando lo sviluppo dei Lclf, mettendo l'industria auto UE, che è un'eccellenza, nella condizione di mantenere, sviluppare e rendere sempre più efficienti i motori a combustione interna, con una forte ibridizzazione elettrica”. Per questo ci sono due questioni normative da affrontare per il riconoscimento strategico del percorso: valutare le emissioni CO2 sul ciclo di vita o well to wheel e garantire l'accesso ai finanziamenti uguale per tutte le tecnologie. Con queste condizioni, entro il 2030 ci sarà un grande sviluppo dei biocarburanti e poi dei carburanti sintetici, con l'obiettivo al 2035 di avere prezzi sostenibili, con un calo da 5-7 euro a 1 euro al litro.

Spinaci ha aperto la presentazione con i dati del settore: “è stato un anno straordinario, uno dei più difficili dell'era moderna per l'economia, con ricadute importanti sull'energia”. La **domanda di energia in Italia** è prevista in calo del 10,6%, con il petrolio che perde il 17,4%, il gas il 7%, l'elettricità il 5,2%, il carbone il 30%, mentre le rinnovabili guadagnano il 2,6%. Sul totale dei consumi la quota del gas naturale sale dal 38 al 40%, il petrolio scende dal 37 al 33, le rinnovabili dal 17 al 20, il carbone dal 4 al 3 e l'import elettrico è fermo al 4%. (....)

Tornando alla raffinazione, nella sua analisi Spinaci ha sottolineato che il prezzo del greggio ha un “connotato politico non strettamente legato al mercato”, per cui “dopo il crollo ad aprile è molto rapidamente risalito a 40-45 dollari perché le condizioni politiche sostengono il greggio più dei prodotti che invece sono in balia del mercato puro”. Per questo i prezzi di benzina e gasolio hanno recuperato solo l'80-100% mentre il Brent circa il 400%. Da qui i margini lordi di raffinazione negativi per tutto il 2020, cui sono da aggiungere 2-3 dollari al barile di costi fissi che incidono particolarmente con il calo del 15% delle lavorazioni, e il tasso di utilizzo degli impianti “al minimo storico del 68,1%, praticamente al minimo tecnico”.

Le **vendite sulla rete** saranno a fine anno in calo del 20% e del 34% sulle autostrade, dove in dieci anni si è perso il 70% dei volumi: “su questo – ha annunciato – faremo un approfondimento con incontri ad hoc perché è un problema strutturale che prima o poi andrà affrontato e risolto con coraggio e non con misure contingenti”.

Quanto ai **prezzi**, quelli industriali sono stati nel 2020 “più bassi della media europea, a conferma dell'altissimo livello di competitività della rete che però continua a manifestare una crisi e un'inefficienza strutturali, con erogati bassi e attività non oil molto marginali, cui si aggiunge l'illegalità che frustra un mercato libero e remunerativo”.

Per la prima volta al preconsuntivo è stata aggiunta una sezione sulle **previsioni per il 2021** che si basano su una serie di assunzioni: il superamento progressivo delle misure di limitazione degli spostamenti a partire dalla seconda metà di gennaio; la ripresa della didattica in presenza già da gennaio 2021 come previsto dal Dpcm 3 dicembre 2020; la graduale diminuzione del ricorso allo smart working dal secondo trimestre

2021; la progressiva e parziale ripresa dei flussi turistici dal secondo trimestre 2021; il miglioramento del contesto economico nazionale, con la ripresa delle attività commerciali più penalizzate dalla pandemia, e del quadro macroeconomico internazionale; un maggiore stimolo, nell'ultima parte dell'anno, agli investimenti e ai consumi delle famiglie derivanti anche da una ripresa di fiducia.

Dato tutto questo, Unem prevede consumi petroliferi in ripresa del 5,3% con il recupero della metà dei volumi persi nel 2020, pari a 5 mln t, il grosso nell'ambito dei trasporti stradali (4 milioni di tonnellate circa sulle 6 perse). Il jet fuel recupererà invece solo un terzo di quello che è stato perso per il recupero più lento del turismo e una forte contrazione della parte business che diventerà strutturale negli anni successivi. Ma anche per benzina e gasolio Unem prevede una "perdita strutturale per la modifica dei comportamenti anche quando saremo usciti dalla pandemia, a ottobre 2021, con un calo del 3-3,6% nell'ultimo trimestre 2021". (....)

Nel suo intervento **Alberto Clò** ha sottolineato la "schizofrenia tra come vanno realmente le cose e come le si vanno dipingendo" in materia di transizione e decarbonizzazione. "Anche in un anno orribile come il 2020 gas e petrolio rappresentano comunque il 75% dei nostri consumi. C'è voluto il virus perché questa quota scendesse. E scenderà anche nel lungo ma la narrazione dominante è che la transizione può dirsi cosa fatta, che la decarbonizzazione è anch'essa in fase avanzata. Sono due affermazioni totalmente non veritiere". Negli ultimi 20 anni, ha aggiunto, "il ruolo delle fossili è aumentato, e non c'è da rallegrarsi. Ma la transizione energetica non sta andando avanti. È da fonte fossile il 23% della generazione elettrica.(....) . Le cose sono nettamente peggiorate con il Covid, per via del clima di incertezza e rischiosità, delle difficoltà economiche per le imprese che quindi rinviando o cancellano decisioni. La transizione regge su unico pilastro, gli investimenti. E la dinamica degli investimenti in Fer è stagnante da alcuni anni". In questo anno terribile, ha detto Clò, Cina e India hanno superato i consumi dello scorso anno, con Pechino che ha fatto registrare il massimo storico per l'import di petrolio. Nel frattempo ci sono state svalutazioni per 1.500 miliardi nel settore petrolifero, sotto la pressione degli investitori e della politica. Questo, secondo l'Aie, nel 2025 cancellerà 2 milioni di barili/giorno di offerta. E se la domanda riprende a crescere ci sarà un forte squilibrio. Tanto che, ha detto Clò, "leggo previsioni veramente preoccupanti: JP Morgan prevede prezzi a 190 dollari, valore per me fin troppo elevato. (....) **La politica**, insomma, "**non può pensare che il petrolio sia fuori dai giochi**, anche nell'allocare le risorse del Next generation EU". Anche perché due terzi delle emissioni di gas serra "sono riconducibili a comportamenti individuali. Agire dal lato dell'offerta e non dal lato della domanda è costruire sul niente".

## **MERCATO**

### **2. Lunedì 7 Dicembre – SQ : Accise sull'energia, in ottobre +2,7%. Nei primi dieci mesi 2020 mancano all'appello 5,3 miliardi di euro**

Per la prima volta da gennaio scorso , in ottobre le entrate da accise sull'energia sono aumentate rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, anche se di poco. Dopo una serie ininterrotta di cali, secondo i calcoli della Staffetta, sulla base dei dati contenuti nell'appendice statistica diffusa dal Mef, relativamente al mese di ottobre scorso, le entrate dalle accise imposte al settore energia sono salite del 2,7% (in termini assoluti +72 milioni), salendo da 2 miliardi 677 milioni a 2 miliardi 749 milioni. Nei primi dieci mesi dell'anno, il bilancio resta molto negativo: le entrate da accise sull'energia sono diminuite del 20,5%, ovvero ben 5 miliardi 364 milioni, passando a 20 miliardi 749 milioni dai 26 miliardi 113 milioni dello stesso periodo del 2019. (....)

### **3. Giovedì 10 Dicembre – SQ: Brent sfiora quota 49 nonostante aumento scorte in Usa**

Sui circuiti elettronici internazionali le quotazioni del petrolio si sono mosse poco mercoledì, rimanendo praticamente stabili rispetto al giorno precedente. Il Brent sfiora i 49 dollari al barile, il Wti è stabile sopra quota 45. Questi livelli sono stati difesi nonostante il livello delle scorte in Usa sia salito bruscamente nell'ultima settimana monitorata. Secondo i dati Doe, le scorte di greggio in Usa sono salite di 15,2 milioni di barili a 503,2 milioni. (....) Il petrolio ha raggiunto i massimi di circa nove mesi questa settimana in attesa del lancio di vaccini per stimolare la ripresa della domanda che adesso soffre il calo della mobilità. Inoltre, i movimenti lungo la curva forward continuano a segnalare aspettative per un quadro di domanda e offerta in miglioramento. (....) Nel mercato petrolifero fisico, la domanda da parte degli acquirenti asiatici sembra robusta. Indian Oil Corp. ha bandito un'altra gara d'appalto per carichi rapidi di greggio mediorientale, mentre le raffinerie cinesi hanno acquistato greggio fin dal Mare del Nord per l'arrivo all'inizio del prossimo anno. Al di fuori dell'Asia, il Brasile rimane un'un'isola felice per la domanda di petrolio, con quella di carburante che nel 2020 dovrebbe superare i livelli del 2019. (....)

#### **4. Venerdì 18 Dicembre – SQ : Perché l'Aie vede nero nonostante l'inizio della campagna vaccini. La domanda è troppo debole e gli sconvolgimenti sono stati troppo forti**

Nonostante i segnali di ripresa del mercato petrolifero, dovuti all'avvio della campagna vaccinazioni da un lato e alla prudenza dell'OpecPlus ad aumentare l'offerta dall'altro, l'Aie è cauta, quasi pessimista. Il messaggio che si estrapola dall'editoriale dell'ultimo *Oil Market Report* è che non è finita qui, gli effetti della pandemia si faranno sentire anche il prossimo anno, sul mercato petrolifero e su quello energetico in generale. (...) “La comprensibile euforia intorno all'inizio delle campagne di vaccinazione spiega parzialmente i prezzi più alti, ma occorreranno molti mesi prima che si raggiunga una massa critica vaccinata di persone economicamente attive e quindi che si veda l'impatto sulla domanda petrolifera (...) Nel breve termine, la domanda petrolifera resta debole ed è per questo che l'Aie ha ridotto ancora una volta le stime sul 2020, ora pari a 91,2 milioni di barili al giorno, in calo di 8,8 milioni rispetto al 2019. “La domanda si è ripresa dal tonfo del secondo trimestre quando era 16,3 milioni di barili al giorno al di sotto dei livelli dell'anno precedente, ma nell'ultimo trimestre resta di 6,2 milioni di barili al giorno al di sotto dei livelli dell'ultimo trimestre 2019, a causa dell'impatto della seconda ondata. La ripresa che c'è stata nella seconda metà dell'anno è da ascrivere interamente al veloce recupero della Cina”. Nel 2020 si è registrata una turbolenza storica e senza precedenti nel mercato dell'energia. Il brusco abbandono della vita normale a causa della pandemia ha avuto un impatto serio sulla salute e il welfare di milioni di persone. L'Aie conclude con l'augurio di tempi migliori per tutti.

#### **5. Lunedì 14 Dicembre – SQ : EG Group acquista la rete Omv in Germania. 285 punti vendita per un valore di 614 milioni €**

Prosegue la campagna acquisizioni del retista britannico EG Group . La società dei fratelli Issa, che in Italia ha la proprietà di circa 1.200 punti vendita a marchio Esso, ha siglato un accordo vincolante per l'acquisizione dalla compagnia austriaca Omv di una rete di 285 stazioni di servizio nella Germania meridionale, per 485 milioni di euro. I siti Omv, si legge in una nota, si trovano principalmente in Baviera e Baden-Württemberg. In Germania EG gestisce già circa mille punti vendita a marchio Esso . Il marchio Omv resterà fino al rebranding dei siti e saranno mantenuti gli accordi di fornitura di carburante esistenti. (...) L'azienda fornisce carburanti per circa un miliardo di litri all'anno. Gli accordi di fornitura che ereditiamo sono estremamente competitivi e, insieme al proseguimento dell'accettazione della carta carburante Omv, forniscono una solida base su cui continuare a costruire”. Il prezzo di acquisto sarà finanziato utilizzando riserve di liquidità e linee di credito esistenti. EG si è accollata anche le passività arretrate relative alle locazioni, che portano il valore aziendale complessivo a 614 milioni di euro. La transazione dovrebbe concludersi nella seconda metà del 2021.

### **ILLEGALITÀ**

#### **6. Mercoledì 9 Dicembre – SQ: Frodi carburanti, operazione Dogane a Pavia. Evasa Iva per 423mila euro.**

I funzionari dell'Agenzia delle Dogane di Pavia hanno proceduto a un recupero di accisa per 1.972.445,48 euro. Lo comunica l'Agenzia con una nota diffusa venerdì. Le operazioni di verifica, relative alle annualità dal 2013 al 2017, nei confronti di una società che opera nel campo dei prodotti petroliferi nel Pavese, hanno riguardato i quantitativi dei prodotti finiti in sospensione d'imposta, presi in carico sui registri fiscali, e la relativa documentazione giustificativa, con la selezione dei valori non conformi ai parametri consentiti.

#### **7. Giovedì 17 Dicembre – SQ: Frodi carburanti, blitz su gasolio agricolo a Messina. L'operazione "Gioco delle tre carte”**

Smantellata un'articolata associazione a delinquere dedita al contrabbando di prodotti petroliferi a Messina. Alle prime luci dell'alba la Guardia di Finanza di Messina ha eseguito un'ordinanza di custodia cautelare nei confronti di 4 soggetti, oltre 20 perquisizioni ed al sequestro di oltre 2,5 milioni di euro. In particolare, si legge in un comunicato, le indagini di polizia giudiziaria hanno permesso di far luce su uno strutturato meccanismo illecito, in forza del quale il gasolio agricolo solo cartolarmente destinato ad un agricoltore, con un'imposta minore, giungeva di fatto a terzi che, invece, non avevano alcun diritto

all'imposta agevolata, come ad esempio autotrasportatori: un sorta di "gioco delle tre carte". (...) Il beneficio così ottenuto, nel breve periodo oggetto di indagini, è risultato l'esecuzione di plurime alienazioni dissimulate (o comunque occulte) di vario genere, dalla società siciliana operante nel settore del commercio all'ingrosso di prodotti petroliferi a diversi acquirenti terzi, con un risparmio di imposta corrispondente ad € 2.496.117,71. (...) Il sistema illecito ideato faceva capo ad un dominus amministratore di fatto di una società attiva nel commercio di prodotti petroliferi, con sede amministrativa in Francavilla di Sicilia (ME) e sede legale in provincia di Catania, M.A. cl. 65, anconetano di origine ma siciliano di adozione il quale, già colpito da fallimento per altra impresa a lui riconducibile, sempre operante nel medesimo settore del commercio di carburanti ed oggi destinatario di arresti domiciliari, poneva a capo della new company un prestanome, il siciliano T.L. cl. 63, oggi destinatario della misura interdittiva all'esercizio degli uffici direttivi di persone giuridiche ed imprese.

*Commento : Pavia, Messina..... Ordinari casi di illegalità ..... E poi ci preoccupiamo non mettere sotto ferreo controllo i depositi fiscali e commerciali ....*

## **POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI**

*Quella che segue è la triste storia di un'altra occasione mancata per dimostrare che il Petrolio Italia non è in difficoltà ma piuttosto l'evidenza che se le cose continuano ad andare in un certo verso i gestori, non avranno futuro e quasi certamente non solo loro. I miei commenti alla fine della sequenza di sette articoli.*

### **8. Giovedì 10 Dicembre – SQ : Gestori carburanti, sciopero ridotto di un giorno. Aderendo all'invito della Commissione Garanzia Sciopero. Ora tocca al governo aprirsi al confronto**

Non si è fatta attendere l'adesione positiva di **Faib, Fegica e Figisc Anisa** all'invito della **Commissione di garanzia per lo sciopero nei servizi pubblici essenziali**, che il 7 dicembre ha chiesto, non in modo meramente rituale, a Governo, Parlamento e sindacati dei benzinai senso di responsabilità e la pronta ripresa del confronto . Con una comunicazione congiunta ), inviata nella serata di ieri alla Commissione, le tre associazioni hanno infatti deciso di ridurre significativamente la durata dell'agitazione proclamata e giudicata pienamente legittima dalla medesima Autorità. Che pertanto prenderà avvio dalla serata di **lunedì 14 dicembre prossimo** (ore 19.00 su rete ordinaria, ore 22.00 in autostrada), terminando però già nel primo pomeriggio di **mercoledì 16** (rispettivamente ore 15.00 e ore 14.00).

Ora, sottolinea un comunicato congiunto diffuso questa mattina, è la parte Istituzionale, in particolare il **ministro dello Sviluppo economico, Patuanelli**, ad essere chiamato ad esercitare una delle prerogative che gli sono assegnate: **rendersi disponibile al confronto con le parti sociali**. I gestori di rifornimento carburanti sono stati infatti **esclusi senza motivazione alcuna**, rileva il comunicato, dalle categorie che possono beneficiare dei provvedimenti di sostegno inseriti nei diversi "Decreti Ristori" e introdotti per attenuare gli effetti economici drammatici dell'attuale fase di emergenza pandemica, sulle piccole imprese e sui loro dipendenti.

### **9. Lunedì 14 Gennaio – SQ : Carburanti, dopo l'incontro con Alessia Morani (Mise) ora si aspettano i fatti. In attesa di un nuovo incontro, da stasera confermato lo sciopero**

L'incontro "virtuale" convocato venerdì dalla sottosegretaria al Mise **Alessia Morani** ha fornito "segnali incoraggianti anche e soprattutto perché utile a mettere finalmente in cantiere una riforma del settore della distribuzione carburanti, a cui necessita una profonda opera di razionalizzazione e regolazione, anche per contrastare adeguatamente la crescente infiltrazione di comportamenti variamente illegali e l'immissione sul mercato di prodotti clandestini". Lo rileva un comunicato congiunto diffuso poco dopo l'incontro da **Faib, Fegica e Figisc/Anisa**, Anche se, aggiungono, "la conferma dell'attuale ed immotivata esclusione della categoria, a differenza di quanto correttamente avvenuto nella prima fase dell'emergenza "Covid-19", dalle misure a sostegno delle imprese in gravissima sofferenza contenute nei "Decreti Ristori", non permette di attenuare le preoccupazioni per la tenuta economico/finanziaria delle gestioni, chiamate a garantire la continuità e la regolarità del pubblico servizio essenziale". Pertanto, in attesa di un nuovo incontro, forse già oggi, e di un auspicato aggiornamento della posizione del Governo, lo sciopero nazionale della categoria in programma da stasera viene confermato, anche se con la riduzione di un giorno già concordata con la Commissione di garanzia per lo sciopero nei pubblici servizi . Nel complesso una vicenda che, come è stata fin qui condotta, sta premiando il comportamento delle tre associazioni dei gestori già definita "regolare" dalla stessa Commissione. Una vicenda le cui motivazioni sono state

pressoché ignorate dai mezzi di comunicazione.

**10. Lunedì 14 Gennaio – SQ : Carburanti, Morani (Mise): Tavolo di settore l'11 gennaio. Si parte dalla risoluzione De Toma. In corso di emanazione decreto per misure a sostegno gestori autostradali. “Auspicio ripensamento sullo sciopero”**

Dopo l'incontro avvenuto lo scorso venerdì 11 dicembre tra la sottosegretaria Alessia Morani e le sigle sindacali dei gestori carburanti, sarà convocato per il prossimo 11 gennaio un tavolo di confronto al Mise con tutte le parti coinvolte, per avviare un percorso di riforma del settore che parta dalla risoluzione De Toma votata dalla commissione attività produttive della Camera. Lo comunica Morani in una nota.

La sottosegretaria si è inoltre attivata immediatamente per l'emanazione del decreto ministeriale che contiene misure di sostegno alle micro, piccole e medie imprese titolari del servizio di distribuzione di carburanti nelle autostrade per il periodo di emergenza Covid e che sarà a breve inviato alla Corte Conti per la registrazione.

“Il settore della distribuzione dei carburanti ha subito ingenti cali di fatturato a causa dell'emergenza Covid e le ulteriori misure di ristoro previste in legge di bilancio potranno essere un aiuto concreto per tanti micro e piccoli imprenditori”, ha dichiarato Morani. “Ritengo inoltre che nel processo di transizione tecnologica verso un'economia verde la riforma del settore rivestirà un ruolo importantissimo anche nel processo di transizione tecnologica verso un'economia verde. (???) Auspicio, infine, che il confronto e gli impegni che abbiamo preso come Governo (?) possano indurre ad un ripensamento sullo sciopero già indetto a partire da stasera e in programma fino alle ore 15 del prossimo 16 dicembre”.

**11. Lunedì 14 Gennaio – SQ : Gestori carburanti, serve chiarezza sui numeri. Lo sciopero e la fermezza della sottosegretaria Morani**

Ieri quella che sembrava un'apertura della sottosegretaria Morani alle istanze dei gestori carburanti si è rivelata un rinvio del dossier a dopo le vacanze. La richiesta di inserire i gestori nel decreto Ristori, oggetto dello sciopero avviato oggi, è stata evidentemente e nettamente respinta al mittente. Viene da chiedersi il perché di quella che sembrerebbe, nelle parole dei gestori, un'ostinazione maliziosa e beffarda.

Se Morani si sta occupando seriamente del dossier, avrà avuto in mano qualche numero su cui basare il suo “niet”. O forse, semplicemente, sul Ristori Governo e maggioranza hanno deciso di dare la precedenza a quei settori che sono stati praticamente azzerati dalla seconda ondata dell'epidemia (turismo e ristorazione in particolare), mentre i consumi di carburanti, dopo il tonfo in corrispondenza del primo lockdown (ammortizzato con i contributi a fondo perduto dei decreti di primavera-estate), hanno segnato un aumento in settembre, pur tornando a calare in ottobre. Saranno stati questi numeri a dettare la fermezza del Mise?

**12. Martedì 15 Dicembre – SQ : Carburanti, Morani (Mise) alla Staffetta: DL Ristori solo per chi ha chiuso. “Mantenuto gli impegni, amareggiata dal comunicato dei gestori, fondi in legge di Bilancio”. Sul tavolo di gennaio: sentirò la commissione Attività produttive**

La sottosegretaria al Mise Alessia Morani risponde alle accuse sollevate dai gestori carburanti, dichiarando di essere “amareggiata” per il comunicato diffuso da Faib, Fegica e Figisc/Anisa a ridosso dello sciopero dei distributori. La sottosegretaria ha infatti sottolineato di aver rispettato tutti gli impegni assunti con le sigle sindacali, a cominciare dalla convocazione di un tavolo di confronto per la riforma del settore il prossimo 11 gennaio. Inoltre Morani ha già inviato alla Corte dei Conti il decreto ministeriale sulle “contribuzioni figurative”, come concordato con i rappresentanti dei distributori. Per quanto riguarda invece l'esclusione dai decreti Ristori degli aiuti alla filiera dei carburanti, Morani ha tagliato corto: quelle misure, ha spiegato, sono dedicate alle categorie professionali a cui è stata imposta con decreto la chiusura.

“Ho incontrato l'altro giorno le sigle che hanno dichiarato lo sciopero – ha spiegato la sottosegretaria alla Staffetta – ma sono assolutamente disponibile a confrontarmi anche con altri soggetti. Più voci ci sono e più riusciamo a capire il disagio di questa categoria ( .... Non ci credo !!! Ancora non hanno capito ?!) . Mi ha lasciato un po' amareggiata – ha proseguito – il contenuto del comunicato, perché durante il primo incontro avevo colto da parte loro la disponibilità ad una modalità di confronto diversa. Ci siamo visti, mi sono presa un impegno e così ho fatto, con la convocazione del tavolo l'11 gennaio per una riforma del settore, partendo dalla risoluzione De Toma approvata dalla commissione Attività produttive. Mi sono immediatamente adoperata per far uscire il decreto ministeriale sulle contribuzioni figurative per la categoria. Il decreto – ha evidenziato – è stato mandato subito alla Corte dei conti per la registrazione. Loro inoltre sanno che nella Legge di stabilità c'è anche un fondo a cui attingere per i ristori alle categorie che non hanno avuto aiuti negli ultimi quattro decreti Ristori. Ovviamente loro preferivano essere inseriti in quei

decreti (n.d.r. Ristori), ma quei provvedimenti avevano la finalità principale di andare a ristorare le categorie che sono state chiuse con un provvedimento governativo”.

Per quanto riguarda il sostegno al settore dei carburanti, Morani ha chiarito che gli operatori “potranno attingere dal cosiddetto fondone della legge di bilancio, per cui avranno anche loro degli aiuti”. Anche al comparto dei carburanti, ha aggiunto la sottosegretaria, si applicano le misure adottate “in generale per le attività di impresa che hanno avuto perdite, come il rinvio delle tasse o la sospensione dei mutui.

Con riferimento infine al tavolo per la riforma del settore, Morani ha annunciato di voler incontrare la commissione Attività produttive che ha lavorato alla risoluzione De Toma. L'elenco dei convocati al tavolo è tuttavia ancora in fase di definizione.

### **13. Martedì 15 Dicembre – SQ : Carburanti, la nota di Morani (Mise) delude Faib, Fegica e Figisc/Anisa. Dopo alcuni segnali incoraggianti, la “beffa” della convocazione di un tavolo a gennaio. Un'indifferenza che porterà alla chiusura progressiva delle attività**

Senza alcun ripensamento dell'ultima ora, ieri sera ha preso il via lo sciopero dei gestori carburanti. L'agitazione è stata confermata - spiega un comunicato congiunto di Faib, Fegica e Figisc/Anisa diffuso ieri sera alle 19 – “a causa della decisione del Governo di estromettere le piccole imprese di gestione dai benefici già previsti dai cosiddetti “Decreti Ristori”. Dopo mesi di **sollecitazioni cadute nel vuoto**, ignorando persino l'auspicio della Commissione di garanzia per lo sciopero nei servizi essenziali, che aveva lanciato un forte richiamo al dialogo ed al confronto”. Il tutto, aggiungono, confermato dalla dichiarazione, appresa a mezzo stampa, di **Alessia Morani**, sottosegretaria al Mise, che “a nome del Governo intenderebbe rimandare i necessari interventi concreti ed urgentissimi a sostegno delle piccole imprese dei Gestori ad un “tavolo per la riforma del settore” di cui si favoleggia da decine di anni inutilmente ed a prossimi provvedimenti (il cosiddetto “fondone”) che, nella migliore delle ipotesi, vedrebbero le prime bozze non prima della primavera prossima inoltrata”.

“Con ogni evidenza, prosegue il comunicato, mere intenzioni che suonano come una **beffa** alle orecchie di una categoria di lavoratori che pure ha garantito l'esercizio del pubblico servizio essenziale per la comunità dall'inizio dell'emergenza pandemica, assumendo l'onere di costi sostanzialmente insopprimibili, pur dovendo lamentare una caduta verticale dei volumi di vendita che attualmente si aggirano intorno al 60% sulla viabilità ordinaria ed all'80% su quella autostradale, dove peraltro il servizio deve essere garantito h24 e 7 giorni su 7”. Rilevando come **“l'indifferenza mostrata dal Governo - evidentemente impegnato in queste ore più in beghe di palazzo che a rimanere in contatto con la realtà di quanto avviene ai suoi cittadini- sta spingendo le piccole imprese dei Gestori ad una crisi economica e di liquidità che costringerà già nei prossimi giorni a chiudere progressivamente le attività, che oggi assicurano l'impiego di oltre 100.000 addetti in tutta Italia, per l'impossibilità di approvvigionarsi di prodotti”**. Da qui - conclude il comunicato - l'inevitabile conferma dell'agitazione, a cui già dal prossimo mese ne faranno seguito altre. Per la sottosegretaria Morani una mezza figuraccia.

### **14. Mercoledì 16 Dicembre – SQ : Carburanti, le risposte che i gestori attendono dal Governo. Nonostante l'impegno dimostrato dall'on. Morani**

“Indipendentemente dalla scontata riuscita dell'agitazione e dal forte segnale di sofferenza che giunge dalle migliaia di piccole imprese di gestione sparse lungo il territorio italiano, quel che il Governo e la Politica più in generale avrebbe bisogno di comprendere, appare essere la disponibilità a dare risposte motivate alle istanze provenienti dal mondo del lavoro, autonomo o dipendente che sia”. È quanto si legge in un comunicato congiunto diffuso ieri pomeriggio, poco prima delle ore 17, da **Faib, Fegica e Figisc/Anisa**, prima di conoscere la risposta data alle loro accuse, poco dopo le 18:30 tramite la Staffetta, dal sottosegretario **Alessia Morani**

“Il garbo e l'impegno personale, dell'ultim'ora ma ampiamente apprezzato, dimostrato dall'on. Morani, prosegue il comunicato, non riescono infatti a nascondere **l'inadeguatezza di un Governo che si mostra del tutto indifferente** a quel che concretamente sta avvenendo sul piano dell'emergenza economica, **almeno quanto distratto** dalla polemica del momento e dalle beghe di palazzo”. Aggiungendo che “la convocazione, fuori tempo massimo, di un tavolo sulla ristrutturazione della rete di interesse per tutto il settore ma che le altre componenti del comparto non hanno mosso un dito per ottenere, **non può esaurire gli impegni urgenti e improcrastinabili che il Governo deve rendere certi** per salvare le nostre attività dal fallimento”.

“Perseverare ancora nell'errore sarebbe, conclude il comunicato, grave ed irresponsabile, costringendo nuovamente la Categoria a nuove agitazioni e forme di protesta, odiose per il Paese almeno tanto quanto per i Gestori stessi, per ottenere dialogo e confronto a lungo inutilmente ricercato”.

### **15. Mercoledì 16 Dicembre – SQ : Gestori carburanti, anche Asnali al tavolo dell'11 gennaio. L'associazione incontra il vice ministro Buffagni**



L'associazione dei gestori carburanti Asnali ha incontrato in videoconferenza il vice ministro dello Sviluppo economico Stefano Buffagni e il senatore M5S Giuseppe Auddino. Per il sindacato hanno partecipato all'incontro il presidente Alessandro Del Fiesco e il coordinatore Energia Ferruccio Schiavello. Nell'incontro Asnali ha fatto presenti le difficoltà economiche in cui vivono i gestori carburanti considerando il periodo di crisi in cui sta vivendo il paese e i margini esigui su ogni litro di carburante venduto. La richiesta avanzata al vice ministro, si legge in una nota, è quella di sedere al tavolo delle trattative insieme alle altre associazioni di categoria Faib, Fegica e Figisc in modo da poter discutere e/o sottoscrivere eventuali accordi con le compagnie petrolifere. "Non possiamo che essere contenti in quanto la nostra richiesta è stata accolta dal vice ministro, invitandoci all'incontro programmato per giorno 11 gennaio 2021", si legge nella nota.

### **Considerazioni : Tre**

- (1) *Quando parlo di monocultura di un sistema che ha le sue radici nel passato ma che è superata dagli eventi includo l'uso del "mezzo" dello sciopero per rivendicare attenzione da parte della politica, o se non altro lo sciopero del genere sperimentato nei giorni scorsi. Cominciamo con il dire che dello sciopero si è parlato molto "prima" e niente "dopo" il che vuol dire che un grande successo evidentemente non lo ha avuto. Qualunque sia stata l'adesione allo sciopero, come è tradizione di tutti gli scioperi, altissima per chi l'ha proclamata, modesta per la controparte alla quale lo sciopero stesso è rivolto (ministero, società petroliferi, imprenditoria privata, autostrade), insignificante per il consumatore che ne avrebbe dovuto sopportare le conseguenze, di questo sciopero non se ne è accorto nessuno: impianti delle società petrolifere regolarmente aperti, lo stesso per la maggioranza degli impianti privati, i "ghost" naturalmente aperti per non parlare di quelli che praticano prezzi al di sotto della media. Anche ammesso che tutti i 22.800 + impianti avessero aderito alla iniziativa, con la mobilità limitata per emergenza Covid19 uno sciopero di un giorno e mezzo avrebbe creato ben pochi problemi. In altre parole, oggi più che mai sono convinto che lo sciopero può essere uno strumento utile al fine di esprimere le rivendicazioni di una categoria, ma occorre che ci siano le condizioni appropriate e saperlo fare. Lo dico perché nei miei anni "inglesi" lo sciopero, anti Thatcher, del " Great London Transport" ha reso la vita difficile a 12-13 milioni di londinesi, se ricordo bene, per circa un mese e mezzo, per non parlare dello sciopero celebre dei minatori che è durato anni.*
- (2) *Comunque se sciopero deve che sciopero sia nel senso che almeno la maggior parte della categoria partecipi mentre ormai da tempo è chiaro che la categoria si comporta in modo diverso, tanto per cominciare all'interno del sistema delle rappresentanze (vedi esempio della dissociazione dallo sciopero da parte Angac e adesso la negoziazione separata da parte di Asnali)) e poi a seconda delle rappresentanze delle "proprietà" dei punti vendita nella filiera. La crisi, Covid e non Covid che i gestori denunciano è anche quella di tutta la filiera, soprattutto ... quella la crisi che verrà per le conseguenze di una transizione energetica dalle prospettive molto problematiche, ma le varie componenti della filiera continuano ad andare (più che "andare" dovrei dire "stare") avanti ognuna per proprio conto, appunto come una certa monocultura vuole.... Come ho detto ieri in occasione dell'assemblea, continuerò nel proporre la tesi della necessità di costituire holding strategica inter-associativa che diventi punto di riferimento e guida per tutta la filiera, ma per la maggior parte dei rappresentanti della filiera insistere sul concetto di "lavorare insieme" sembra soltanto una forma di accanimento terapeutico.*
- (3) *... Che tristezza !*

## **16. Mercoledì 16 Dicembre – SQ : La grande alleanza per azzerare i camion diesel al 2040**

Un'alleanza europea per azzerare la vendita di camion diesel entro il 2040 che coinvolge i maggiori costruttori – Daimler, Scania, Man, Volvo, Daf, Iveco e Ford – sotto la guida di Acea e il supporto scientifico del Potsdam Institute for Climate Impact Research. È l'iniziativa lanciata con la pubblicazione di una dichiarazione congiunta dell'Associazione europea dei costruttori di auto e l'istituto di ricerca tedesco, firmata da tutti i Ceo delle case automobilistiche coinvolte. "L'industria dei veicoli commerciali si è impegnata a decarbonizzare al più tardi entro il 2050. Ma fissare un obiettivo non è sufficiente; dobbiamo trovare un modo per arrivarci", si legge nella lettera di intenti dell'alleanza. (...) Henrik Henriksson, presidente della divisione veicoli commerciali di Acea e ad di Scania, anticipando al Financial Times la notizia dell'alleanza ha dichiarato che gli investimenti sulle tecnologie "fossil free" saranno compresi tra i 50 e i 100 miliardi di euro. Ma non solo. Nella dichiarazione congiunta vengono messe in fila tutta una serie di misure che l'alleanza si impegna a sostenere: l'inserimento del settore dei trasporti nel sistema Ets (Viene definito un sistema cap&trade perché fissa un tetto massimo (cap) al livello complessivo delle emissioni consentite a tutti i soggetti vincolati, ma permette ai partecipanti di acquistare e vendere sul mercato (trade) diritti a emettere CO2 (quote) secondo le loro necessità, all'interno del limite stabilito) , l'aumento dell'attuale prezzo della CO2, la previsione di pedaggi in base alle emissioni e un sistema di tassazione dell'energia basato sul carbonio e sul contenuto energetico. Provvedimenti che dovrebbero essere "urgentemente" presi in considerazione dai policy-makers secondo i firmatari del documento, perché "i veicoli a emissioni



zero non decolleranno finché il diesel rimarrà il più economico. I veicoli di nuova tecnologia dovranno semplicemente diventare l'opzione migliore, la scelta preferita degli operatori dei trasporti". Infine c'è il capitolo infrastrutture. Che siano di ricarica per i tir elettrici o rifornimento per quelli a idrogeno o combustibili rinnovabili – Henriksson al quotidiano britannico ha anche specificato che "non esiste un'unica soluzione vincente, non ci sarà una tecnologia che dominerà, ci saranno tecnologie parallele nel tempo – il documento sottolinea l'importanza di prevedere la necessità di impianti ad hoc per i mezzi pesanti, diversi da quelli previsti per le auto perché diverse saranno le esigenze e la domanda di energia richiesta: "il successo sul mercato di autocarri a emissioni zero sarà possibile solo se sarà implementata rapidamente una fitta rete di infrastrutture adeguate".

**Considerazioni :** *Riporto una nota di un associato.*

" Il riassunto:

*L'obiettivo è avere trasporti carbon free per il 2050, quindi dal 2040 bisogna vendere solo veicoli "puliti". I trasporti pesanti sono una delle principali fonti di emissioni e quindi va definito un approccio per questo segmento. Abbiamo la soluzione, prima elettrico poi idrogeno poi "alternative fuels" (quali?). I costruttori faranno la loro parte ma non bisogna attendere i mezzi per strutturare la rete di ricarica/rifornimento. E tutti devono fare la loro parte (con quali soldi non si sa !). Bisogna da subito istituire politiche che gravino sui combustibili "sporchi" per renderli meno appetibili di quelli "puliti".*

Le considerazioni:

*Vedo chi ha firmato il documento e mi vengono i brividi. Un intero settore industriale da smontare e rimontare su nuove basi, sperando che funzioni. L'LNG ed il bio-LNG non è neppure menzionato, è l'unica tecnologia oggi disponibile. Viene dato per scontato che devono cambiare i mezzi ma non le logiche del trasporto in generale. Certo è la voce dei costruttori, non mi aspetto che dicano di trovare soluzioni alternative al trasporto su gomma, ma dove sono le altre voci? Prua verso elettrico ed idrogeno e motori avanti tutta. E gli Stati devono fare la loro parte per le infrastrutture e attuando meccanismi di incentivazione/disincentivazione dei diversi carburanti. Mi sono chiesto il perché. Il perché aziende che vivono su tecnologie consolidate debbano sollecitare una virata verso tecnologie che almeno per i mezzi pesanti sono quasi da inventare. E l'unica risposta che mi sono dato è che questa è ormai la dimostrazione che il binomio politica/società elettriche abbia ormai vinto, almeno per quanto riguarda gli indirizzi a breve/medio termine. Chi raccontando quello che alla gente piace sentire, chi perseguendo i propri obiettivi economici. E adesso anche i costruttori si arrendono. Come per le auto devono gestire la transizione da una tecnologia all'altra. E non possono farsi carico di una transizione lunga e soft che veda la coesistenza di tecnologie vecchie e nuove, dovendo far quadrare gli investimenti con le vendite ed i costi. Quindi, parafrasando, se il gasolio puzza togliamocelo di torno il prima possibile con tutti i mezzi possibili. Quando la partita è persa non resta che mettersi sotto le bandiere del vincitore per provare a salvare la pelle."*

*Una conclusione che ha tutte le ragioni di essere molto realistica, ma al sottoscritto piace pensare che il vincitore ancora non c'è. Meglio, per il momento vince a .... chiacchiere e a suon di richieste di incentivi e finanziamenti. Alla fine vincerà pure ma ci vorrà molto tempo. Ignorare il GNL è un fatto incomprensibile.*

## **17. Giovedì 10 Dicembre – UE: La Strategia sulla mobilità. 30 mln di auto "a zero emissioni" nel 2030. Installando tre milioni di colonnine elettriche**

Almeno 30 milioni di automobili a emissioni zero sulle strade europee entro il 2030; almeno 100 città europee climaticamente neutre; raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità in tutta Europa; trasporto collettivo per tratte inferiori a 500 km a emissioni zero; implementazione su larga scala della mobilità automatizzata; navi a emissioni zero pronte per il mercato. Sono alcuni degli obiettivi della **Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente**, presentata ieri dalla Commissione europea insieme a un piano d'azione di 82 iniziative per i prossimi quattro anni. L'obiettivo, come delineato nel Green Deal europeo, è la riduzione del 90% delle emissioni entro il 2050, grazie a un sistema di trasporto intelligente (che vuol dire ?), competitivo (verso cosa ?), sicuro (... meno male ...) , accessibile (potrebbe non essere diversamente ?) e conveniente (in che senso ?)

La Strategia si pone l'obiettivo al 2035 di avere aerei a emissioni zero pronti per il mercato, mentre entro il 2050 si dovrà arrivare ad avere quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i nuovi veicoli pesanti saranno a emissioni zero; a raddoppiare il traffico merci su rotaia; alla piena operatività della rete di trasporto transeuropea (Ten-T) multimodale per un trasporto sostenibile e intelligente con connettività ad alta velocità (sic !).

**Frans Timmermans**, vice presidente esecutivo per il Green Deal europeo, ha dichiarato: "Per raggiungere i nostri obiettivi climatici, le emissioni del settore dei trasporti devono scendere con forza. Con la strategia odierna abbiamo fissato obiettivi ambiziosi per l'intero sistema di trasporto per garantire una ripresa sostenibile, intelligente e resiliente dalla crisi Covid-19".

Per trasformare la visione in realtà, la Commissione ha identificato un totale di **82 iniziative in 10 aree chiave di azione**. Far diventare il trasporto **sostenibile** significa: aumentare l'adozione di veicoli, navi e aeroplani a emissioni zero, combustibili rinnovabili (*Timmermans non si rende conto di aver superato i limiti del secondo principio della termodinamica .... l'entropia non è più un problema.... Novello Einstein !!!!*) e a basse emissioni di carbonio e relative infrastrutture, ad esempio installando tre milioni di punti di ricarica pubblici entro il 2030; creare aeroporti e porti a emissioni zero, ad esempio attraverso nuove iniziative per promuovere l'aviazione e i combustibili marittimi sostenibili; rendere la mobilità urbana e interurbana sana (?) e sostenibile, ad esempio raddoppiando il traffico ferroviario ad alta velocità e sviluppando infrastrutture ciclabili (?) nei prossimi 10 anni; rendere più ecologico il trasporto merci, ad esempio raddoppiando il traffico merci ferroviario entro il 2050; determinare il prezzo del carbonio e fornire migliori incentivi agli utenti, ad esempio perseguendo una serie completa di misure per fornire prezzi equi (?) ed efficienti su tutti i trasporti.

Far diventare il trasporto **intelligente** significa: rendere reale la mobilità multimodale connessa e automatizzata, ad esempio consentendo ai passeggeri di acquistare biglietti per viaggi multimodali (?) e alle merci di passare senza problemi da una modalità di trasporto a un'altra; promuovere l'innovazione e l'uso dei dati e dell'intelligenza artificiale per una mobilità più intelligente, ad esempio supportando pienamente il dispiegamento di droni e velivoli senza pilota (?) e ulteriori azioni per costruire uno spazio europeo comune dei dati sulla mobilità.

Far diventare il trasporto **resiliente** significa: rafforzare il mercato unico, ad esempio rafforzando gli sforzi e gli investimenti per completare la rete transeuropea di trasporto (Ten-T) entro il 2030 e sostenere il settore per ricostruire meglio attraverso maggiori investimenti, sia pubblici che privati, nella modernizzazione delle flotte tutte le modalità; rendere la mobilità giusta per tutti, ad esempio rendendo la nuova mobilità economica e accessibile in tutte le regioni e per tutti i passeggeri, compresi quelli a mobilità ridotta, e rendendo il settore più attraente per i lavoratori (?); aumentare la sicurezza e la protezione dei trasporti in tutte le modalità, anche portando il numero delle vittime vicino a zero entro il 2050.

*Commento : Sono un europeista convinto.... Spero solo che Timmermans rappresenti un caso isolato !*

## **18. Lunedì 14 Dicembre – SQ : Assopetroli: stralciare norme su Infoil o riconoscere credito di imposta. La richiesta sul Ddl Bilancio inviata a Mef e Dogane**

Stralcio della misura relativa all'estensione del sistema Infoil ai depositi commerciali ai depositi oltre i 3.000 mc o, in alternativa, riconoscimento di un credito di imposta per gli ulteriori investimenti privati per la digitalizzazione della filiera ai fini dell'antifrode, da inserire espressamente tra quelli contemplati per la Transizione 4.0. È la richiesta formalizzata da Assopetroli-Assoenergia al ministero dell'Economia e al direttore dell'Agenzia delle Dogane.

“È l'ennesimo adempimento a carico degli operatori che giudichiamo non proporzionato, considerata anche la drammaticità della crisi economica e di liquidità che ha colpito le imprese del settore”, commenta il presidente di Assopetroli, Andrea Rossetti. “Un investimento infrastrutturale ulteriore e molto oneroso, che è stimato possa eccedere anche centomila euro per singolo deposito, sulla base di specifiche informazioni di mercato. (numeri ?). Una misura, peraltro, poco utile, in quanto equipara un deposito commerciale, deputato alla custodia di prodotti ad accisa assolta, ad una raffineria, presso la quale i prodotti sono detenuti in regime di sospensione d'accisa. Due realtà ben distinte che, soprattutto, integrano rischi fiscali tecnicamente incomparabili”. Una valutazione, sottolinea la nota, che era stata espressa anche da Confcommercio in occasione della recente audizione in commissione Bilancio della Camera, nell'ambito dell'esame della manovra. “Gli operatori onesti del settore che ci pregiamo di rappresentare – continua Rossetti – sono le prime vittime dell'illegalità e come tali si sono distinti da tempo a sostegno di misure antifrode efficaci; ne è prova, da ultimo, il convinto appoggio dato anche al rafforzamento del controllo doganale sulle volture dei depositi. Tutte le disposizioni adottate negli ultimi cinque anni hanno però sempre comportato ulteriori gravami operativi e finanziari, che le imprese si sono sobbarcate con spirito di leale collaborazione e con la speranza di veder sradicati i fenomeni fraudolenti che inquinano il mercato”. Da ultimo Assopetroli-Assoenergia ricorda come la filiera abbia ormai raggiunto un livello avanzato di tracciamento della distribuzione: in particolare l'implementazione generalizzata dell'e-Das, dal 1° ottobre scorso, che chiude il cerchio con la fatturazione elettronica, che nel settore è entrata in vigore anticipatamente a luglio 2018. Questi adempimenti, conclude l'associazione, uniti a innumerevoli altre norme e prassi antifrode in vigore da tempo, rendono conoscibile e controllabile la movimentazione dei carburanti in tempo reale, sia sotto l'aspetto della circolazione delle merci, sia delle correlate transazioni commerciali e finanziarie.

*Commento : Mi rendo perfettamente conto che per gli operatori onesti le norme Infoil rappresentano un problema ma non possiamo ignorare che un certo numero di depositi commerciali hanno contribuito alla diffusione al fenomeno della evasione dell' Iva. Pochi ? Tanti ? Non lo so, ma comunque il problema è un altro. Se siamo tanto preoccupati della efficienza del sistema distributivo e quindi non ci preoccupiamo*

*soltanto dei punti di vendita ... a basso erogato, l'efficienza va ricercata anche nella logistica e nel caso specifico dei depositi fiscali e non. A stretto rigore di logica i depositi commerciali di aziende che non vendono prodotti per il riscaldamento (ormai pochi "etti" ...), per l'agricoltura e per il movimento terra e cantieri, rappresentano se non luogo di possibili frodi, un punto di inefficienza. I dati al 2016 indicavano 3.271 depositi commerciali ..... Abbiamo una idea di quale sia l'erogato medio di questi depositi ? Facciamo due calcoli per individuare l'ordine di grandezza. Supponiamo allora che tutti i litri di benzina, gasolio auto, riscaldamento, agricolo, marina, venduti in extra rete, per un totale di circa 20 miliardi di litri (anno 2019) transitino per i 3.271 depositi commerciali censiti nel 2016: ne risulta un erogato medio di 6 milioni di litri per impianto commerciale ? Sbaglio o è un po' poco per giustificare un deposito commerciale ??? Si tratta solo di tornare un po' al passato. Perché si parla della "polverizzazione" della rete e non di quella della logistica. Certo... non si tratta di argomenti facili da sostenere, ma qualche sarebbe opportuno che si cercasse di proteggere gli interessi degli associati in una logica di più ampie vedute. Naturalmente un problema c'è e si chiama bonifica dei siti... e questo è un problema che forse andrebbe messo all'ordine del giorno...! Ma non se ne parla ! Conclusione: trovo certe posizioni molto di parte e soprattutto non mi piace che si continui a pretendere che il costo (non indicato e che non può essere di centomila euro a impianto) di certi interventi sia a carico dello Stato.*

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

### **19. Giovedì 17 Dicembre – SQ : Transizione, Morassut (Minambiente): necessario il gas. L'intervento al webinar di Ottimisti & Razionali**

Si è tenuto ieri l'evento d'apertura del ciclo di incontri organizzato da Ottimisti & Razionali, cui hanno partecipato il sottosegretario all'Ambiente Roberto Morassut e il presidente di Assorisorse Luigi Ciarrocchi. Morassut ha parlato di gas, di nucleare, di commissione Pniec e del Collegato ambientale. Ciarrocchi ha ribadito l'importanza di un'ottica di "inclusione" di tutti i vettori e le fonti energetiche in questa fase di transizione. L'importante è il raggiungimento degli obiettivi Pniec, non come li si raggiungerà: bisogna badare anche alla sostenibilità economica e sociale. (.....) Sul gas naturale, Morassut ha detto che – "sebbene sia un'opinione impopolare" – il metano rimane fondamentale come carburante di transizione. "Se vogliamo uscire dall'uso delle fonti fossili – ha specificato – dobbiamo per forza considerare una fase transitoria, e il gas è una possibilità". La transizione da carbone a gas "in una fase intermedia" riguarderà "la trasformazione delle centrali": perché ciò venga accettato, è necessaria secondo Morassut una discussione culturale e con i territori su questo passaggio intermedio. In questa fase si potrebbe già cominciare a pensare all'utilizzo di biometano per decarbonizzare il trasporto pubblico locale e quello commerciale. Morassut ha aggiunto che ritiene l'idrogeno "una prospettiva interessante, non dietro l'angolo ma neanche troppo lontana". (.....)

**Commento :** *Miracolo ! Finalmente una persona ... razionale!*

### **20. Mercoledì 16 Dicembre – SQ : Consip: acquisto di bus diesel, a metano, ibridi e elettrici per 460 mln €. Per la PA e gli altri soggetti che accedono agli accordi quadro**

Consip ha bandito una procedura aperta, suddivisa in otto lotti, per l'affidamento di accordi quadro per la fornitura di autobus urbani di tutte le alimentazioni - diesel, metano, ibridi e full electric - e dei servizi connessi ed opzionali del valore complessivo di quasi 463,8 milioni di euro. La pubblicazione del bando di gara è prevista per il 25 gennaio 2021 e la durata dell'accordo quadro sarà di 18 mesi con eventuale proroga fino a 6 mesi. Gli otto lotti riguardano: autobus urbani **corti diesel** per 20,1 mln di euro, autobus urbani **corti full electric** per 41,5 mln, autobus urbani **medio-lunghi a metano** per 36,6 mln, autobus urbani **lunghi diesel** per 51,5 mln, autobus urbani **lunghi a metano** per 85,6 mln, autobus urbani **lunghi mild hybrid** per 53,6 mln, autobus urbani **lunghi full hybrid** per 71,7 mln e, infine, autobus urbani **lunghi full electric** per 103,2.

### **21. Mercoledì 16 Dicembre – SQ : Elettrica e a Gnl, la nuova flotta di bus Tper. Tre mezzi elettrici Iveco E-Way, 25 Citymood Lng di Industria Italiana Autobus e una nuova stazione di rifornimento di Gnl temporanea Ham Italia**

Tper, la società Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna, rinnova la propria flotta di bus con nuovi veicoli

elettrici e a metano liquido per i collegamenti dell'area metropolitana, nell'ambito dei piani di investimento pluriennali concordati con Regione, Comune di Bologna e Città Metropolitana.

È da pochi giorni a Bologna il primo dei tre **autobus elettrici a batterie Iveco E-Way**: un nuovo modello a zero emissioni, dotato di un motore elettrico da 160 kW e di batterie agli ioni di litio da 245 kWh. Si tratta di un nuovo veicolo particolarmente indicato per avviare la transizione ecologica sulle linee urbane, un autobus di dimensioni contenute (9,5 metri) ma capace di accogliere fino a 69 passeggeri. (....)

Nel corso del 2021 saranno consegnati alla città anche gli e-bus di 12 metri relativi alla gara per la fornitura fino a un massimo di 20 mezzi di 12 metri con ricarica overnight, (....)

Passando al Gnl, da alcuni giorni è già in funzione la nuova **stazione di rifornimento temporanea** per autobus alimentati a gas naturale liquefatto, presso il deposito di via Ferrarese a Bologna. La stazione è prodotta e rifornita da **Ham Italia** e possiede una capacità distributiva di 14.000 kg di carburante. Permette di rifornire in cinque minuti un bus Gnl, massimizzando un'autonomia di servizio che si aggira tra i 900 e i 1000 km, e dunque consentendo una minor frequenza di ricarica. La nuova stazione sarà prossimamente implementata con un impianto fisso di grandi dimensioni, già approvato dal Consiglio d'Amministrazione di Tper, che entrerà in funzione entro la fine del 2021 e permetterà il rifornimento di 150 autobus Gnl. È inoltre prevista la realizzazione di altri due impianti di rifornimento, uno presso il deposito di via Due Madonne a Bologna e uno nel deposito di via Trenti a Ferrara.

La flotta Tper a Gnl è composta da 46 autobus, attualmente riforniti presso un distributore privato della rete stradale e già in servizio su numerosi collegamenti suburbani ed extraurbani. In linea con la scelta di impiegare i bus a Gnl per le lunghe percorrenze, Tper ha acquistato altri 25 autobus **Citymood Lng** di **Industria Italiana Autobus**, per un investimento complessivo di 6,3 milioni di euro, finanziati al 60% con i fondi del ministero dei Trasporti messi a disposizione dalla Regione e per il 40% con autofinanziamento aziendale Tper. I nuovi veicoli verranno prodotti nello stabilimento bolognese ex MenariniBus e la loro consegna è prevista nella primavera del prossimo anno. 171 autobus a Gnl in circolazione entro il 2021 permetteranno di ridurre i consumi di gasolio di 1.775.000 litri/anno.

## 22. Mercoledì 16 Dicembre – SQ : Cronologia 7 – 13 Dicembre

- **T&E e gli e-fuels.** Secondo uno studio commissionato dalla ong ambientalista Transport&Environment, alimentare anche solo una parte dei veicoli con i carburanti sintetici richiederebbe nuovi parchi eolici off-shore di dimensioni pari alla superficie della Danimarca. Il report suggerisce che l'uso degli e-fuels dovrebbe essere riservato esclusivamente a navi e aerei, in quanto la maggior parte di essi non può avvalersi delle batterie per la decarbonizzazione, generando così un'enorme richiesta di combustibili sintetici.
- **Stazioni di servizio elettriche.** Nel Regno Unito ha aperto la prima stazione di servizio per sole auto "alla spina": ad aprirla è stato l'operatore energetico Gridserve che conta di arrivarne a inaugurarne 100 nei prossimi 5 anni. Si trova a Braintree, Essex, e può ricaricare in modalità superfast fino 350 kW di potenza 36 auto alla volta. Utilizzerà energia 100% rinnovabile proveniente da uno dei primi parchi solari del Regno Unito senza sovvenzioni a Clayhill nel Bedfordshire, tettoie solari sopraelevate e una batteria in grado di immagazzinare energia sufficiente per guidare 24mila miglia. (....)
- **Dalle case auto.** Il consiglio di sorveglianza di Daimler ha dato il via libera al piano strategico aziendale per gli anni 2021-2025 annunciato lo scorso ottobre per incrementare efficienza e produttività e avviare il percorso di ritorno alla redditività. Tra le misure approvate anche il piano di investimenti per elettrificazione e digitalizzazione: entro il 2025 Daimler investirà oltre 70 miliardi di euro in ricerca e sviluppo oltre che in immobili, impianti e macchinari. Toyota non investirà invece nel Regno Unito in auto 100% elettriche almeno fino alla metà degli anni '30. A suggerire il piano della casa giapponese nel Paese è stato l'ad di Toyota Motor Europe che ha annunciato che nel prossimo round di investimenti – dal 2027 al 2034 – per lo stabilimento di Burnaston, Derbyshire, ci sarà spazio solo per la tecnologia hybrid. Intanto, Toyota ha lanciato la nuova versione del modello a idrogeno Mirai, con il 30% in più di autonomia. Infine, Volvo ha annunciato che prevede di iniziare ad assemblare motori elettrici nel suo impianto a Skovde, in Svezia, con un investimento da 83 milioni di euro per produrre motori elettrici entro la metà del decennio.
- **Proposte per una nuova mobilità.** E\_mob ha consegnato ai vertici del Governo, al Parlamento e ai decisori politici degli Enti locali la Carta di e\_mob 2020, il documento contenente le proposte per agevolare la transizione verso la decarbonizzazione nel settore della mobilità. Tra queste c'è la richiesta di rendere strutturali nel tempo – anche dopo il 2021 – gli incentivi per l'acquisto di auto per le classi di emissioni di CO2 0-20 e 21-60 g/km, contributi all'installazione per i soli sistemi di ricarica con oltre 50 kW di potenza, l'applicazione dell'Iva al 4%, l'esenzione di alcuni oneri di sistema per favorire la diffusione della tecnologia vehicle to grid (V2G) e l'accesso alle imprese di trasporto ai benefici del "decreto energivori". Kyoto Club e Transport&Environment hanno presentato insieme invece un Piano di ripresa e resilienza per la mobilità sostenibile da 41,15 miliardi da inserire all'interno del Recovery Plan: la proposta prevede, si legge in una nota, "un deciso impulso alle reti per la ciclabilità, la pedonalità

e la rigenerazione dello spazio urbano, azioni mirate per l'elettificazione dei trasporti, il potenziamento del TPL elettrico, della mobilità condivisa e degli hub intermodali nelle stazioni, la logistica delle consegne merci a emissioni zero e un'adeguata rete di ricarica per permettere alla mobilità elettrica di continuare con il trend positivo che ha caratterizzato il 2020”.

- **Motus-E.** L'associazione costituita da operatori industriali, mondo accademico e associazionismo con l'obiettivo di accelerare lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia e l'Istituto nazionale per l'analisi delle politiche pubbliche (Inapp) hanno firmato una convenzione che si pone come obiettivo quello di sottolineare le opportunità di sviluppo e crescita economica del settore e-mobility in Italia. In particolare, si legge in una nota congiunta, “le due parti si impegnano all'elaborazione di modelli economici ed econometrici per l'analisi della struttura produttiva e all'elaborazione di un Rapporto finale sul comparto della mobilità elettrica nel nostro Paese”.
- **Fca e l'elettrica.** Fca Italia ed Engie Eps hanno annunciato di essersi aggiudicati 25 MW di capacità per la fornitura al gestore della rete italiana Terna del servizio di regolazione ultra-rapida di frequenza (Fast Reserve), “che contribuirà a rafforzare la stabilità del sistema elettrico nel contesto del costante aumento della penetrazione di fonti rinnovabili”. In un comunicato si spiega anche come “i 25 MW saranno forniti nel periodo 2023-2027 attraverso un impianto Vehicle-to-Grid (V2G) realizzato con tecnologia italiana di proprietà di Engie Eps in combinazione con le vetture elettriche di Fca, presso il parcheggio logistico del Drosso nel comprensorio Fca di Mirafiori a Torino”. Nel frattempo il gruppo italoamericano ha stretto una partnership con Carrefour e Be Charge per l'installazione di 250 colonnine in 135 punti vendita della catena di supermercati in Italia. Il progetto Shop & Charge consentirà da marzo 2021 di ricaricare la Nuova Fiat 500 con alcuni vantaggi alla cassa. Le colonnine saranno utilizzabili da qualsiasi veicolo elettrico, ma solo i clienti della Nuova 500 potranno godere di tali vantaggi.
- **Mercato auto, Cina.** Secondo le stime di un alto funzionario della China association of automobile manufacturers (Caam), quest'anno le vendite nel Paese potrebbero raggiungere le 25,3 milioni di unità (20,2 milioni di auto e 5,1 milioni di veicoli leggeri) nonostante la crisi da Covid-19. Lo scorso anno in Cina sono stati immatricolati 25,77 milioni di nuovi veicoli. Le vendite nel 2021 supereranno i 26 milioni ed entro il 2025 saranno 30 milioni. Per quel che riguarda i veicoli Nev (elettriche, plug-in e idrogeno) le stime indicano 1,3 milioni quest'anno (nel 2019 erano state 1,2 milioni) e 1,8 milioni nel 2021.
- **Aerei a idrogeno.** British Airways ha annunciato un accordo con Zero Avia, una compagnia aerea anglo-americana, che a settembre ha presentato il primo aereo a idrogeno fullscale al mondo. La compagnia di bandiera del Regno Unito inserirà all'interno del proprio organico un team di Zero Avia per guidare il programma di aviazione “green” che dovrebbe portare nei prossimi anni al lancio del suo primo aereo a idrogeno.
- **Vaticano a zero emissioni.** In una nota a corredo dell'eco-messaggio del Pontefice in occasione dell'High Level Virtual Climate Ambition, in cui ha comunicato l'adozione da parte della Santa Sede di una strategia di riduzione a zero delle emissioni nette, si specifica che all'interno del Vaticano è stato avviato un “processo di sostituzione del parco automobilistico con autovetture a trazione elettrica o ibrida”.

### **23. Giovedì 17 Dicembre – SQ : Auto elettrica, per la ricarica privata gratis più potenza di notte e nei festivi. Sperimentazione Arera: in fascia F3 la potenza prelevabile potrà salire fino a 5,5 kW senza costi aggiuntivi da luglio 2021 a dicembre 2023**

L'Autorità per l'energia ha avviato una sperimentazione che consentirà ai proprietari di mezzi elettrici che ricaricano in punti non accessibili al pubblico, di contare su una potenza di 5,5 kW nelle ore notturne e nei festivi (fascia F3) senza costi aggiuntivi. Lo prevede la delibera 541/2020/R/eel approvata martedì da Arera che istituisce un meccanismo ad adesione volontaria gestito dal Gse, che entro fine gennaio 2021 dovrà pubblicare i moduli di adesione e una guida tecnica. Presentare le domande di adesione sarà possibile a partire dal 3 maggio 2021 e fino al 30 aprile. La sperimentazione terminerà il 31 dicembre 2023 salvo proroghe e con possibilità di integrazione stabile nella regolazione del nuovo periodo che decorrerà dal gennaio 2024. Potranno accedere alla sperimentazione utenze domestiche o altri usi, connesse in bassa tensione e con potenza impegnata non superiore a 4,5 kW e non inferiore a 2 kW, dotate di misuratore elettronico telegestito.

*(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)*