



Assoindipendenti

Newsletter N. 40 / 2020

31 Dicembre 2020

RISERVATA

Per l'ultima email di questo anno 2020, senza dubbio da dimenticare, non sono mancate le notizie e gli articoli da commentare. Ho segnato in blu quelli che mi sono sembrati meritevoli di uno sguardo includendo una sintesi degli argomenti presentati nella Assemblea di Assoindipendenti che si è tenuta on-line il 18 Dicembre. Questa Newsletter è l'ultima ad essere pubblicata sul sito Assoindipendenti e quindi disponibile a tutti. Le prossime saranno inviate via email ai soli associati e a coloro che ne avranno fatto richiesta al presidente (email alessandro.proietti@virgilio.it). Sono ovviamente esentati dalla richiesta coloro che hanno partecipato al survey di cui alla email del 20/12 u.s.

Prima Pagina

1. *Un anno di guerra. Con qualche spiraglio (SQ)*
2. *Sicurezza e transizione, il difficile viene adesso (SQ)*

Mercato

3. *Biocarburanti, la quota d'obbligo sale al 10% (SQ)*
4. *Walter Tosto conquista l'ex terminal petrolifero di Trieste (SQ)*
5. *Carburanti, Q8 lancia il non oil "Svolta" (SQ)*
6. *Gnl auto, il traguardo dei 100 punti vendita (SQ)*

Illegalità

7. *Frodi carburanti, operazione Dogane a Viterbo (SQ)*
8. *Frodi carburanti, operazione Dogane a Roma (SQ)*

Politica, Istituzioni, Associazioni

9. *Assemblea Assoindipendenti (AP)*
10. *Raffineria Lukoil, "va inserita nel recovery fund" (SQ)*
11. *Carburanti, puntualizzazioni di Fegica e Figisc/Anisa su dichiarazioni Morani (SQ)*
12. *Carburanti, duro attacco di Di Vincenzo (Fegica) al Governo e a Patuanelli (SQ)*
13. *Convocazioni per il tavolo 11 gennaio al Mise (SQ) Lettera di Assoindipendenti (AP)*
14. *Faib su prossimo incontro con Eni su rinnovo accordo (SQ)*
15. *Blocca trivelle, Roca: pietra tombale sull'upstream, da scongiurare (SQ)*
16. *Blocca trivelle, Arrigoni (Lega): da Patuanelli dichiarazioni irresponsabili (SQ)*
17. *La scomparsa di Renzo Zucchi (SQ)*

Transizione Energetica & Mobilità - Energie Alternative

18. *La Formula 1 alla sfida dei carburanti sostenibili (SQ)*
19. *Idrogeno verde, punto vendita "a km zero" in Olanda (SQ)*
20. *Auto elettrica, il "j'accuse" di Toyota & Cronologia settimanale (SQ)*

PRIMA PAGINA

1. **Giovedì 31 Dicembre: SQ : Un anno di guerra. Con qualche spiraglio**

Il 2020 è stato un anno di guerra, un po' per tutti. Nel settore energetico i danni più gravi li ha subiti il settore oil&gas: consumi a picco, in particolare per i prodotti petroliferi, e valori di borsa in alcuni casi più che dimezzati (è il caso di Saras con un calo del 58,54%, dopo quello del 15,2 del 2019). Numeri che rendono difficile capire quale sarà il futuro del settore – anche in considerazione del furore che vorrebbe, ancor prima del passaggio alle rinnovabili, l'affossamento di gas e petrolio. A voler vedere qualche spiraglio di luce, citiamo due eventi a loro modo storici nel settore in Italia. Il primo è l'avvio del Tap, che apre una nuova rotta di approvvigionamento del gas, con effetti sulla sicurezza e sui prezzi – perché di gas ce ne servirà ancora in abbondanza e a lungo. Il secondo è l'avvio della produzione del più grande giacimento su terraferma d'Europa, quello di Tempa Rossa, in Basilicata. Produzione che ha superato ieri gli undici milioni di barili complessivi di greggio, a un ritmo di oltre 40mila al giorno, con 20 milioni di metri cubi di gas e 240mila barili equivalenti di Gpl. A queste due buone notizie c'è da aggiungere il fatto che il sistema energetico italiano ha retto egregiamente all'emergenza: non ci sono state interruzioni di forniture, né per l'elettricità, né per il gas, né per i prodotti petroliferi. L'ultima bozza del Piano di ripresa ci consente infine di dare uno sguardo a quelli che potrebbero essere gli sviluppi dal punto di vista industriale. Oltre alla grande attenzione alle rinnovabili elettriche, alle reti e all'efficienza, trovano spazio nel documento tutti i progetti Eni relativi alla (bio)raffinazione: la conversione di Livorno in bioraffineria per produrre Hvo e idrogeno o metanolo da rifiuti, l'evoluzione di Gela per produrre bio jet fuel, la realizzazione di quattro impianti per la produzione di bio-olio e biometano, il potenziamento dell'impianto Versalis di Crescentino per produrre etanolo e bioetanolo da materie prime rinnovabili. Diverse le possibilità anche per il rilancio della rete carburanti: entro il 2026 gli obiettivi sono di realizzare 1.800 stazioni di ricarica per veicoli elettrici in aree suburbane, 3.537 nelle aree del centro urbano, 100 collegate a sistemi di accumulo, 40 stazioni di rifornimento di idrogeno per camion e, sulle autostrade, 30 colonnine di ricarica, 30 impianti Gnl entro il 2024 e 20 a idrogeno entro il 2023. Una forte spinta è prevista anche per il settore delle navi, con obiettivi al 2026 di acquisto di 22 traghetti e aliscafi a trazione alternativa, sostituzione di 50 traghetti/navi da crociera entro il 2026, sostituzione di 60 motovedette ibride entro il 2026 e realizzazione di due navi bunkerine da 20mila mc entro il 2024. L'auspicio è che non si tratti di un libro dei sogni. E che la politica e l'amministrazione riescano a mettere a terra le risorse.

Considerazioni : E' giusto! Un grazie alla redazione della Staffetta Quotidiana. Con i tempi che corrono un soffio di ottimismo è quello che ci vuole per non mollare sperando in un futuro migliore. Questo dovrebbe valere anche per me. Purtroppo pur facendo leva sulle mie riserve di ottimismo che mi fa sempre vedere il bicchiere mezzo pieno piuttosto che mezzo vuoto lo "qualche spiraglio" di luce riferito al settore dell' oil&gas non riesco proprio ad individuarlo perché "il sistema" ormai ha le caratteristiche di un corpo senza anima colpito dalla oscura sindrome della "cupio dissolvi". Un tema che prende lo spunto da una rivisitazione critica degli ultimi venti anni di storia che il settore ha vissuto per la maggior parte nel ruolo di primo attore e quindi anche di responsabile della involuzione di un mercato del quale ormai sembra essere diventato la vittima sacrificale. Al riguardo avrei in mente di scrivere una lettera aperta che forse Staffetta Quotidiana potrebbe pubblicare, ma non sono convinto che ne valga la pena. Mi chiedo infatti a chi altri potrebbe interessare un confronto su certi argomenti dal momento che le rappresentanze della filiera sembrano essersi chiusi a doppia mandata all'interno delle torri inespugnabili delle loro certezze assolute, strumenti di difesa inutili quanto una spada che deve opporsi all'avanzata di un carro armato. Inoltre ho la consapevolezza del tempo che passa e che non me ne resta abbastanza da sprecarlo in iniziative inutili. D'altra parte, "ciascuno è artefice del proprio destino".

2. **Giovedì 24 Dicembre – SQ : Sicurezza e transizione, il difficile viene adesso.**

L'intervento di Agime Gerbeti, presidente del comitato scientifico dell'Aiee, in apertura dell'Aiee Energy symposium on present and future challenges to energy security, svoltosi la scorsa settimana (di Agime Gerbeti)

“Tra poche settimane arriverà il vaccino per il Covid e Joe Biden, il presidente degli Stati Uniti incaricato, ha promesso di firmare l'Accordo di Parigi: per i due problemi comuni, pandemia Covid nell'immediato e climate change sul medio lungo periodo, sembrano in arrivo le soluzioni. Credo che le cose siano purtroppo differenti e che dopo un anno in cui quasi tutto è rimasto sospeso, adesso inizia la parte difficile. Cominciamo dagli **Stati Uniti**. Biden certamente avrà con l'Europa rapporti più cordiali di quelli del suo predecessore, ma se qualcuno pensa che stia per ricominciare un cammino comune di Usa e UE anche sull'energia, potrebbe sbagliarsi. Biden era vicepresidente quando Obama scelse di disimpegnarsi dal Medio Oriente, lasciando che fosse l'Europa a confrontarsi direttamente – e per la prima volta dalla fine

della seconda guerra mondiale – con i paesi produttori di petrolio e del Maghreb.

In secondo luogo l'ex presidente democratico si è impegnato a rivitalizzare la propria produzione interna di greggio, trasformando in pochi anni gli Usa da importatore energetico a esportatore netto: senza necessità immediata il confronto statunitense con i Paesi produttori di petrolio ha potuto essere meno "frenetico".

Terzo, per quanto il primo mandato fosse nato sotto il segno dell'ambientalismo, Obama ha dato grande sviluppo allo shale gas che non è esattamente una misura green.

Biden non si discosterà da questa linea e continuerà a ritenere l'Europa sicuramente un partner commerciale e, altrettanto certamente, un competitor produttivo.

Altro capitolo: alla fine di quest'anno terribile l'unico Paese, tra le grandi economie, che vedrà crescere il proprio Pil è la **Cina**.

Da quasi cinquant'anni, probabilmente dalla visita di Nixon del 1972, l'occidente ha visto la Cina come un grande mercato pronto per sbocciare, un mercato da far crescere riconoscendogli lo status di paese in via di sviluppo, con i vantaggi del caso; un Paese che, quando avesse dismesso gli abiti del comunismo, sarebbe diventato un grande mercato di accoglimento dei beni europei.

Ci siamo sbagliati; abbiamo accolto la Cina nel Wto anche se non è mai stata veramente un'economia di mercato, abbiamo contribuito alla loro crescita anche se i loro operai non avevano i diritti che noi riconosciamo ai nostri e abbiamo importato i loro beni anche se erano fabbricati con energia fortemente emissiva. Siamo stati disponibili perché confidavamo che il loro sviluppo sarebbe stato anche un nostro vantaggio, e ci sbagliavamo: non sono loro il mercato di sbocco dei beni europei, è l'Europa il mercato da penetrare per le produzioni cinesi.

Passiamo alla **Russia**. (...) La Russia è, nonostante le normative UE impongano di ridurre la dipendenza energetica, il distributore di carburante dell'Europa. Lo è di tutta l'Europa ma qualche Paese subisce con maggiore sensibilità la sua influenza politica. Inoltre, molti Paesi dell'ex blocco sovietico, la cui economia è ancora alimentata a combustibili fossili, soffrono gli ambiziosi programmi di decarbonizzazione che la parte più occidentale e liberal dell'Unione europea sostiene, come abbiamo visto negli ultimi giorni in cui sono stati rivisti al rialzo gli obiettivi europei.

La Russia, il più grande produttore di gas al mondo e il secondo produttore di petrolio, lascerà – senza colpo ferire – che il suo cliente europeo sostenga la propria economia con pale eoliche e pannelli fotovoltaici? Difficile sapere come si concretizzerà la risposta.

Infine c'è la spina britannica. (...) La **Gran Bretagna**, vedendosi declassare economicamente, combatterà, come ha sempre fatto nella sua storia, e lo farà con orgoglio. Combatterà per le aree di pesca nella Manica come per i parchi eolici nel Mare del nord; senza più vincoli ambientali europei si approvvigionerà di gas dagli Usa e di petrolio dalla Russia. O viceversa. (...)

La partita per la sicurezza energetica europea sta cominciando adesso e si dovrà combattere su due fronti: uno interno e uno esterno.

Sul fronte interno (*dell' Europa*) è assolutamente necessario che ci sia una sempre maggiore integrazione energetica, sia al livello di infrastrutture che di obiettivi. Per questo dovrà essere fatto uno sforzo enorme di comunicazione. Non possiamo lasciare soli i governi nazionali a informare la popolazione dei vantaggi della decarbonizzazione, perché più che i vantaggi della decarbonizzazione saranno evidenti nel lungo termine gli svantaggi della non decarbonizzazione e del cambiamento climatico: è molto difficile comunicare gli svantaggi della inazione. Senza una visione condivisa dei popoli europei il rischio è che, se la prima defezione europea è avvenuta per le politiche sull'immigrazione, la Brexit, la prossima potrebbe avvenire per i costi della transizione energetica. Guardiamo cos'è successo a Parigi con i gilet gialli.

Sul fronte esterno l'**Europa** deve allargare le proprie aree di influenza, come già sta facendo con l'Unione dell'energia, per gestire in sicurezza e in condizioni affidabili gli scambi transfrontalieri.

In secondo luogo l'Europa si dovrebbe comportare negli acquisti energetici sempre più come un unico negoziatore, un unico soggetto portatore di una visione unitaria. Lasciare che i singoli Paesi negozino i propri approvvigionamenti li espone a una minore forza negoziale e a una competizione con gli altri Paesi europei sfaldando la compattezza del disegno europeo.

Se le nazioni europee continueranno a competere tra di loro per le remunerative forniture dalla Libia, dall'Egitto e altrove, non si riuscirà a sentire una voce europea nel mercato energetico mondiale, e gli ambiziosi programmi di decarbonizzazione rimarranno solo dei finanziamenti per settori industriali senza reale impatto sulle emissioni globali.

***Considerazione :** Gli ultimi due capoversi (visione unitaria, forza negoziale, compattezza del disegno) dovrebbero far riflettere...). Sono concetti universali che a maggior ragione dovrebbero essere considerati nelle nostre strategie di acquisto*

MERCATO

3. Giovedì 31 Dicembre – SQ : Biocarburanti, la quota d'obbligo sale al 10%. Il decreto

Mise pubblicato nel tardo pomeriggio di ieri

La quota d'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti salirà dal 9% del 2020 al 10% nel 2021, con aumento anche per le relative quote di biometano e biocarburanti avanzati. Lo ha stabilito il ministero dello Sviluppo economico con il decreto 30 dicembre 2020 pubblicato nel tardo pomeriggio di ieri. Il provvedimento modifica il DM 10 ottobre 2014 ed è stato adottato, si legge in una nota, perché il monitoraggio dei target delle rinnovabili del 2018 (ultimo anno disponibile) indica un valore di 7,66%, in ritardo nella implementazione delle Fer nei trasporti atteso al 10% al 2020, evidenziando la necessità che anche il settore dei trasporti debba accelerare nel suo processo di transizione verso la decarbonizzazione. È necessario, sottolinea il Mise, un incremento della quota obbligatoria di immissione in consumo dei biocarburanti, oltre che una accelerazione delle politiche di incentivazione per l'elettrificazione della mobilità (incentivi per auto e per infrastrutture di ricarica) per arrivare ad un riallineamento del trend di crescita delle rinnovabili nei trasporti in linea con le previsioni del Pniec e coerente con i nuovi investimenti in essere nella filiera dei biocarburanti e degli e-fuels sul territorio nazionale. La difficile situazione economica dovuta all'emergenza Covid, conclude il Mise, e il notevole calo dei consumi di energia non possono distogliere l'attuazione di un obiettivo che appare prioritario nella politica per la transizione. Il decreto viene adottato anche "considerato la scarsa efficacia della norma sullo sviluppo dei biocarburanti avanzati liquidi, a causa delle mutate condizioni di mercato e dei relativi prezzi dei biocarburanti avanzati e dei carburanti fossili". Aumentano anche le quote d'obbligo di biocarburanti avanzati: nel 2021 2% (era 1,6), nel 2022 2,5% (era 2), dal 2023 3%. Viene introdotta anche una quota minima di biocarburanti avanzati diversi dal biometano: nel 2021 allo 0,5%, nel 2022 allo 0,6%.

Commento : *Non capisco Il DM 10 Ottobre 2014 prevedeva già il 10% di biocarburanti nel 2020 e 2021. Semmai il DM del 30 Dicembre anticipa l'aumento dall' 1,6 % al 2% della quota biocarburanti avanzati previsto nel 2022. Premesso che il Mise avrebbe fatto cosa buona e giusta anticipare di qualche settimana il DM, stando alle argomentazioni addotte (ritardo progetto rinnovabili e accelerazione delle politiche per l'elettrificazione della mobilità) dobbiamo apprezzare il, fatto che il Ministro dello Sviluppo Economico non abbia esercitato il diritto (vedi art. 3 Comma 4 del DM 10 Ottobre 2014) di "adeguare, con proprio decreto da emanare entro l'anno antecedente a quello di riferimento e con cadenza biennale, le percentuali minime di obbligo di immissione in consumo stabilite al comma 3, relativamente ai biocarburanti, a decorrere dall'anno 2017 e, ai biocarburanti avanzati, a decorrere dall'anno 2018, per tener conto dello sviluppo tecnologico, della effettiva disponibilità di tali biocarburanti sul mercato, degli investimenti in atto nel settore e dello sviluppo delle altre forme di energia rinnovabile utilizzabili nei trasporti." Adesso non rimane che assistere all' abituale "bagarre" di inizio anno riguardo agli aumenti praticati dalle società petrolifere (4 €/mc ?) senza dimenticare che l'aumento è un altro regalo al "mercato parallelo". My compliments. Mi chiedo se il "sistema" troverà il modo di reagire ? Temo di conoscere la risposta.*

4. Martedì 15 Dicembre - Il Centro – Pescara : La Walter Tosto conquista l'ex terminal petrolifero di Trieste: "Peccato per l'Abruzzo". Il Gruppo chietino si aggiudica all'asta con la Seastock per 6,4 milioni l'intera area dei Depositi Costieri. (di Andrea Mori)

PESCARA. Quello che la Walter Tosto non è riuscita a realizzare in piccolo e in modo più articolato in Abruzzo, e in particolare nell'area portuale di Ortona, lo farà in modo più esteso a nord-est dell'Italia e cioè a Trieste. L'azienda chietina, che dai tubi realizzati "sotto casa" è diventata una multinazionale estesa nel campo dei servizi al settore petrolifero (oil&gas), ha investito 6,4 milioni di euro per rilevare all'asta l'intera area dei Depositi Costieri Trieste spa, un terminal di movimentazione e stoccaggio di prodotti petroliferi, energetici ed oli minerali nel porto di Trieste. L'operazione è stata condotta dalla Seastock, società che fa parte del gruppo Tosto, operante nei comparti della petrolchimica e dell'energia. La Seastock è la stessa società che negli anni scorsi e prima delle elezioni comunali di Ortona propose la realizzazione dell'impianto di stoccaggio di Gpl collegato al porto di Ortona. Progetto che fu al centro di una lunga contesa, contestato dagli ambientalisti, caldeggiato dagli imprenditori, strumentalmente adoperato dalla politica. Prevedeva un impianto da 25mila metri cubi e posti di lavoro (dagli 80 ai 120) anche nell'indotto. Ma di fronte a quella opposizione nella "sua" regione la stessa Walter Tosto decise di "ripiegare". Il progetto è rimasto tuttavia solo nel cassetto. Ed è stato ritirato fuori quando si è presentata l'occasione. Quando sono stati messi in vendita immobili, impianti, macchine, attrezzature, contratti di fornitura e rapporti di lavoro subordinati preesistenti, sulle aree della Depositi Costieri di Trieste, società dichiarata fallita nel gennaio 2018, perché non aveva più pagato le accise all'Agenzia delle Dogane: un crack di 30 milioni di euro. Così la parte degli investimenti previsti in Abruzzo è finita a Trieste. L'asta partiva da 6 milioni e 263mila euro per un'area demaniale con la capacità massima teorica di stoccaggio di 130.000 mc., quindi di molto superiore al potenziale indicato nel progetto di Ortona. Il termine ultimo per parteciparvi era il 13 dicembre. La Seastock l'ha vinta grazie a un'offerta di 6,4 milioni di euro e senza concorrenti. (...)

Commento : La notizia mi era sfuggita Mi chiedo, se non si tratta di una occasione perduta da parte di qualche retista, o consorzio di retisti, i quali potrebbero non avere considerato che il futuro si chiama anche "logistica". Ai posteri l'ardua sentenza, al momento mi accontenterei di sapere che qualcuno ci ha pensato.

5. Mercoledì 23 Dicembre – SQ : Carburanti, Q8 lancia il non oil “Svolta”. Il “concept store” in 30 punti vendita nel 2021

Kuwait Petroleum Italia (Q8) ha annunciato il lancio di “Svolta”, un progetto di sviluppo delle attività non oil. Si tratta, si legge in una nota, di “un innovativo concept store” che, dopo le prime due aperture a Firenze e Roma, nel 2021 prevede altre 30 aperture nelle stazioni di servizio a marchio Q8. La nuova catena retail, si legge in una nota, mette a disposizione una vasta gamma di prodotti alimentari da asporto, articoli dedicati alla cura dell'auto e della moto, al viaggio, alla casa e agli animali domestici. Oltre a un tablet a disposizione dei clienti per i servizi Q8 e dei partner, i concept store Svolta adottano materiali sostenibili per l'arredamento come il conclud (cemento non cemento ?) ecocompatibile, il truciolare di pioppo ecologico prodotto in Italia e il Pvc 100% riciclabile. “Svolta non allude soltanto all'azione di chi si ferma presso le stazioni di servizio Q8, ma è anche un cambio di direzione verso l'ampliamento dell'offerta e la soddisfazione dei bisogni dei nostri clienti in movimento”, ha dichiarato Gherardo Bisi, direttore marketing di Q8.

Commento : Auguri

6. Giovedì 30 Dicembre – SQ : Gnl auto, il traguardo dei 100 punti vendita. Con gli impianti Vulcangas e Rete spa

Con l'apertura negli scorsi giorni di due nuovi distributori dotati di Gnl a Novara ad opera di Blu Lng, marchio specializzato di Rete Spa, e di Falconara ad opera di Vulcangas, è stato raggiunto il traguardo di 100 stazioni di servizio con Gnl in Italia. Lo sottolinea ConferenzaGnl in una nota, aggiungendo che altri cinque impianti sono in fase di attivazione. Rispetto all'ultimo censimento semestrale dell'osservatorio Sslng Watch curato dal centro di ricerca Ref-e, agli 81 impianti di fine giugno se ne sono aggiunti 8 che erogano sia Gnl liquido ai camion sia compresso alle automobili (89 in totale oggi), mentre i 12 che erogavano solo gas compresso sono scesi di una unità (uno nuovo è entrato mentre due hanno aggiunto l'erogazione di Gnl liquido ai camion), per un totale di 11. Si consolida così la leadership dell'Italia in Europa nell'uso del Gnl per i trasporti terrestri, sottolinea ConferenzaGnl, non solo per numero di impianti ma anche per diffusione di camion. Osservando il trend degli ultimi due anni si può stimare che i camion in circolazione, tra immatricolati in Italia e all'estero, siano adesso circa 3.500.

Domande : Gli economics di questi 100 progetti ? Quale il pay-out ?

ILLEGALITA

7. Giovedì 24 Dicembre – SQ : Frodi carburanti, operazione Dogane a Viterbo

Nuova operazione delle Dogane su una sospetta frode carosello nel settore della distribuzione carburanti. Questa volta il teatro è il viterbese e l'Agenzia parla del “recupero di 1,8 milioni di euro” per le sole attività nell'anno 2018. Nell'ambito delle attività di contrasto agli illeciti di natura tributaria, si legge in una nota, i funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli (Adm) di Civitavecchia in servizio presso la Sezione operativa territoriale di Viterbo hanno portato a termine una complessa e articolata indagine di polizia giudiziaria, coordinata e diretta dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale della città. L'attività, prosegue il comunicato, trae origine da controlli finalizzati alla prevenzione e contrasto di frodi sui prodotti energetici avviata nei confronti di alcuni distributori di carburante ubicati in provincia di Viterbo, facenti parte di un'unica rete commerciale. Campanello d'allarme è stata l'osservazione sul territorio, presso alcuni punti vendita al dettaglio, in merito a rifornimenti di carburante eseguiti da anonime autocisterne in orari inusuali o da fornitori non riconducibili al settore dei prodotti energetici. L'attività di polizia giudiziaria ha portato a smascherare un modus operandi fraudolento che ripercorre lo schema delle cosiddette frodi carosello mediante fatture soggettivamente false. A complicare ulteriormente il quadro criminoso, sottolinea l'Agenzia, è stata la presenza di un ulteriore soggetto, chiamato in gergo buffer, previsto per allungare artificiosamente la catena intersoggettiva dei soggetti cliente-fornitore e rendere occulta l'attività criminosa

posta in essere. In seguito alla chiusura delle indagini relative al fascicolo penale, attraverso cui è stato avvalorato l'operato svolto dai funzionari delle dogane, sono state constatate violazioni rilevate a carico della società buffer per circa 1.800.000 euro per il solo anno di controllo 2018. (... e il 2019 e 2020 ?!)

8. Mercoledì 30 Dicembre – SQ : Frodi carburanti, operazione Dogane a Roma. Accertate imposte evase per 4 milioni, interrotta l'attività fraudolenta del trader

(...) Nei mesi passati, sottolinea l'Agenzia, la società interessata aveva presentato all'Ufficio delle Dogane di Roma¹ istanza per ottenere l'autorizzazione a stoccare prodotti energetici presso depositi fiscali o destinatari registrati in qualità di trader, figura che, negli ultimi anni, è stata al centro di molteplici frodi. In proposito, il legislatore, al fine di prevenire e contrastare l'evasione fiscale ed i fenomeni fraudolenti nel settore dei prodotti energetici, aveva recentemente introdotto una serie di obblighi mirati al presidio digitale delle transazioni di filiera. In particolare, era stato disposto l'obbligo di identificare e di autorizzare tali soggetti. In tale quadro, il Reparto Antifrode, appena ricevuta la comunicazione della presentazione dell'istanza, ha iniziato l'attività di analisi sul soggetto, riscontrando alcune anomalie, tra le quali l'esistenza di dichiarazioni contrastanti sulla tenuta delle scritture contabili. La società, in regola con gli adempimenti del registro delle imprese al quale presentava regolarmente il bilancio d'esercizio, non aveva infatti effettuato negli ultimi anni gli adempimenti dichiarativi Ires e Iva, né aveva effettuato alcun versamento d'imposta. Tale tecnica fraudolenta, sottolinea l'Agenzia, aveva probabilmente lo scopo di trarre in errore soggetti terzi, i quali, ad una consultazione del solo registro delle imprese, avrebbero potuto ritenere di operare con un soggetto in regola. L'operazione ha permesso l'interruzione delle attività fraudolente e l'accertamento di imposte evase per un ammontare di circa 4 milioni di euro, ma ha anche impedito il perpetuarsi della frode. Infatti, come innanzi descritto, la società ha presentato istanza per essere autorizzata a stoccare presso terzi prodotti petroliferi e, quindi, qualora il soggetto avesse ottenuto l'autorizzazione richiesta, avrebbe certamente posto in essere attività fraudolente di dimensioni più rilevanti. L'Agenzia ha informato la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma per i reati di cui agli articoli 4 e 10 del Dlgs 74/2000, concernenti, rispettivamente, dichiarazione omessa nonché occultamento delle scritture contabili.

POLITICA, ISTITUZIONI, ASSOCIAZIONI

9. Venerdì 18 Dicembre – Assemblea Assoindipendenti

Nella mattina del 18/12 si è tenuta on-line l'Assemblea Ordinaria della Associazione Assoindipendenti nella quale è stato deliberato, a motivo Covid, un ulteriore rinvio del rinnovo delle cariche di amministratori, Presidente e Consiglio Direttivo, alla data della chiusura dell'esercizio 2020 che si terrà alla fine del primo trimestre del prossimo anno. Sono stati pertanto confermati nella carica di presidente Alessandro Proietti, Carlo Picchiotti in quella di vice presidente, Alessandro Celli, Diamante Menale, Fabio Chiarelli, Natalino Mori in quella di membri del Consiglio Direttivo insieme ai neo-eletti Costanza Zannoni e Carlo Sanseverino. Nella relazione di introduzione il presidente ha espresso le sue opinioni in merito alla situazione nella quale si trova il settore a causa di criticità ormai storiche come la mancata razionalizzazione della rete, di quelle più recenti come il perdurare del fenomeno della illegalità ormai al suo sesto anno e come la transizione energetica nella forma e nei tempi che la politica e altre lobby tendono ad imporre. Il presidente ritiene che lasciando alla politica le proprie responsabilità non possono essere taciute quelle di un sistema, società petrolifere, imprenditoria privata anche della logistica, gestori, apparentemente incapace a reagire alla situazioni di crisi della cui genesi e/o sviluppo è in parte ed in vari gradi responsabile. In apparenza il sistema risente della sindrome da monocultura che non lo ha fatto evolvere in contemporanea ad un insieme di fattori che hanno rivoluzionato il mercato e quindi le modalità di fare business mentre il fatto di essere "asintomatico" non lo assolve dalla negligenza di non sottoporsi al "tampone" di una rivisitazione che lo induca ad un cambiamento che non sia solo la rigenerazione dei propri pregiudizi. Il presidente considera alquanto problematico affidare gli interessi degli associati nelle mani di un establishment in oggettive difficoltà, autoreferenziale nella pretesa di agire nell'interesse della filiera ignorando gli insuccessi accumulati negli ultimi anni, razionalizzazione della rete in un assurdo stand-by, discutibile strategia nella lotta alla illegalità, la transizione energetica vissuta come problema altrui. Ancora più grave è l'apparente mancanza di percezione della drammaticità della situazione in quell'insistere da parte dei rappresentanti della filiera di procedere ognuno per proprio conto nella esasperata difesa degli interessi di parte, un tentativo dalle praticamente nulle probabilità di successo. Una interpretazione della situazione di indiscutibile estrema durezza ma che pure trova la sua ragione nella osservazione dei fatti: se il sistema è in crisi la responsabilità non è soltanto altrui. In questo contesto il presidente ha presentato il

posizionamento della associazione che prevede il suo ritorno nella arena dove si tenta di dare una risposta alle questioni irrisolte del passato e del presente e alle sfide che sono nel prossimo futuro. Assoindipendenti non ha magiche nuove innovative magiche soluzioni da proporre se non la rivisitazione critica da angolazioni e prospettive diverse delle ipotesi finora formulate in una logica che guardi all'interesse della filiera nel suo insieme: non a caso Assoindipendenti va proponendo da tempo la costituzione di una Holding Strategica inter-associativa, inter-filiera, inter-professionale, magari sponsorizzata e sostenuta, per non dire imposta, dal Mise. Il tutto facendo leva sulla consapevolezza da parte del sistema di non avere più tempo a disposizione per ulteriori rinvii e che di conseguenza qualsiasi negoziazione è inutile se intesa solo per difendere singoli pur legittimi diritti. Al riguardo il presidente ha pure proposto un convegno, focalizzato sul tema delle cause che hanno impedito finora al sistema di risolvere le criticità note. Il presidente ha inoltre relazionato in merito alla evoluzione dei progetti di aggregazione sui quali l'associazione si è impegnata nel corso del 2020, una esperienza assolutamente negativa che a suo dire conferma lo stato di malessere culturale di cui la filiera soffre. Non tutto il lavoro svolto si è dimostrato però inutile e non è escluso che a breve potrà essere portato alla valutazione della Assemblea un progetto di collaborazione di sicuro interesse. Il presidente ha invitato gli associati a promuovere l'associazione per un potenziamento del corpo sociale affinché possa contare su più ampie disponibilità di risorse intellettuali, di contributo di idee. Al riguardo è stata presentata la figura dell' associato temporaneo, aggregato alla compagine associativa per un periodo di sei-nove mesi tale da consentire la conoscenza reciproca e poter decidere alla fine del periodo con reciproca cognizione di causa se confermare o meno l'interesse per l' associazione. Nel periodo dei sei-nove mesi l'associato temporaneo non dovrà versare la quota associativa, avrà tutti i diritti dei soci ordinari escluso solo quello di voto attivo e passivo mentre gli sarà richiesto di sottoscrivere il codice etico. Nello spirito della importanza del "lavorare insieme" saranno benvenuti soggetti che aderiscono anche ad altre associazioni. Infine il presidente ha espresso le sue perplessità sul ruolo di formazione che la stampa di settore dovrebbe svolgere a favore di una informazione la più ampia e diversificata possibile e della diffusione della cultura del confronto delle opinioni.

10. Lunedì 28 Dicembre – SQ : Raffineria Lukoil, "va inserita nel recovery fund". Deficit giornaliero di circa 40 milioni di euro

I sindaci dell'area industriale di Priolo sono preoccupati perchè manca l'inserimento della zona industriale siracusana nei vari piani per il recovery fund. E' quanto si legge sul giornale locale Siracusa, in un articolo a firma di Paolo Mangiafico. "Tra i 52 piani preparati dal Governo nazionale, nessuna somma è stata destinata alla nostra provincia". Eppure la crisi morde: la raffineria Isab-Lukoil presenta un deficit giornaliero di circa 40 milioni di euro. E quindi con l'inizio del 2021 si inizierà con l'assegnazione delle ferie, poi dal primo aprile al 31 dicembre 2021, si proseguirà con 5 giorni di cassa integrazione per i giornalieri e 4 per i turnisti, anche con gli impianti in marcia. Questa mattina alle ore 10.00, la deputata nazionale di Forza Italia, Stefania Prestigiaco ("madre" dell'emendamento al Ddl di Bilancio che assicura fondi per il settore della raffinazione) e l'assessore regionale della sanità, Ruggero Razza sono stati in visita al presidio Uscai al Dopolavoro Isab Lukoil. Sono stati ricevuti da Oleg Durov e Claudio Geraci rispettivamente Direttore e vice direttore di Isab Lukoil insieme a Rosario Pistorio vice presidente di Confindustria Siracusa con delega alla salute e sicurezza.

Commento : Ho capito bene che qualcuno intende utilizzare il recovery fund destinati all' Italia per la raffineria della Lukoil, "one of the largest publicly traded, vertically integrated oil and gas companies in the world accounting around 2% of the world's oil production ecc." ? Capisco la preoccupazione del mondo politico di Priolo e dintorni ma allora perché non destinare il recovery fund alle raffinerie di Siracusa (Sonatrach) e Milazzo (Eni-Q8) e, andando sul continente, perché non Trecate, Saras, ecc. ?! Nel caso di Lukoil prima di formulare certe richieste e sponsorizzarle (vedi on. Prestigiaco) pretenderei di capire come si generano perdite per 40 mio€/ giorno (ca 5 mld€/anno !?) dove la prima cosa da fare è quella di andare a vedere i transfer price del greggio. E poi.... non c'erano rumors che dicevano della non strategicità di Priolo per la Lukoil e quindi di una sua uscita dall' Italia?! Tra l'altro non credo proprio che Eu approverebbe questo genere di uso del recovery fund...

11. Lunedì 21 Dicembre – SQ : Carburanti, puntualizzazioni di Fegica e Figisc/Anisa su dichiarazioni Morani. In particolare su allargamento tavolo di gennaio a soggetti che non ne hanno titolo

Oggi Fegica e Figisc/Anisa hanno inviato una lettera alla sottosegretaria Alessia Morani e per conoscenza al ministro Stefano Patuanelli per fare alcune puntualizzazioni sulle dichiarazioni rilasciate nei giorni scorsi alla Staffetta. Partendo dall'annuncio fatto dalla sottosegretaria di essere "assolutamente disponibile a confrontarmi anche con altri soggetti. Più voci ci sono e più riusciamo a capire il disagio di questa

categoria". Interpretato come intenzione di "allargare il tavolo" di confronto in programma l'11 gennaio oltretutto alle scriventi anche agli altri soggetti di rappresentanza dell'industria petrolifera e dei retisti privati con i quali affrontare i temi generali della ristrutturazione della rete ed il riassetto complessivo del comparto. A partire dalla Risoluzione De Toma - Al riguardo però, dopo aver osservato che "nei momenti di tensione che pure si determinano e portano ad una contrapposizione con l'Esecutivo, nascono dal nulla sedicenti aggregazioni che non hanno alcuna rappresentatività, se non quelle "amicali" e sono anche ricevute da Sottosegretari e Deputati che assumono impegni per conto del Suo Ministero", e dopo aver ricordato che "la rappresentanza di categoria è determinata in base alla legislazione di settore vigente", Fegica e Figisc/Anisa ritengono "strumentale l'eventuale allargamento del tavolo a soggetti che non hanno alcun titolo per esercitare tale rappresentanza". Ovviamente, aggiungono, "il Governo può ascoltare chi ritiene, ma ciò non impedisce alle nostre Organizzazioni di non essere presenti alla riunione ed anzi, denunciare a viva voce la costruzione surrettizia di una rappresentanza "organica" a condividere posizioni strumentali ed a cercare di dividere un fronte che ha il solo torto di insistere con forza per il riconoscimento dei diritti della Categoria". (...)

Commento : *Quella di Fegica e Figisc/Anisa, ma forse non per caso non di Faib, è una lettera che i firmatari avrebbero fatto meglio a risparmiarsi. Si pretende di avere in esclusiva il diritto di rappresentanza della categoria dei gestori (tra l'altro senza mai rendere noto quanti gestori davvero rappresentano) e non ci si rende conto che si tratta ormai di un'arma a doppio taglio con il rischio molto elevato di farsi del male. Una delle criticità di quella monocultura che considero la madre di tutti i problemi è nella presunzione di ritenersi sempre nel giusto e nella conseguente abitudine a non mettersi mai nei panni dell' "altro. Per aver rinunciato per due volte alle proposte di entrare in politica è un rischio che Fegica e Figisc/Anisa non avrebbero mai corso, ma sul filo di una certa tesi di una responsabilità della politica della crisi alquanto minore di quella che le viene abitualmente attribuita, se il sottoscritto fosse al posto di Patuanelli o della Morani farebbe sapere che coloro che in due-tre decenni non sono stati in grado di risolvere un problema non dovrebbero essere sorpresi del mio benvenuto ad altri soggetti a prescindere dalla loro rappresentatività della categoria dei gestori. E questo deve valere anche per altre rappresentanze. Detto questo continuo a non vedere con favore la tendenza generalizzata alla diaspora.*

12. Martedì 22 Dicembre – SQ : Carburanti, duro attacco di Di Vincenzo (Fegica) al Governo e a Patuanelli. Distratti dagli affari miliardari che si celano dietro ogni tipo di green, ignorano la disperazione di migliaia di benzinai

"Confuso, incoerente e drammaticamente ingiusto. Un vero e proprio atteggiamento schizofrenico". Questo l'incipit di un duro attacco al Governo diffuso questa mattina dal presidente della Fegica, **Roberto Di Vincenzo**, in relazione ai provvedimenti assunti in queste ore. Con i benzinai dimenticati ed esclusi dai Ristori, "rei" di non aver potuto chiudere gli impianti, neanche parzialmente, per garantire il servizio pubblico essenziale, nonostante le forti limitazioni alla mobilità delle persone abbiano ridotto in misura consistente i consumi e quindi impedito di compensare, se non in piccolissima parte, i notevoli costi fissi incompressibili. *"Ora che siamo sostanzialmente alla vigilia di un nuovo lockdown - aggiunge Di Vincenzo - il Governo si affretta a ricordare agli stessi Gestori che debbono obbedire e rimanere sulla strada, come i semafori lampeggianti o le strisce pedonali, a presidiare le strade vuote".* Un metodo di due pesi e due misure inaccettabile. *"Perché non ci si può ricordare dei benzinai a giorni alterni: nei dispari, si fa' appello al loro senso di responsabilità; nei pari, li si lascia nelle sabbie mobili ad annaspere da soli nella crisi economico/finanziaria".* A cui si accompagna il disinteresse esibito dal ministro Stefano Patuanelli che rende lui ed il Governo *"pienamente responsabili del disastro che sta progressivamente inghiottendo circa 20.000 piccole imprese di gestione che occupano 100.000 tra Gestori e addetti".* *"Ministro e Governo - rileva Di Vincenzo - che, al contrario, dimostrano costante attenzione per ogni vecchio e nuovo speculatore interessato a partecipare alla spartizione di immensi flussi di denaro pubblico - compresi i prossimi 74 miliardi del Recovery Plan - che ammantano qualsiasi tipo di loro affare di etichette indefinite, sfuggenti e omnicomprensive come Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica".* *"Spingere migliaia di piccole imprese, lavoratori e cittadini a gesti estremi o anche solo avvertiti come odiosi, come ad esempio tornare ad incrociare le braccia in periodi tanto drammatici com'è quello attuale, per ottenere ascolto, confronto e risposte coerenti -conclude Di Vincenzo - sarebbe davvero una nuova prova di insipienza ed irresponsabilità politica".*

Commento : *Ho già detto in altra circostanza di dubitare che il Ministro dello Sviluppo Economico possa passare alla storia della politica di questo Paese, anzi mi dà un po' fastidio il fatto che certi suoi atteggiamenti offuschino l'immagine della categoria degli ingegneri (meccanici), in genere gente con i piedi ben piantati per terra al più colpevole di eccessivo pragmatismo nel tentativo di risolvere i problemi, ma ancora una volta si tende a dare la colpa alla politica senza alcun tentativo di analizzare le possibili ragioni del suo disinteresse in genere nei confronti del settore. Forse anche in questo caso sarebbe il caso di*

organizzare un convegno dal titolo "Come mai la politica ci ignora ? " o qualcosa del genere, un convegno che non si farà mai !

13. Lunedì 28 Dicembre – SQ : Carburanti, le convocazioni per il tavolo dell'11 gennaio al Mise. Diramate dalla sottosegretaria Morani – Lettera di Assoindipendenti a Morani

Alla vigilia di Natale, il sottosegretario di Stato on. Alessia Morani, facendo seguito alle intese intercorse con le federazioni di categoria dei gestori e all'annuncio dato alla Staffetta il 15 dicembre , ha convocato il tavolo di filiera, in modalità videoconferenza, per il giorno 11 gennaio 2021. La nota è stata inviata a Faib, Faib Autostrade, Fegica e Figisc/Anisa per i gestori e a Unem, Assopetroli, Assogasliquidi, Assogasmetano e Federmetano. Il tavolo, insieme al riconoscimento delle perdite economiche subite dalle aree di servizio era parte integrante delle richieste avanzate dalle associazioni dei gestori nel corso della manifestazione di protesta del 15-16 dicembre, assumendo come base di discussione la Risoluzione De Toma approvata dalla X Commissione della Camera dei deputati all'unanimità, a riaffermare l'importanza di un settore fondamentale e strategico per l'economia nazionale.

Per coerenza con quanto deliberato in assemblea Assoindipendenti in materia di rinnovato posizionamento della associazione (vedi p.to 9) ho ritenuto opportuno inviare al Sottosegretario Morani una lettera nella quale si chiede di inserire Assoindipendenti tra i convocati al tavolo in questione. Segue testo della lettera.

" Gentile Dottoressa,

la sua iniziativa di convocare l' 11 Gennaio un incontro al Mise per avviare un percorso di riforma del settore della distribuzione dei prodotti petroliferi, mi offre l'occasione di chiederle di consentire alla associazione Assoindipendenti il ritorno ai tavoli dove si cerca di risolvere i molti problemi che affliggono questo particolare segmento di mercato.

Ho scritto ritorno perché come presidente della stessa associazione tempo addietro ho partecipato a vari incontri proprio sul tema della razionalizzazione della rete carburanti, circostanza nella quale ho avuto il piacere di conoscere la dott.ssa Sara Romano.

Alla sua possibile domanda del perché Assoindipendenti non abbia partecipato agli innumerevoli tavoli a seguire potrei risponderle che li abbiamo trovati inutili e non per responsabilità del Mise e/o di altre Istituzioni dei quali ho sempre apprezzato l'impegno a risolvere problemi di una filiera che ha agito troppo spesso in modo disordinato, troppo condizionata dalla esasperata difesa dei singoli diversi interessi di parte. In questo contesto, e certamente sbagliando, Assoindipendenti ha lasciato ad altri la responsabilità di far diventare la razionalizzazione della rete una endless story.

Dalla stampa di settore ho appreso che Fegica e Figisc (ma non Faib ?) le hanno inviato una lettera nella quale hanno espresso il disappunto per aver lei esteso l'invito per l'incontro in questione a "sedicenti aggregazioni che non hanno alcuna rappresentatività, se non quelle amicali ecc. ecc." ma dubito che intendessero includere tra quelle Assoindipendenti e tanto meno il sottoscritto dal momento che nella posizione di Vice Presidente e Direttore Generale di una multinazionale del petrolio per molti anni ha negoziato con le rappresentanze dei gestori numerosi accordi con, ritengo, sempre reciproca soddisfazione.

Assoindipendenti è una associazione che si è costituita nel 2011 per volontà di un gruppo di molto qualificati imprenditori privati che operano nel mercato della distribuzione carburanti. Si avvale della collaborazione di alcuni Associati Onorari, tutti di alto profilo per professionalità, competenze, esperienze di successo anche al di fuori del settore petrolifero. Come tale si propone ai suoi associati come un punto di riferimento per la loro attività, una "Think Tank" e una "palestra" autogestita dove allenarsi per affrontare le sfide del futuro senza i condizionamenti che vengono dal passato, al contrario pronti ai cambiamenti che non intendiamo essere solo un ricondizionare i propri pregiudizi.

Assoindipendenti non nasce, come si potrebbe ritenere, da una migrazione da altre associazioni, al contrario alcuni associati trovano utile una doppia appartenenza perché apprezzano il poter valutare posizioni spesso diverse sulle problematiche che interessano il settore. In Assoindipendenti ne facciamo ragione di vanto perché favoriamo la cultura del "lavorare insieme", ormai quasi il mantra della associazione, e non a caso da mesi proponiamo la costituzione di una Holding Strategica interassociativa, inter-filiera, inter-professionale, e magari, ... nella interpretazione anglosassone del termine, "fortemente raccomandata", proprio dal Mise.

All' interno della filiera della distribuzione dei carburanti è ben noto che Assoindipendenti non abbia spesso condiviso le posizioni di altre associazioni: è il caso della razionalizzazione e del modo in cui è stato affrontato all' inizio il fenomeno della illegalità. L'esperienza ci ha purtroppo dato ragione nel senso che i problemi sono ancora tali, anzi oggi più gravi, a conferma della tesi per la quale è difficile avere la pretesa di risolverli quando obiettivi e strategie non sono condivisi, conseguenza di una tipica monocultura di settore ormai superata dagli eventi. Assoindipendenti avrà altri limiti ma non è vittima di tale cultura e da qui la denominazione scelta.

La cultura che ispira l'attività della associazione, quella del fare, non ha mai lasciato spazio al protagonismo ed alla ricerca di visibilità, ma nella ultima recente assemblea è emerso il dovere di tornare ad avere un ruolo nelle sedi dove si cerca di risolvere le criticità del settore. Assoiindipendenti non ha magiche soluzioni da proporre, ma piace piuttosto pensare che l'autorevolezza che alcuni le riconoscono, per come l'associazione ha agito in questi anni e per il prestigio di alcuni suoi associati, favorisca la rivisitazione critica delle ipotesi finora formulate, da angolazioni e prospettive diverse e nella logica che guardi all'interesse della filiera nel suo insieme, soprattutto nella consapevolezza di non avere più tempo a disposizione per ulteriori rinvii e che una negoziazione è inutile se intesa solo per difendere propri singoli pur legittimi diritti. Sono ragionevolmente convinto che Assoiindipendenti possa svolgere un ruolo utile e vorrei mi fosse data la possibilità di dimostrarlo.

Al riguardo mi permetto di allegare il mio cv non tanto per mostrare di avere i titoli per partecipare all'incontro quanto per indurla a ritenere che il sottoscritto non è persona incline a perdere tempo e/o a farlo perdere agli altri.

Confidando di avere il piacere di incontrarla al video-tavolo dell' 11 Gennaio voglia gradire i miei distinti saluti. (F.to Alessandro Proietti)"

E' ragionevolmente prevedibile che la convocazione non ci sarà Quasi certamente con la motivazione di non essere Assoiindipendenti abbastanza rappresentativa. Nel caso ho già pronta la lettera a seguire dove sosterrò due tesi : (a) quando si parla di razionalizzazione della rete e dintorni la storia di questi ultimi venti anni dimostra ampiamente che le "dimensioni" della rappresentanza non sono sinonimo di qualità delle decisioni dal momento il problema è ancora lì ... (b) è singolare che si insista a cercare una soluzione ai problemi convocando ai tavoli proprio, e soltanto, le stesse rappresentanze che per oltre venti anni si sono dimostrate incapaci a trovarla.

14. Mercoledì 23 Dicembre – SQ : Gestori carburanti, Faib su prossimo incontro con Eni su rinnovo accordo

*"Un appuntamento importante per la categoria": questa la reazione a caldo del presidente della Faib, **Martino Landi**, sull'invito dell'Eni a incontrarsi il 20 gennaio insieme a Fegica e Figisc per proseguire il confronto sul rinnovo dell'accordo per la rete ordinaria. "I nostri gestori, aggiunge, vogliono capire che futuro li attende. Su quali piani l'azienda sta lavorando o intende lavorare. Ma vogliono dire anche la loro. Abbiamo idee e proposte. Ci confronteremo in modo serio e costruttivo. Al market leader, proseguendo il confronto in atto, porremo l'esigenza di condividere alcune scelte".*

Mai come in questo momento, infatti, la trattativa verte sul futuro professionale dei gestori. Ridefinire i profili di servizio, gli interventi, la stessa mission delle aree, target prestazionali e profili professionali per la nuova rete di energia per la mobilità sono temi di confronto, soprattutto in una fase dichiaratamente di transizione. Il sindacato e non solo l'azienda si pone la questione di come la categoria può affrontare il futuro, che è in profondo e rapido cambiamento. Di fronte, osserva Landi, abbiamo erogati in calo, domanda di nuova energia, organizzazione della mobilità in corso di ridefinizione. Per questo occorre un carnet fatto di un'ampia offerta di servizi anche oltre la tradizionale distinzione oil e non oil, in modo adeguato. Perché ciò che conta è l'attrazione del punto vendita e la funzionalità multiservizi. Un obiettivo che implica uno sforzo importante in materia di riconoscimento professionale della figura del gestore a cui si richiedono capacità gestionali complesse, competenze specifiche, attitudine di indirizzo e coordinamento di risorse umane. E un adeguato riconoscimento economico. Argomenti che richiedono un ampio coinvolgimento della categoria per condividere modalità e obiettivi. Gli strumenti delle relazioni industriali, dalla formazione continua alla bilateralità, possono dare un riferimento operativo. Certamente siamo di fronte, conclude Landi, a uno di quei momenti in cui bisogna fare delle scelte, innovative in tema di modernizzazione e organizzazione delle aree in linea con le esigenze poste dalla transizione energetica. Questo porta con sé anche la necessità di condividere interventi in materia di razionalizzazione della rete, di contrasto all'illegalità e all'evasione contrattuale.

***Commento :** Capisco perfettamente i problemi di una Faib, e la necessità di dare una risposta a tutta una serie di problemi e quesiti che riguardano la figura del gestore nel presente e nel futuro, ma ritenere che le risposte possano venire dal prossimo incontro con il market-leader (siamo proprio convinti che lo sia ancora, meglio, che voglia svolgere questo ruolo ...?) mi sembra un'ingenuità giustificata solo dalla oggettiva grave difficoltà del momento, Covid incluso. Per quanto riguarda il futuro è mia personale opinione che non sarà l' Eni a poterlo anche solo influenzare, e di certo non attraverso un tavolo "di colore". La partita si gioca, meglio, ... altri la stanno giocando, in un altro "stadio" e probabilmente si tratta di due "sport" diversi con le regole del gioco altrettanto diverse. Parlare oggi di ridefinizione dei profili di servizio, mission, target prestazionali, condivisione di scelte, funzionalità multiservizi, ecc. con la razionalizzazione della rete quasi una derivata piuttosto la pre-condizione ha solo il sapore della drammaticità della situazione e di idee un po' confuse..*

15. Martedì 22 Dicembre – SQ : Blocca trivelle, Roca: pietra tombale sull'upstream, provvedimento da scongiurare. La dura presa di posizione del presidente Franco Nanni

“Il ministro Patuanelli vuole fare passare un articolo, nel cosiddetto Milleproroghe, per vietare su tutto il territorio nazionale il conferimento di nuovi permessi di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi. Questo Governo non si rende conto del danno che causerebbe un tale divieto. Oltre che mettere a rischio migliaia di posti di lavoro, causerebbe la chiusura di un settore così importante per Ravenna”. È il commento di Franco Nanni, presidente del Roca alla disposizione contenuta nella bozza di Milleproroghe. “Non si capisce il motivo di tale decisione – si legge in una nota – poiché in Italia avremo bisogno di idrocarburi ancora tanti anni. Non produrre il nostro gas significa solamente importarlo dall'estero con maggiori oneri e soprattutto chiudendo una industria che vanta decenni di esperienza. Tutti noi vogliamo passare ad una energia green – prosegue il comunicato – ma se non partono i permessi di nuove installazioni di eolico o solare continueremo ad avere una energia fatta da fossili”. Secondo il Roca, “l'Italia ha bisogno di avere un piano energetico a lunga scadenza e pianificare nuovi investimenti per passare dal fossile al green. Ma prima di fermare l'estrazione di idrocarburi bisogna avere impianti green. Così non abbiamo né l'uno né l'altro. Ci limitiamo solo ad importare dall'estero. Tanto i maggiori costi li pagano i consumatori”. Il polo ravennate dell'offshore “è grande apprensione per tale proposta. Significherebbe mettere una pietra tombale a tutto il settore che per Ravenna è stato una importante attività per tante aziende che hanno acquisito una preziosa esperienza”.

16. Giovedì 30 Dicembre – SQ - Blocca trivelle, Arrigoni (Lega): da Patuanelli. dichiarazioni irresponsabili. Lo stop all'upstream è una “strada suicida per il Paese”

Sono “irresponsabili” le dichiarazioni del ministro dello Sviluppo economico Patuanelli sull'intenzione di introdurre una nuova norma per vietare le attività upstream. Lo dichiarano i senatori Paolo Arrigoni, responsabile del dipartimento Energia della Lega, e Paolo Ripamonti, vicepresidente della commissione Industria a Palazzo Madama, commentando l'intervista al ministro pubblicata ieri su La Repubblica .

“Il delirio pseudo-ambientalista grillino – denunciano i senatori leghisti – ha contagiato anche un politico solitamente equilibrato come il Ministro Patuanelli, che nella giornata di ieri ha dichiarato l'intenzione del Mise di vietare definitivamente tutte le attività estrattive nel nostro Paese con una norma ad hoc. Dopo il tentativo di utilizzare il decreto Milleproroghe come un cavallo di Troia, non è quindi tramontata la sciagurata volontà (da parte di tutta la maggioranza PD-M5S-IV?) di dare il colpo di grazia al comparto nazionale dell'Oil&Gas, che getterebbe l'Italia, in presa ad una drammatica crisi economica, ancora più in miseria”.

“Le georisorse del nostro Paese, il petrolio e soprattutto il gas naturale, sono una risorsa importante per l'Italia, da utilizzare in maniera intelligente, creando prospettive future di riconversione energetica, puntando sullo sviluppo dei territori e tutelando in maniera ineccepibile l'ambiente e la salute dei cittadini. Condannare alla chiusura eccellenze industriali come il comparto ravennate o la Val d'Agri e Tempa Rossa in Basilicata – proseguono i senatori – avrebbe conseguenze drammatiche sull'occupazione e gli investimenti, mettendo a rischio decine di migliaia di posti di lavoro, diretti e dell'indotto”. “L'obiettivo che pare si sia dato Patuanelli, di elevare al 100% la nostra dipendenza energetica dall'estero, rappresenterebbe un suicidio geopolitico e sfregerebbe ancora di più la reputazione internazionale dell'Italia. Inoltre ci costringerebbe ad importare tutti i consumi di gas e petrolio (che nemmeno al 2050, con una transizione energetica spinta, potranno essere eliminati) facendo pagare i maggiori costi dell'energia agli italiani e alle imprese, aumentando a causa delle importazioni anche l'inquinamento e l'emissione di gas climalteranti; senza contare l'azzeramento del gettito dei canoni per le casse dello Stato e l'annullamento delle royalties ai territori (140 milioni all'anno solo per la Basilicata). Si tratterebbe quindi – concludono – di una decisione imbarazzante e pericolosa sotto tutti i punti di vista, che la Lega è pronta a contrastare a partire da un'interrogazione parlamentare per chiedere al Ministro e soprattutto al Premier Conte se davvero il Governo intende perseguire questa strada suicida per il Paese”.

Commento : Contesto una sola frase, quella del contagio che avrebbe colpito un politico solitamente equilibrato. Credo non si tratti di contagio. Certo che con due grillini, o di tale orientamento, ai ministeri dello Sviluppo e dell' Ambiente... non poteva andare peggio !

17. Martedì 29 Dicembre – SQ : La scomparsa di Renzo Zucchi

È scomparso nella notte Renzo Zucchi, per decenni figura centrale nel settore del Gpl – e più recentemente del Gnl – in Italia. Nato il 13 marzo 1928, dopo venti anni alla Totalgaz fondò nel 1967 la Socogas, azienda tuttora leader nel settore. Fino all'ultimo ha portato avanti nuovi progetti: ricordiamo la sua presenza lo scorso anno all'inaugurazione del punto vendita di Gnl sull'autostrada Brebemi; nel 2014, sempre nel

campo del Gnl, scrisse alla Staffetta per illustrare il progetto di trasformare le vecchie motrici dei tir da gasolio a gasolio+Gnl, con l'installazione di serbatoi criogenici a bordo. Uno spirito di iniziativa che non era stato scalfito dalle controversie sul deposito costiero di Gpl di Chioggia. Una vicenda quest'ultima, che ricorda un altro grande progetto di Renzo Zucchi, quello del costiero Seastok di Trieste, bloccato nel 2005 dal "no" degli enti locali. Molto attiva anche la sua partecipazione alla vita associativa in Assogasliquidi, pur non avendo mai ricoperto cariche.

Renzo Zucchi è il padre della dott.ssa Patrizia Zucchi, da due anni associata in Assoindipendenti. A lei e alla sua famiglia le condoglianze da parte degli associati Assoindipendenti. Di Renzo Zucchi abbiamo seguito la incredibile vicenda del costiero di Gpl di Chioggia, una storia della quale una certa politica di questo Paese dovrebbe vergognarsi.

TRANSIZIONE ENERGETICA & MOBILITÀ – ENERGIE ALTERNATIVE

18. Giovedì 31 Dicembre – SQ : La Formula 1 alla sfida dei carburanti sostenibili. Un messaggio chiaro come il rombo di un V12

Il 2020 è stato un anno funesto, almeno per noi umani e per molte, tantissime delle nostre attività. Tra queste anche il motorsport (...) a cominciare dalla massima formula, la Formula 1, che dopo qualche mese di fermo ha rispolverato piste di passata e indimenticata gloria e (...) ha messo a segno un campionato di grande spettacolo. Spettacolo che ci auguriamo si ripeta nei prossimi anni, anni in cui, dopo la sfida vinta sulla sicurezza, la Formula 1 sarà chiamata, anche per scelta autonoma a confrontarsi ancora più seriamente con la sostenibilità ambientale. Ambito in cui, in effetti, l'attivismo non manca: oltre all'ampio sforzo organizzativo per misurare, ridurre, compensare e rimuovere le emissioni che derivano dalle proprie attività, nella massima formula ci si è impegnati a diventare neutrali alla CO2 dal 2021 fino ad azzerare le emissioni nel 2030. Un impegno iniziato a dicembre 2020 con la consegna dei primi barili di carburante sostenibile al 100%, realizzati con rifiuti organici e sviluppati secondo rigorose specifiche F1, ai produttori di power unit. Si tratta di biocarburante di seconda generazione, il che significa che viene raffinato esclusivamente utilizzando rifiuti organici, non destinati al consumo umano o animale, dunque sostenibile al 100%. L'obiettivo è dimostrarne la fattibilità tecnologica e portare i fornitori della F1 a sviluppare i propri carburanti, con un parallelo sforzo sull'architettura dei propulsori. Un impegno che la Federazione Internazionale dell'Automobile (Fia) porterà avanti a livello globale con i 243 club membri in 146 paesi e ben 303 campionati, tanto che già dal 2021, oltre la F1, anche altri campionati Fia, come lo European Truck Racing Championship, potranno utilizzare carburante sostenibile. Cose grandi insomma, che pure si combinano con le svolte ecologiche che devono mettere a segno i comuni carburanti, pena perdita significativa di quote di mercato per l'elettrificazione galoppante. Ed in effetti più volte in passato i carburanti hanno sperimentato evoluzioni ecologiche significative: dall'epocale passaggio dalla benzina rossa alla verde senza piombo, necessaria per funzionamento delle autovetture dotate di catalizzatore, o, nel caso del gasolio, con la direttiva 93/12/Cee, che inasprì i limiti al tenore di zolfo del combustibile utilizzato per la propulsione dei veicoli, compresi aeromobili e navi ma anche per l'utilizzo per riscaldamento e nell'industria, fino ad arrivare alle misure per l'utilizzo dei biocombustibili e per la riduzione delle emissioni di gas serra. Oggi siamo alla sfida finale: i carburanti dovranno emanciparsi dalle risorse fossili. (...) Ma abbiamo già scritto fin troppo. Il messaggio dovrebbe essere chiaro, anzi rombante come un V12.

19. Giovedì 24 Dicembre – SQ : Idrogeno verde, punto vendita "a km zero" in Olanda. Con un finanziamento da 848mila euro dal Comune di Utrecht, con fondi Fesr

La città di Utrecht, nei Paesi Bassi, ha concesso una sovvenzione di 848.000 euro per la costruzione di una stazione di rifornimento di idrogeno verde nel parco commerciale di Lage Weide, utilizzando i fondi del Fesr. Il progetto nasce da un'idea di H2 Pioniers, un gruppo formato da imprenditori locali, un ricercatore e un collettivo energetico che intende sviluppare un sito per stimolare la domanda di veicoli a idrogeno e di idrogeno verde. La stazione di rifornimento sarà autosufficiente, grazie a un elettrolizzatore che genererà idrogeno da materia verde, utilizzando elettricità da fonti a basso tenore di carbonio. Il combustibile generato verrà immagazzinato in contenitori mobili per la consegna immediata ai veicoli o per il trasporto ad altri clienti per utilizzarlo in navi, carrelli elevatori o altri tipi di trasporto. All'interno della stazione saranno presenti due impianti per il rifornimento dei veicoli in loco: uno fornirà idrogeno a 350 bar per automobili e veicoli leggeri e uno a 700 bar per i trasporti pesanti. L'elettrolizzatore e la stazione di rifornimento di idrogeno verde dovrebbero entrare in funzione entro i primi mesi del 2022.

20. Giovedì 24 Dicembre – SQ : Auto elettrica, il “j'accuse” di Toyota. Cronologia settimanale della mobilità 14 - 20 dicembre

Il secondo venditore di auto al mondo – nel 2019 con 8,5 milioni di veicoli, circa 300mila in meno rispetto a Volkswagen – ha espresso tutte le sue perplessità sull'auto elettrica. Il presidente Toyota ha sostenuto che l'hype intorno ai veicoli a batteria è eccessivo per due ordini di ragioni: il primo ambientale, visto il mix energetico attuale dei Paesi in cui queste auto vengono vendute; il secondo economico-sociale, visti i rischi che comporta un cambio di paradigma così netto rispetto al passato per Stati, aziende e posti di lavoro. Tornando in Italia, mentre in Parlamento si è giunti a un accordo per prorogare gli incentivi auto – anche per le Euro 6 – al primo semestre del 2021, a dicembre spariscono dai listini Fiat e Lancia i modelli Gpl di Panda e Ypsilon. Infine, il 21 dicembre è arrivato il via libera della Commissione Ue alla fusione tra Fca e Psa per la nascita del gruppo Stellantis.

- **Alleanza per l'idrogeno.** Daimler Truck, Iveco, Omv, Shell e il Gruppo Volvo si sono impegnati a lavorare insieme per contribuire a creare le condizioni per il lancio sul mercato di massa dei camion a idrogeno in Europa. “I partecipanti di H2Accelerate ritengono che l'idrogeno sia un carburante essenziale per la completa decarbonizzazione del settore dei camion”, si legge in una nota diffusa dall'alleanza.
- **Colonnine aziendali.** Vestas (è un'azienda danese che progetta, fabbrica e commercializza turbine eoliche) ha siglato una partnership con Enel X per accelerare il processo di elettrificazione della sua flotta aziendale. Con questo accordo, Enel X fornirà a Vestas le infrastrutture necessarie per l'elettrificazione della sua flotta aziendale in tutti i mercati di servizi più importanti. Enel X installerà per Vestas 370 stazioni di ricarica.
- **Stop Gpl.** Da dicembre i modelli Fiat Panda e Lancia Ypsilon non sono più disponibili nelle versioni Gpl, con la seconda che non prevede nemmeno la versione a metano. Come riporta il portale di news online di Aci, *l'Automobile*, alla base di tale decisione non ci sarebbero ragioni “di mercato” – nei primi 11 mesi del 2020 si sono piazzate rispettivamente al terzo e al quinto posto tra le Gpl più vendute – quanto la necessità di abbassare le emissioni medie dei due modelli di volume come richiesto dall'Unione europea.
- **Auto e gettito fiscale.** Nel 2019 il carico fiscale complessivo gravante sulla motorizzazione italiana è rimasto allineato al valore del 2018: 76,3 miliardi di euro. Secondo le proiezioni di Anfia, a causa della pandemia, nel 2020 le entrate per le casse dello Stato provenienti dal settore saranno inferiori di circa 11 miliardi di euro. “Dei tre momenti impositivi del ciclo di vita contributivo degli autoveicoli, è ancora una volta quello relativo all'utilizzo a pesare maggiormente sul totale delle entrate tributarie derivanti dal settore, di cui rappresenta il 78,5% superando i 60 miliardi di euro (-0,2% rispetto al 2018). Concorrono a realizzare una cifra così elevata voci di prelievo fiscale come quelle relative ai carburanti (36,33 miliardi) e all'IVA su manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici (11,15 miliardi, in aumento dell'1,9%)”, ha spiegato il presidente di Anfia, Paolo Scudieri. (...)
- **Incentivi auto.** Via libera alla proroga degli incentivi auto, anche per le Euro 6 a fronte di rottamazione: è il contenuto dell'accordo concluso dalla maggioranza in commissione Attività produttive della Camera sulla legge di Bilancio
- **A sostegno dell'idrogeno.** La startup di aerei a idrogeno ZeroAvia ha annunciato di essersi assicurata 21,4 milioni di dollari in un round di finanziamento guidato dal gruppo di investitori Breakthrough Energy Ventures promosso da Bill Gates per sviluppare aerei commerciali a emissioni zero. Tra i sostenitori della startup californiana – che ha già completato 10 voli di prova con un aereo a elica a sei posti alimentato a idrogeno – anche Amazon e Shell.
- **Emissioni.** Secondo un'elaborazione del Centro Studi Continental su dati Aci, a novembre 2020 le emissioni di CO2 derivate dall'uso di benzina e gasolio per autotrazione sono diminuite di 1.354.425 tonnellate (-17,8%) rispetto allo stesso mese del 2019.
- **I dubbi di Toyota sull'auto elettrica.** Intorno all'auto “alla spina” c'è un hype – un'attesa – eccessiva. È quanto ha sostenuto il presidente di Toyota, Akio Toyoda, nel corso del summit di fine anno della Japan Automobile Manufacturers Association. “Quando i politici dicono 'liberiamoci di tutte le auto che usano la benzina', capiscono cosa significa?” si è chiesto il numero uno della casa giapponese snocciolando le sue perplessità riguardo la mobilità a batteria, descritta come una tecnologia ancora immatura e non in grado di risolvere tutti i problemi che i suoi promotori vantano. Un primo appunto riguarda l'impatto ambientale: “più veicoli elettrici produciamo, più salgono le emissioni di anidride carbonica”, ha detto Toyoda sottolineando l'importanza di considerare le caratteristiche del sistema di produzione elettrica di un Paese per giudicare il loro reale impatto in termini di sostenibilità della soluzione a batteria. Il secondo dubbio sollevato dal presidente del gruppo giapponese è stato invece di ordine economico e sociale: al Giappone servirebbero investimenti per 300 miliardi di euro per dotare il Paese di una efficiente rete infrastrutturale di ricarica, secondo Toyoda. A rischio, per il presidente di Toyota economico c'è la tenuta del sistema sociale legato al settore automotive – “l'attuale modello di business dell'industria automobilistica crollerà” – con la perdita di milioni di posti di lavoro.
- **Automotive, la posizione di Confindustria.** La pandemia da Covid-19 ha inferto un duro colpo al settore

italiano dell'auto. A certificarlo è anche il Centro Studi di Confcommercio nel suo focus dedicato “Settore auto, tra shock sanitario e salto tecnologico”. Per gli economisti dell'associazione degli industriali, “la strada per il futuro dell'automotive italiano passa per un impegno ancora maggiore nell'innovazione per la sostenibilità. Perché possa essere percorsa con la velocità richiesta è necessario supportare gli investimenti privati del settore con un articolato sistema di politiche industriali”. E a tal riguardo servono tanto incentivi dal lato della domanda di nuovi veicoli – “compresi quelli non elettrificati ma a basse emissioni, così da rendere sostenibili i piani finanziari di riconversione tecnologica in atto – quanto dal lato dell'offerta – “a sostegno delle attività di R&S e innovazione tecnologica delle imprese nel campo dell'elettrificazione (così come dell'automazione) dei veicoli”– affiancati da importanti investimenti per dotare il paese di una rete capillare di punti di ricarica.

(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)