

## SEGNALI DI FUMO DAL "PETROLIO ITALIA"

*Moratti sotto il 50%, Kupit aspetta un nuovo vertice, Api-TotalErg "in fusione".  
E la rete è sempre più polverizzata*

Per il "petrolio Italia" si preannuncia un autunno piuttosto caldo. Due movimenti relativamente piccoli registrati ieri vanno ad aggiungersi alla mutazione degli ultimi anni. E ne annunciano forse altri, più radicali, in un contesto che, a valle, vede accentuarsi la polverizzazione del mercato.

La promozione del presidente e a.d. di Kupit Al Mutawa a un importante ruolo nella casa madre Kpi, anche se per ora non comporta la decadenza dalle cariche, riapre la partita della guida della "filiale" italiana della società kuwaitiana, dopo il "doppio addio" di Alessandro Gilotti, prima come a.d., poco più di un anno fa, e poi come presidente, all'inizio dell'estate.

Più rumore ha fatto la cessione del 10% della Saras da parte della famiglia Moratti. Ed è simbolico, oltre che aritmetico, che la famiglia sia scesa sotto il 50%.

Dopo il fruttuoso addio dei Garrone al petrolio, con la cessione della raffineria ai russi di Lukoil e della rete TotalErg all'Api, sembra dunque sempre più evidente il progressivo allontanamento dal settore di un'altra storica famiglia, soprattutto dopo la scomparsa di Gian Marco Moratti.

E così, dopo la stagione della chiusura degli impianti, il panorama della raffinazione continua a cambiare, questa volta nei suoi assetti proprietari. Oggi abbiamo i russi di Lukoil a Priolo e gli algerini di Sonatrach ad Augusta. Dovremo aspettare i cinesi a Sarroch? Seguendo i grandi movimenti dell'economia internazionale, e ragionando per semplice deduzione, si potrebbe pensare a un interesse cinese per un impianto geograficamente strategico come la raffineria Saras, soprattutto considerando la spinta per aprire una "nuova via della seta" e per entrare, come già fatto in tanti altri settori, dai porti alle reti, nelle infrastrutture europee. Un'ulteriore raffineria è in questi giorni sotto scrutinio a livello locale, ed è l'impianto Api di Falconara. Per il Gruppo dei Brachetti Peretti, tuttavia, il dossier più caldo è quello della fusione con TotalErg. Fino a oggi le due società sono andate avanti in parallelo. Proprio nel mese di settembre dovrebbe partire il processo di fusione vera e propria, con conclusione prevista per fine anno. Conclusione che fatalmente porterà a una razionalizzazione, non solo (né soprattutto) dei punti vendita, ma anche del personale e dei dirigenti, per i quali diverse saranno le sovrapposizioni tra le due società.

Scendendo un gradino a valle, a fronte della nuova geografia nella raffinazione troviamo una rete che continua a polverizzar-

si, tra convenzioni che scadono, opportunità di mercato illegali e incapacità dei retisti a fare, appunto, rete, in attesa che la nuova anagrafe dia i risultati attesi in termini di "razionalizzazione da incompatibili" e che le norme contro le frodi manifestino gli effetti per cui sono state introdotte.

Attenendoci ai dati – non ancora completi – dell'Osservatorio prezzi del ministero dello Sviluppo economico, solo nell'ultimo anno le pompe bianche sono passate da 4.931 a 5.688, i marchi "indipendenti" da 145 a 173, l'insieme delle pompe bianche "senza nome" da 3.075 a 3.278, su una rete totale che è passata da 20.582 a 21.630 punti vendita. L'insieme delle pompe bianche si conferma dunque nettamente in testa alla classifica per numero di punti vendita, seguito da IP-Italiana Petroli con 4.920 e da Eni con 4.208.

Dal punto di vista della rete, le domande principali sono due: quale destino avrà il Gruppo Api, sia nel breve, una volta effettuata la fusione con TotalErg, sia nel medio, nel senso dell'assetto proprietario e delle conseguenti prospettive industriali; e cosa farà EG Italia, se cioè, nel suo ruolo "ibrido" tra compagnia petrolifera e retista, funzionerà da polo di attrazione per la "diaspora" delle pompe bianche. Un aiuto in tal senso potrebbe venire, prima e ancor più che dalla chiusura degli impianti incompatibili, dall'effettivo prosciugarsi dei canali illegali, che spesso consentono la sopravvivenza a operatori privi degli economics. I segnali in questo senso sono tutt'altro che confortanti e forse, perchè si affronti il problema in tutta la sua gravità, servirà un "botto" davvero grande. (7/9) (G.M.)

### Sommario

Intervista a Rossetti (Assopetroli)	Pag. 2
Intervista a Landi (Faib)	Pag. 5
Intervista a Di Vincenzo (Fegica)	Pag. 8
Intervista a Micheli (Figisc)	Pag. 11
Intervista a Kullovitz (Ceccato)	Pag. 13
Intervista a Sperduto (Assolavaggesti)	Pag. 15
I 70 anni di Federmetano	Pag. 17
Notiziario	Pag. 19
Due domande sulle autostrade elettriche	Pag. 29

## ROSSETTI (ASSOPETROLI): NON SI TOCCHINO SEN E DAFI

*“La rete carburanti continuerà a essere la colonna portante della mobilità” e “anche l’extrarete ha e manterrà un ruolo imprescindibile nell’offerta”. Serve però “un clima di relativa fiducia, quantomeno sulla stabilità dell’indirizzo politico”. E’ quanto sostiene il presidente di Assopetroli, **Andrea Rossetti**, che per questo invita il Governo a non mettere in discussione le direttive Sen e Dafi: “Mi auguro che ciò non avvenga (...), il lavoro è stato importante e molte aziende hanno già fatto investimenti che, sinceramente, spero possano avere un ritorno”.*



Andrea Rossetti

**Nell’ultima assemblea di Assopetroli è stato centrale il tema della rete di distribuzione come “ponte per la transizione”. Come prefigura il prossimo futuro delle stazioni di servizio, sia da un punto di vista di prodotto (auto elettrica, carburanti alternativi...) sia da un punto di vista della struttura del punto vendita (non oil, self, digitalizzazione...)?**

La rete carburanti continuerà a essere la colonna portante della mobilità nei prossimi decenni, grazie alla sua diffusione capillare e alla flessibilità che la caratterizzano. L’uscita di scena delle major (Shell, Esso, Total Erg) lascia spazio ad un panorama dinamico di piccoli e medi operatori ma, d’altra parte, comporta una marcata frammentazione industriale e proprietaria del settore che non è priva di criticità; circa 5mila delle 21mila stazioni di servizio ha un erogato medio inferiore ai 350mila litri/anno, vale a dire al di sotto della soglia di sopravvivenza. La razionalizzazione e l’automazione dei punti vendita, insieme ad una sempre più ampia offerta di carburanti a basso impatto ambientale e avanzati sono gli obiettivi dei prossimi anni, così come delineato anche dalla Strategia Energetica Nazionale.

Abbiamo stimato che, a SEN e legislazione invariata, il settore dovrà mettere in campo investimenti tra 5 e 7 miliardi nel prossimo quinquennio per raggiungere gli obiettivi fissati. E’ uno sforzo notevolissimo per un settore attraversato da una crisi profonda, che andrà incontro a consumi strutturalmente calanti. E’ chiaro che ciò non potrà realizzarsi senza un clima di relativa fiducia, quantomeno sulla stabilità dell’indirizzo politico.

**Quali sono le misure che bisognerebbe mettere in campo per rendere tutto questo possibile?**

Occorre una visione coerente, condivisa e di lungo periodo sullo sviluppo del settore nella consapevolezza che – piaccia o no - resterà centrale nel sistema della mobilità ancora per decenni, in Italia come altrove.

Il principale rischio che si avverte è quindi legato all’incertezza politica e normativa. Alla difficile integrazione tra aree di policy sovrapposte come sono energia, clima, salute e qualità dell’aria. Ed infine alla governance spesso non integrata di questi ambiti su cui insistono Unione europea, Governi nazionali, Enti locali, oltre a una nutrita schiera di enti tecnici e di ricerca.

Processi disarmonici e scollegati possono avere ricadute enormemente negative sui consumatori e sull’industria.

La nostra preoccupazione è contrastare questa incertezza. Nell’ambito delle nostre prerogative ci sforziamo di fornire ai decisori politici e agli operatori una prospettiva chiara e realistica dell’evoluzione necessaria. Affinché si incoraggino gli investimenti privati e la modernizzazione e non prevalga, al contrario, una spirale negativa fatta di disinvestimenti e abbandono, illegalità e degrado.

In ogni intrapresa l’incertezza è l’ostacolo numero uno da superare.

Lo è tanto più in questo settore che deve affrontare una riconversione industriale epocale, il cui successo non è affatto scontato.

**Quale ruolo ha l’extrarete nella transizione energetica?**

Anche l’extrarete ha e manterrà un ruolo imprescindibile nell’offerta energetica italiana. Talvolta messo in ombra dall’attualità incalzante dei temi della distribuzione stradale, questo comparto ha in realtà pari importanza e merita grande considerazione.

Esso rappresenta il punto di approvvigionamento energetico prioritario, spesso addirittura esclusivo, di settori produttivi fondamentali del Paese come l’industria, l’artigianato, la nautica, l’agricoltura, la logistica, senza dimenticare il residenziale e la PA. Anche qui il punto di forza è rappresentato dalla capillarità territoriale dei depositi, dalla flessibilità operativa delle aziende distributrici, dalla loro capacità di adattarsi ai bisogni della clientela.

In particolare negli anni del credit crunch e della crisi finanziaria - ma in buona misura ancora oggi - l’Extrarete ha svolto un ruolo paracreditizio di straordinaria portata, misconosciuto ma essenziale. L’extrarete ha garantito la tenuta complessiva del sistema produttivo italiano con un apporto di circa 10 miliardi di Euro costanti di polmone finanziario alle imprese sotto forma di credito commerciale e dilazioni di pagamento. Senza questo sostegno moltissimi consumatori professionali avrebbero dovuto cessare la loro attività.

L’innovazione toccherà certamente il comparto sotto diversi punti di vista. Come innovazione di processo, con l’utilizzo sempre più avanzato della digitalizzazione nell’erogazione dei servizi, nel controllo di gestione, nella compliance fiscale. Come

innovazione di prodotto con la distribuzione di carburanti eco-compatibili liquidi o gassosi, GNL in primis, e con lo sviluppo di servizi per l'efficienza energetica, settore che rappresenta una diversificazione caratteristica per molte di queste imprese.

### **L'arrivo di Erogarages e l'uscita di Api dall'Unione Petrolifera come cambiano il quadro della rete distributiva e il ruolo degli indipendenti?**

Si tratta di questioni diverse, credo non collegabili. La prima è chiaramente di mercato: l'ingresso in Italia di un nuovo operatore puramente commerciale, di caratura continentale, che si cimenta col mercato italiano e la sua complessità. E' una realtà che guardiamo con interesse e desiderio di interlocuzione. Del resto, in Italia come altrove, Esso ha attuato il modello del "grossista con marchio" per cui valgono le considerazioni già svolte sull'abbandono delle major. Considerazioni generali che giustificano interrogativi sulla robustezza della filiera dinanzi alla sfida del cambiamento. Interrogativi d'interesse generale di cui anche la politica deve farsi carico. Diversa è la questione della rappresentanza.

L'abbandono di UP da parte del gruppo Api ha motivazioni che non spetta a noi commentare. Colgo solo l'occasione per rimarcare la nostra convinzione che, in generale, le organizzazioni di rappresentanza del downstream hanno una funzione imprescindibile e una grande responsabilità sulle spalle. Soprattutto in questa fase di crisi e discontinuità, anche politica. E' un ruolo che va rafforzato a tutela degli interessi economici e morali della categoria. Farlo spetta anzitutto ai dirigenti di ogni organizzazione. Ma dare forza alle ragioni comuni è responsabilità di ogni singolo operatore avveduto, dal più grande al più piccolo.

### **E' reale che ci possa essere un calo di attenzione al tema e alle ricadute della transizione energetica?**

La transizione è un tema di straordinaria complessità che si presta a molteplici letture. Mi soffermo su un dato strutturale. Dopo Parigi 2015, Accordo COP 21, si è registrato il costante, apparentemente irrefrenabile, aumento del consumo globale di gas e petrolio, quest'ultimo arrivato alla soglia di 100 milioni B/g.

In Europa nei trasporti il mix energetico è dominato al 96% dai prodotti petroliferi. E sorprende che la parte dell'elettricità presenti valori al di sotto del 2%, tram, metro e treni inclusi (dati Commissione UE).

Una tale dipendenza impone serietà nel fissare obiettivi e policy. La decarbonizzazione dei trasporti implica un cambiamento epocale. Non basta declamarlo perché si realizzi, occorrono risorse enormi e cambiamenti profondi dal lato della domanda e dell'offerta.

E' dirimente dotarsi di policy credibili, dai costi trasparenti, che abbiano vera sostenibilità economica e sociale. Altrimenti si rischia di fare mera testimonianza e di non trasformare l'economia e la società in difesa dell'ambiente.

In questa prospettiva non aiuta nemmeno alimentare una visione dell'energia manichea e catastrofista. Anzi, proprio perché ancora prevale incertezza sui tempi e sui modi della transi-

zione, c'è bisogno dell'apporto di tutte le fonti e di sviluppare ogni tecnologia energetica. Nei trasporti occorre continuare a investire su tutti i motori e vettori energetici, sia fossili che rinnovabili, su cui esistono grandi margini di sviluppo tecnologico. E' importante farlo con attenzione anche al futuro delle filiere industriali coinvolte, sia italiane che europee. La transizione energetica è certamente una battaglia contro i cambiamenti climatici, ma è altrettanto una sfida globale tra settori industriali e potenze economiche in aspra competizione tra di loro. E' una dimensione che non va dimenticata.

Nella creazione di nuove infrastrutture distributive i retisti italiani hanno come bussola la Direttiva DAFI del 2014 e la SEN 2017. Occorre dare concretezza a questo traiettoria evitando cambi di direzione o di velocità ad ogni cambio di maggioranza politica.

Il rischio che vediamo infatti non è tanto di un calo di attenzione, ma di una confusa stratificazione di annunci, provvedimenti occasionali, misure propagandistiche senza visione d'insieme.

Si rischia di generare false aspettative e incertezza negli attori del sistema, determinando effetti opposti a quelli desiderati, cioè rallentando la transizione.

### **l'illegalità, la vostra assemblea lo ha ribadito, continua a danneggiare gli imprenditori onesti e a falsare la sana concorrenza, quali interventi sono ancora necessari?**

Assopetroli-Assoenergia da quattro anni è in prima linea nel contrasto all'illegalità nel settore dei carburanti. In questo percorso ci siamo dovuti concentrare in particolare sul problema rivelatosi più minaccioso delle frodi IVA ai danni dello Stato, perpetrate da un vasto reticolato di cosiddette "società cartiere", quasi sempre riconducibili alla criminalità organizzata.

Lo stretto lavoro al fianco delle Istituzioni, ovvero del Governo, del Parlamento, delle Agenzie Fiscali, della Guardia di Finanza e della Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo, ha consentito di cogliere importanti risultati, introdotti con le Leggi di Bilancio del 2017 e del 2018, che sono state accompagnate da significative modifiche delle prassi e dei controlli.

Tutto ciò richiede una serie di provvedimenti attuativi, molti dei quali sono già stati emanati, mentre altri sono in corso di emanazione. Siamo fiduciosi del fatto che, non appena l'impianto normativo sarà entrato pienamente a regime, gli effetti positivi si dispiegheranno in modo tangibile sul mercato. Non possiamo però abbassare la guardia: contrastare l'illegalità nel nostro settore non significa solo garantire libera concorrenza e buon funzionamento del mercato, ma anche tenere al riparo il Paese dalla minaccia di organizzazioni criminali fortemente coinvolte nelle dinamiche descritte.

### **Sulla Sen e sulla Dafi, con il nuovo Governo, si rischia di rimettere tutto in discussione. Quali sono i rischi?**

Mi auguro che ciò non avvenga. Sia sulla SEN che sulla DAFI il lavoro è stato importante e molte aziende hanno già fatto investimenti che, sinceramente, spero possano avere un

ritorno. Il rischio è la perdita di fiducia nelle Istituzioni e nel lavoro portato avanti anche dalle Associazioni della rappresentanza, in particolare da Assopetroli.

### **Se venisse approvato un incremento delle imposte sul diesel, quali sarebbero gli effetti sul settore?**

L'effetto sarebbe molto negativo. Gli automobilisti sono ormai estremamente reattivi alle variazioni di prezzo. Di fronte a un aumento consistente vi sarebbe certamente un calo sensibile della domanda. Ciò potrebbe facilmente deludere anche le aspettative di un maggiore gettito fiscale proveniente dai carburanti, come peraltro già avvenuto in passato. Speriamo quindi che questa idea non entri neanche nelle bozze di Legge di Bilancio. L'impiego indiscriminato dei carburanti come bancomat del Governo non è nuovo ma stavolta sarebbe ingiustificabile. Parificare l'accisa del gasolio a quella della benzina, come è stato ventilato, è un'operazione che vale, almeno teoricamente, circa 4 miliardi di maggiori imposte. Sarebbe un colpo di mano paradossale per un Governo che ha profetizzato meno tasse sui carburanti, e che nel contratto di governo ha scritto di voler cancellare le componenti anacronistiche dell'accisa.

Sarebbe ingiustificabile anche adducendo ragioni ambientali, più o meno fantasiose. Va di moda dichiarare guerra al diesel, ma quasi mai si distingue tra veicoli vecchi e quelli di ultima generazione. E' un nonsenso incredibile.

I motori diesel attuali hanno emissioni reali allo scarico che sono ai limiti della rilevabilità strumentale, del tutto analoghe ai motori a benzina, rispetto ai quali però sono più virtuosi, poiché emettono CO2 dal 15 al 30% in meno.

Il problema è invece la vetustà del nostro parco auto, che è in media di oltre 10 anni. Una misura veramente incisiva per migliorare la qualità dell'aria sarebbe piuttosto stimolare la sostituzione dei veicoli vecchi, indipendentemente dal tipo di alimentazione.

### **All'assemblea lei ha parlato anche di "neutralità tecnologica", spiegando che bisogna "essere pragmatici". Nello specifico, qual è l'approccio giusto?**

Il dibattito sulla neutralità tecnologica somiglia talvolta a una disputa teologica, più spesso a una guerra di propaganda tra lobby contrapposte. Un invito al pragmatismo non ci è sembrato fuori luogo.

Accompagnare il cambiamento è necessario, ma attenzione alla coerenza del quadro regolatorio. Ancora più attenzione a definire gli investimenti e ad elaborare politiche industriali efficaci. L'esperienza del recente passato dei sussidi alle fonti rinnovabili, soprattutto fotovoltaico, dimostra che i sussidi possono diventare controproducenti e pesare su consumatori o contribuenti per decenni. Sul sistema dei trasporti dobbiamo evitare di commettere gli stessi errori. L'obiettivo è ridurre drasticamente le emissioni di CO2 in atmosfera, ma bisogna farlo con il minor costo economico e sociale possibile.

Dunque nessun ostracismo alla mobilità elettrica, ma attenzione innanzitutto al fatto che l'energia elettrica che alimenta il parco circolante sia prodotta da fonti rinnovabili e non,

come è oggi, con fonti fossili come gas o carbone. In secondo luogo attenzione all'infrastruttura distributiva che va molto rafforzata, dallo storage allo sviluppo di sistemi di ricarica ultrarapida. Sono investimenti il cui costo andrà riversato in bolletta ed è illusorio pensare che non graverà sui consumatori. Un'attenzione infine all'impatto carbonico complessivo dell'auto elettrica e delle batterie, dalla culla alla tomba.

In termini di CO2 il beneficio di ogni motore e di ogni vettore energetico rispetto alle alternative possibili va stimato in modo serio con analisi basate sull'intero ciclo di vita.

Per questo riteniamo decisivo e insostituibile il ruolo delle istituzioni scientifiche e della ricerca, a partire da ENEA e CNR motori, che devono concorrere col loro apporto a migliorare lo stato delle conoscenze e a definire politiche pubbliche serie in questo settore.

### **Il graduale passo indietro delle compagnie dal down stream accresce il ruolo degli indipendenti, con la conseguente necessità di dare risposte alla necessità di servizi e organizzazione di centinaia di imprenditori almeno ai medio-piccoli. Quale può essere il ruolo di Assopetroli-Assoenergia nel coniugare libertà e specificità imprenditoriale con la necessità di condividere alcuni servizi e alcuni obiettivi?**

E' indubbio che il ruolo della nostra organizzazione stia cambiando rapidamente. L'asse della rappresentanza istituzionale è sempre più complesso e in questi anni ci siamo confrontati con problemi difficili, spesso delicati. Su tutti la difesa del mercato dall'aggressione dell'illegalità, ma anche la transizione energetica e molto altro. Abbiamo voluto professionalizzare lo staff, ampliare la base associativa, coinvolgere gli operatori nelle decisioni che li riguardano, creare condivisione nelle scelte, favorire il ricambio generazionale nell'associazione. Si sta lavorando con impegno e il numero crescente dei nostri associati è ragione di conforto. Lo si è fatto anche ottimizzando l'uso delle risorse con bilanci costantemente in attivo. Credo che l'autorevolezza e lo standing dell'Associazione siano oggi più che mai un presidio di garanzia e tenuta per tutto il settore. Senza dubbio Assopetroli è in questa fase la casa della rappresentanza di tutti gli operatori indipendenti: il posto in cui ogni imprenditore lungimirante deve voler essere per contare e avere voce sul suo futuro.

Molto resta da fare per dare anche risposte nuove. Soprattutto sulla frontiera dell'innovazione tecnologica dei prodotti e dei servizi le ridotte dimensioni delle PMI richiedono il sostegno qualificato dell'associazione. E' un cambio di ruolo necessario e possibile. Abbiamo la visione e le risorse per farlo. In particolare una classe di giovani imprenditori colti e consapevoli del valore della cooperazione, che può avanzare anche nel rispetto della individualità di ogni impresa.

La nostra agenda quindi è sempre molto piena. Assopetroli Assoenergia è un cantiere sempre attivo, aperto al contributo dei volenterosi che aspira ad essere più inclusivo possibile.

(E.V.)

## LANDI (FAIB): NEGOZIATO CON UP DIMOSTRA CHE LA COLLABORAZIONE È POSSIBILE



Martino Landi

*Bene il rinvio dell'obbligo per i gestori di emettere fattura elettronica ai clienti che ne fanno richiesta: "sei mesi di tempo in più sono sufficienti per consentirci di arrivare a fine anno per garantire un sistema innovativo". Bene l'avvio dell'anagrafe carburanti: "il censimento di tutti gli impianti esistenti sul territorio nazionale consente agli organi di controllo di incrociare i dati sensibili relativi a tutti i punti vendita". Bene il complesso negoziato avviato tra gestori e Unione Petrolifera per la tipizzazione del contratto di commissione: "ha premiato l'intelligenza negoziale delle parti". E bene l'auto elettrica: "è un'opportunità". E' un bilancio particolarmente positivo quello che **Martino Landi**, Presidente Nazionale FAIB, fa sul settore. Certo i problemi rimangono e le cose da fare sono ancora molte, come riuscire a "debellare il fenomeno dell'illegalità" o guidare il processo di disimpegno delle compagnie e l'entrata nel mercato sempre maggiore dei retisti. Ma la Faib promette: "faremo di tutto per far rispettare le leggi di settore, per consentire a tutti i gestori di avere un accordo economico dignitoso".*

**Dopo una lunga trattativa è stato rinviato al primo gennaio 2019 l'obbligo per i gestori di emettere fattura elettronica ai clienti che ne fanno richiesta. Sarete pronti per allora? Come vi state organizzando per adempiere alla norma?**

Con tutte le difficoltà del caso, sei mesi di tempo per adeguare i sistemi, conoscendo già oggi gli strumenti che l'amministrazione ha messo a disposizione sia degli operatori che dei clienti titolari di partita iva, riteniamo che siano sufficienti per consentirci di arrivare a fine anno per garantire un sistema innovativo nel rapporto tra gestore e cliente finale. La nostra preoccupazione era basata sul fatto che alla vigilia della scadenza che faceva scattare l'obbligo, non erano ancora chiari tutti i passaggi, le procedure e gli strumenti che ci avrebbero consentito di adempiere correttamente, con il rischio di una clamorosa implosione del sistema creando contenziosi a non finire. Stiamo lavorando da subito per far adeguare sia i gestori che i titolari degli impianti ai sistemi per la procedura della fatturazione elettronica. Inoltre sappiamo che possiamo contare sulla collaborazione dell'Agenzia delle Entrate, che si è sempre resa disponibile per rendere meno oneroso possibile questo nuovo adempimento. Un aiuto in questo senso deve arrivare anche dai sei milioni di cittadini, aziende, titolari di partita iva, che dovranno essere edotti dai loro commercialisti per ricevere in formato elettronico la fattura. Convinti che con la nuova scadenza non ci troveremo più soli ma sarà obbligo per tutti e quindi scatterà un maggior interesse nel rendere meno difficoltoso tale processo verso la digitalizzazione. Avremo tutto il tempo per verificare se gli strumenti messi a disposizione gratuitamente dall'amministrazione sono esaustivi per le varie esigenze gestionali, o optare per affidarci ad intermediari specializzati. In questo senso Faib ha già stretto una esclusiva collaborazione con Fortech, azienda leader

nel settore, per coloro che hanno una gestione più complessa e strutturata.

**Finalmente l'anagrafe carburanti è pronta. Tra gli obiettivi, c'è quello di rendere i dati più affidabili e tempestivi. Pensa che possa aiutare anche a debellare il fenomeno dell'illegalità**

Sicuramente il censimento di tutti gli impianti esistenti sul territorio nazionale consente agli organi di controllo di incrociare i dati sensibili relativi a tutti i punti vendita e certamente alla scadenza di questo obbligo emergeranno realtà che ad oggi non erano emerse in sede di verifiche messe in atto dalla pubblica amministrazione. Ne è la riprova che a distanza di anni dall'obbligo di trasmissione dei prezzi tramite la banca dati dell'osservatorio prezzi presso il Mise, si stima che manchino all'appello ancora qualche migliaio di impianti.

Certamente sfuggire a queste semplici norme non aiuta la trasparenza che in questo settore è d'obbligo, ma arrivare a dire che l'anagrafe ci consente finalmente di debellare il fenomeno dell'illegalità è una semplificazione che non aiuta. Occorre, una volta rifatta la mappatura dei punti vendita, mettere in campo azioni di contrasto con l'incrocio dei diversi dati, già oggi nelle disponibilità degli organi di vigilanza e di controllo.

**Quali altre misure andrebbero prese per contrastare questa piaga?**

La tracciabilità della merce nei vari passaggi della lavorazione fino allo stoccaggio nei serbatoi degli impianti stradali a nostro avviso rimane una delle norme più stringenti per debellare il fenomeno dell'illegalità. Faib aveva proposto la tracciabilità termica, ma sembra che il sistema non sia pronto. Il monitoraggio continuo nelle varie fasi di trasferimento, dall'importazione, allo stoccaggio nei depositi costieri, alla

presa in carico nei depositi fiscali, fino al controllo satellitare delle autobotti che consegnano ai punti vendita stradali. Questi accorgimenti ci consentirebbero di avere aggiornato in tempo reale tutti i movimenti e, grazie allo scambio delle informazioni tra organi di controllo, si potrebbe far emergere questa piaga. Occorre uno sforzo in tal senso e investire in sistemi di controllo che dialogano l'uno con l'altro. Non è certamente l'obbligo dell'emissione della fattura elettronica imposta dal legislatore in capo al gestore e la tracciabilità del pagamento del consumatore finale a risolvere il problema. Diciamo che può aiutare se funziona tutto il resto.

### **Finalmente è andato a buon fine il complesso negoziato avviato tra gestori e UP per la tipizzazione del contratto di commissione. Quali sono i riflessi positivi sulla categoria?**

Al momento sappiamo che la tipizzazione del contratto di commissione, frutto di un lungo confronto in UP, introduce flessibilità nel sistema e fornisce un ulteriore strumento di gestione dei punti vendita, nella disponibilità dei proprietari dei punti vendita e dei gestori, tramite le loro associazioni.

Sono stati previsti con lungimiranza alcuni istituti a tutela dei gestori e ulteriori possibilità operative per le compagnie, sia su rete ordinaria che autostradale. Allineare all'interno dello stesso contratto i due segmenti è stato problematico, anche perché il quadro normativo e strutturale di riferimento è sensibilmente diverso.

Esserci riusciti è il frutto di un lavoro lungo e complesso, con molti stop and go, che però ha premiato l'intelligenza negoziale delle parti, contribuendo a mettere a disposizione del sistema istituti e opzioni utili alle gestioni e alle compagnie petrolifere, anche in relazione ai diversi momenti del mercato. Solo per fare un esempio, la tipizzazione operata prevede la negoziazione di secondo livello: ossia il contratto tipizzato, nella sua architettura normativa riguarda tutti gli operatori, ma per la parte economica e di politica commerciale rimanda alla libera contrattazione tra le associazioni di categoria dei gestori e i proprietari degli impianti. In soldoni nessuna compagnia potrà applicare il contratto di commissione senza fare l'accordo di definizione delle condizioni economiche da riconoscere ai gestori con le Associazioni di categoria. E' poi previsto l'introduzione dello strumento della bilateralità a supporto delle aree di criticità, della formazione e degli adempimenti normativi ambientali, di tutela della sicurezza e della salute. Un buon lavoro per conseguire più qualità nel settore.

### **Alla fine della trattativa avete riconosciuto le capacità e la costanza dell'Unione Petrolifera nel dialogare positivamente con i gestori. Si apre una nuova era fatta di collaborazione?**

Diciamo che abbiamo con la sottoscrizione dimostrato che la collaborazione non solo è possibile ma necessaria per la go-

vernance del settore, dove permangono forti aree di illegalità nella gestione dei punti vendita. C'è una permanente azione di violazione della corretta concorrenza, sia dal lato degli approvvigionamenti- come dimostrano i numerosi sequestri di prodotti che avvengono lungo la penisola- che della gestione dei punti vendita dove riscontriamo un crescente ricorso a pratiche di dumping contrattuale in violazione della disciplina sulla tutela del lavoro: evasione contributiva ed assicurativa, condizioni di lavoro fuori dai contratti, violazione delle normative sulla sicurezza sul lavoro e sull'assistenza sanitaria. Non solo quindi danni erariali derivanti da evasioni iva ed accise ma anche danni al sistema di Welfare dello Stato e danno alla concorrenza.

### **Intanto però la controparte dei gestori sono sempre più i retisti, che prendono piede. In questo caso quali strategie di contrattazione si possono adottare?**

E' vero, negli ultimi 10 anni lo scenario della distribuzione carburanti ha subito una trasformazione così veloce che nemmeno in mezzo secolo precedente si era visto un cambiamento così repentino e dirompente, che ha modificato politiche aziendali, strategie di marketing, assetto della rete e abitudini dei consumatori. L'abbandono delle grandi multinazionali mondiali del mercato italiano, che non hanno ritenuto più interessante investire in Italia, ha fatto sì che progressivamente i retisti privati si siano sostituiti alle compagnie petrolifere. Ad oggi si stima che oltre il 50% della proprietà degli impianti sia nelle loro mani. Con una controparte così frammentata è difficile far rispettare una normativa così di dettaglio come quella che governa il nostro settore, soprattutto in mancanza di sanzioni.

Faremo di tutto per far rispettare le leggi di settore, per consentire a tutti i gestori di avere un accordo economico dignitoso, impedendo la pratica dell'one-to-one che anche le recenti sentenze hanno dichiarato fuori legge. Negli ultimi tempi abbiamo intensificato questa protesta, rafforzando l'azione sindacale verso quei soggetti che si sottraggono alla contrattazione collettiva con le rappresentanze dei gestori e allo stesso tempo alzando lo scontro legale. La nostra lotta contro l'illegalità passa anche da questo aspetto. Non rispettare le regole danneggia tutti, non ci possiamo permettere di dare vantaggi competitivi in tal senso. Speriamo di trovare alleati tra coloro che intendono lavorare in un quadro di regole certe per una corretta competizione. Stiamo lavorando su una norma di legge che definisca un margine medio della distribuzione carburanti in funzione delle modalità di vendita, calcolato prendendo a riferimento gli accordi vigenti depositati presso il Mise. Tali margini dovranno essere riconosciuti obbligatoriamente ai gestori da tutti i titolari di impianti che si sottraggono al confronto. Non è ammissibile imporre condizioni economiche unilaterali; occorre un meccanismo automatico e un sistema di sanzioni amministrative per chi si sottrae a questo obbligo.

### **L'auto elettrica può essere per i gestori una nuova opportunità e un'occasione di rilancio?**

I carburanti alternativi saranno al centro dell'attenzione per il futuro di questo settore. Come già affermato, il cambiamento epocale registrato negli ultimi anni apre un nuovo scenario che diventa obbligatorio saperlo interpretare, esplorarlo e saperne cogliere le opportunità. L'energia elettrica sarà uno dei carburanti del futuro, pertanto non potremo fare a meno di organizzarci per poterla distribuire ai consumatori. A differenza dei carburanti tradizionali che si possono vendere solo sugli impianti, l'energia elettrica può essere offerta in tanti altri punti dedicati. Il successo di questa opportunità sarà quello di creare le condizioni affinché il pieno di elettricità sia conveniente farlo nella stazione di servizio, spendendo quel tempo necessario per una ricarica veloce, magari approfittando per offrire altri servizi, un caffè, colazione, food veloce, pulizia dell'auto e tanti altri servizi che possiamo offrire all'automobilista. La nostra attenzione su questo fronte, ma anche sugli altri carburanti eco compatibili è altissima. Ma anche le compagnie devono operare su questo fronte, favorendo l'innovazione. E la qualità dei prodotti, che dal nostro punto di vista dovrebbe essere certificata ai fini ambientali

### **Alcuni singoli gestori hanno fatto ricorso contro la sentenza che ha escluso la possibilità per le associazioni dei gestori di chiedere il rispetto dell'accordo di colore Esso per i pacchetti di punti vendita venduti ai retisti. Può spiegarci i motivi che hanno reso necessaria questa azione?**

Il giudice del reclamo pur ammettendo la validità degli accordi sottoscritti ai sensi della normativa vigente, tra titolari di autorizzazione e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei gestori, ha respinto la nostra azione legale, non ritenendo Faib, Fegica e Figisc danneggiate economicamente dal mancato rispetto dell'accordo Esso, per mancanza di legittimazione diretta. Il taglio drastico dei margini e le condizioni unilaterali imposte hanno creato un danno alle singole gestioni, le uniche - ad oggi per i giudici-

titolate a far valere i propri diritti e se dimostrato, le uniche a richiedere il risarcimento del danno subito. Abbiamo patrocinato decine di cause in alcune parti d'Italia contro retisti che fanno i furbetti.

### **Avete in mente azioni anche a livello di associazione?**

Il nostro impegno a tutela dei diritti dei gestori sarà ancora più forte che nel passato. Certamente le sentenze fanno giurisprudenza, e a volte gli errori fatti devono farci riflettere per non commettere altri passi falsi. La cosa certa è che ad ogni modo nessun giudice ha sentenziato il contrario rispetto alle cose previste dalla normativa di settore e che di volta in volta denunciavamo. Il rispetto degli accordi e del quadro normativo di riferimento del settore non è mai stato messo in discussione come la rappresentanza che la legge ci riconosce. Di volta in volta valuteremo come muoverci, a seconda delle casistiche che dovremo affrontare, senza escludere nulla, compreso azioni legali unitarie coinvolgendo anche le altre due sigle sindacali.

### **La categoria si sta restringendo, i fronti contrattuali sono più numerosi rispetto al passato. Secondo lei esistono le condizioni per un'associazione unitaria di coloro che operano nelle stazioni di servizio? Quali sono i veri ostacoli?**

Non esiste categoria che sia rappresentata da un unico sindacato. Nel nostro settore occorre garantire un'azione sindacale forte e plurale. I gestori non sono tutti uguali, esprimono diversità di visioni e di struttura economica e aziendale. Un comparto in profonda trasformazione ha bisogno di assistenza continua, capillare e specializzata che sappia affrontare le sfide del futuro, dai contratti alla rimodulazione delle leggi datate, che sappia dialogare con le istituzioni in una visione più ampia. Non vedo particolari spinte semplificatrici, la storia ci insegna che la rappresentanza deve essere indipendente ed avere la sua autonomia per tutelare i diritti e gli interessi dei nostri iscritti. Pur con sigle diverse, l'importante è condividere scelte e programmi unitari a tutela di tutti. (E.V.)

## DI VINCENZO (FEGICA): "DALLA VIOLAZIONE DELLE REGOLE NASCE L'ILLEGALITÀ, E NON SI COMBATTE CON LA E-FATTURA"

*"La lotta all'illegalità non si fa con la e-fattura ma con una serie di provvedimenti che nessuno, per ora, sembra prendere in considerazione". Piuttosto "bisognerebbe mettere in atto almeno due misure, già presentate al Ministro Di Maio": una riguarda un utilizzo diverso dell'Osservatorio Prezzi e l'altra la reintroduzione - nelle vendite sotto costo - dei carburanti che all'epoca erano stati espunti perché sotto sorveglianza.*

*Nell'intervista che segue **Roberto Di Vincenzo**, presidente della Fegica, parla, senza sconti per nessuno, dei temi caldi del settore, "un settore che, allo stato dell'arte, appare traballante e forse senza prospettive".*



Roberto Di Vincenzo

**Dopo una lunga trattativa è stato rinviato al primo gennaio 2019 l'obbligo per i gestori di emettere fattura elettronica ai clienti che ne fanno richiesta. Sarete pronti per allora? Come vi state organizzando per adempiere alla norma?**

Siamo delle Organizzazioni di buon senso e abbiamo fatto tutto quello che era possibile per non ritardare l'entrata in vigore della fatturazione elettronica. Mi sembra, però, di poter dire che altrettanta solerzia - al di là degli annunci - non ci sia stata da parte dell'Amministrazione. L'App promessa è uscita in forma Beta alla fine del mese di giugno con notevoli problemi di fruizione che ci auguriamo si stiamo risolvendo. L'obiettivo è quello di rendere semplice ed accessibile a tutti l'ingresso nel sistema e consentire di procedere speditamente all'elaborazione ed alla stampa della e-fattura. Gratuitamente senza ingrassare, a spese dei Gestori, il portafoglio delle software house. Nessuno, però, deve strumentalizzare: la lotta all'illegalità non si fa con la e-fattura ma con una serie di provvedimenti che nessuno, per ora, sembra prendere in considerazione

**Uno degli strumenti per debellare l'illegalità è l'anagrafe carburanti è pronta, che finalmente è pronta...**

L'Anagrafe è uno strumento. Un mezzo, non un fine. E, come tutti gli strumenti, non è buono o cattivo in sé: è l'uso che se ne fa a qualificarlo. Abbiamo creduto e voluto l'Accordo che ha portato al "progetto di ristrutturazione" che ha impiegato circa tre anni per vedere la luce. Adesso si tratta di capire come aziende petrolifere e, soprattutto, quella miriade di retisti privati che pensano di operare in un suk, piuttosto che in un mercato (che ha le sue regole), vorranno applicarlo. Vedremo alla prova dei fatti quanti impianti - incompatibili fin dal 1998 - chiuderanno. Il problema rimane sempre lo stesso: non è sufficiente fare le regole se poi chi non le rispetta la fa' sempre franca. Le regole sono importanti ma la loro applicazione - e la sanzione che può arrivare fino alla revoca del titolo - è essenziale. Purtroppo non vediamo grande solerzia. E' dalla violazione delle regole e dal che nasce l'illegalità: non dalla e-fattura.

Bisogna perseguire chi le regole le viola, non chi le rispetta.

**Quindi quali misure andrebbero prese per contrastare questa piaga?**

Ci sono almeno due misure a costo zero che abbiamo già rappresentato al Ministro Di Maio e che possono essere immediatamente messe in cantiere: la prima riguarda l'Osservatorio Prezzi (come mai all'appello mancano, ancora circa 5.000 impianti, senza che alcuno provveda a sanzionare gli inadempienti?) ed il suo utilizzo. Lo strumento messo a punto -ancora una volta a carico dei Gestori- avrebbe dovuto fornire una mappatura dei prezzi e non un esercizio statistico per addetti ai lavori. Dobbiamo utilizzarlo diversamente ed individuare -ab origine- gli scostamenti significativi rispetto al Platt's o al prezzo medio Italia: il sistema dovrebbe generare una sorta di "warning" da mettere a disposizione della GdF affinché accerti la provenienza della merce ed applichi le sanzioni previste (anche il ritiro dell'autorizzazione). Unitamente a ciò potrebbe essere "aggiornato", senza lunghi iter parlamentari, il D. Lgs. 112/98 (relativo al "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli enti locali", ndr) prevedendo a reintrodurre -nelle vendite sotto costo- i carburanti che, all'epoca erano stati espunti perché sotto sorveglianza. Per effetto combinato dei due provvedimenti a costo zero, forse potremmo avere un quadro più chiaro ed un'area di intervento più efficace. Sempre che si abbia la voglia di "perseguire" chi delle regole fa strame! E, poi, ci sono quei circa 5000 impianti con un erogato/anno fino a 300 Klt: non sono quelli un veicolo utilizzabile per chi ha voglia di aggirare le regole? Forse è arrivato il momento di chiuderli d'imperio.

**Finalmente è andato a buon fine il complesso negoziato avviato tra gestori e UP per la tipizzazione del contratto di commissione. Quali sono i riflessi positivi sulla categoria?**

Vorrei evitare di fare ricorso ad eccessive enfaticizzazioni ma, non c'è dubbio, che questo accordo rappresenta una svolta

-senza aggettivi- per il settore. Un settore che si trasforma alla velocità della luce, un settore dal quale escono operatori internazionali importanti (forse una riflessione politica bisognerebbe farla sul tema), deve poter contare anche su strumenti contrattuali in grado di cogliere tali trasformazioni. Se da una parte abbiamo veri e propri "rider" che incuranti delle norme e delle regole fanno i loro affari -spesso alle spalle dei consumatori oltre che dei Gestori- noi abbiamo avuto il coraggio di azzardare un'altra visione del Mondo nella quale le compatibilità possono essere raggiunte. Ci auguriamo che su questo schema contrattuale, molto più articolato di quello sottoscritto all'epoca con Assopetroli- possano registrarsi le convergenze di operatori indipendenti che hanno a cuore il futuro di questo settore. Un settore che, allo stato dell'arte, appare traballante e forse senza prospettive. Ciò dovrebbe indurre tutti ad una seria autocritica ed a una decisa sterzata.

### **Alla fine della trattativa avete riconosciuto le capacità e la costanza dell'Unione Petrolifera nel dialogare positivamente con i gestori. Si apre una nuova era fatta di collaborazione?**

Con Up il rapporto -per quanto difficile e dialetticamente conflittuale- non si è mai interrotto. Certo anche l'Associazione degli "industriali del petrolio" deve trovare una sintesi fra i vari soggetti che vi aderiscono e non sempre -come capita anche nel Sindacato dei Gestori- è cosa facile. L'importante è che, alla fine l'intesa si sia raggiunta anche grazie alla capacità dell'Unione Petrolifera di guardare avanti e non farsi risucchiare nelle sabbie mobili di chi sostiene che non si può far niente in questo settore e che tutto debba essere lasciato andare a infrangersi sugli scogli dell'indifferenza. Senza nemmeno provare a raddrizzare la prua. L'Up e noi, siamo stati dell'avviso opposto: se per noi, è stato difficile superare barriere "ideologiche" per Up è stata una scommessa la ricerca di un punto di convergenza che cogliesse le esigenze di tutti. Bisogna essere laici e riconoscere -anche all'interlocutore che presidia il campo avverso- i meriti. Ciò non vuol dire che siamo d'accordo con UP su tutto. Anzi! Quindi, da domani, riprenderemo a confrontarci anche su altri argomenti, magari partendo da filosofie e visioni opposte. Senza preclusioni. Come sempre. Ma con l'obiettivo di provare a salvare il settore. Anche da se stesso e da anacronistici egoismi.

### **Però la controparte dei gestori sono sempre più i retisti, che prendono piede. In questo caso quali strategie di contrattazione si possono adottare?**

Intanto va riconosciuto che i Gestori hanno avuto il coraggio delle loro scelte (come nel caso del contratto di Commissione): adesso aspettiamo che anche i retisti decidano cosa fare. Da quale parte stare. Da una parte c'è un sistema fatto di regole e di rapporti che consentono di traguardare un futuro nel quale possa esserci spazio (ed economia) per tutti; dall'al-

tro c'è la giungla "dell'imprenditore mordi e fuggi" che intende approfittare del momento di crisi identitaria del settore per fare affari negando regole e mercato. Finché dura. Mentre con i primi si può costruire, con i secondi non si possono avere rapporti. Si sono posti essi stessi fuori dal Mercato e dalle regole che lo ispirano, fondando le loro fortune sulla legge del più forte e sull'assenza di un sistema sanzionatorio che li rende novelli "corsari" dei nostri mari. Anche la più organizzata delle consorterie (come narra la storia della Tortuga), alla fine, conosce il tramonto e, per questi soggetti, mi auguro che continuerà a non esserci spazio e interlocuzione. Forse è arrivato il momento di ripensare -complessivamente- alle regole che governano il nostro settore per restringere gli spazi a questi soggetti che, come le cavallette, stanno distruggendo la possibilità di raccolto. Per tutti. A cominciare dai Consumatori (sulla qualità dei prodotti) per finire a soggetti -aziende e retisti- che rispettano le regole. Il dumping va in ogni modo perseguito e sconfitto non fosse altro perché rappresenta un sistema di concorrenza scorretto e falsato. Ci vuole un grande patto direi -osando sul piano della dialettica- degli Onesti che hanno a cuore i destini del settore: insieme si possono (e si devono) riscrivere le regole per confrontarsi con la Politica rivendicando spazi, autonomie ed un nuovo sistema per far ripartire il settore (che vuol dire lavoro, investimenti, servizi, ecc.).

### **L'auto elettrica può essere per i gestori una nuova opportunità e un'occasione di rilancio?**

Nessuno vuole nascondere la testa sotto la sabbia ma, prima di parlare allo stomaco dei cittadini, sarebbe opportuno parlare alle loro intelligenze. Per i prossimi 30 anni -almeno- i combustibili fossili saranno centrali per le economie (ed i trasporti) dei paesi più industrializzati. Sarebbe quindi corretto -da un punto di vista comunicazionale- raccontare alla gente come si produce (e come si stocca?) l'energia elettrica. In Italia più di un terzo viene ottenuta bruciando carbone e quella di importazione viene anche da centrali nucleari dei Paesi confinanti con il nostro. Quindi il problema esiste soprattutto perché in Europa (senza andare in Cina o in Sud Africa) Polonia e Germania -tanto per fare un esempio- l'energia elettrica si ottiene bruciando carbone (per oltre il 75% nel primo caso e per circa il 40% nel secondo) e, come è noto, il carbone non è proprio la combustione più ecologica in circolazione. Il problema è di prospettiva e di investimenti nel settore della motoristica che rendano più sostenibile l'ambiente senza distruggere prima di costruire. Solo perché fa trend. Se solo rottamassimo i vecchi diesel e li sostituissimo con i nuovi Euro6 avremmo risolto gran parte dei problemi; e se concentrasimo gli interventi su sistema GTL che ha come prodotto un gasolio privo di emissione di particolati, avremmo fatto un altro passo in avanti. Per essere chiari fino all'impopolarità non sono tra quelli che plaudono al fotovoltaico assistito (per il quale stiamo pagando ad Enel una bolletta annuale astro-

nomica) per i guasti che ha prodotto (fare gli ecologisti con il portafoglio della collettività è troppo facile) o all'eolico con sgravi fiscali a perdere: occorre una politica energetica di respiro che sappia coniugare -al di là degli interessi del singolo operatore elettrico- gli interessi dell'industria con quelli del Paese, di ciascun cittadino che non può più essere chiamato solo a pagare ma deve anche sapere e decidere. In questo quadro la nostra Categoria sarà pronta a fare la sua parte sempreché le scelte dell'industria elettrica, non virino verso altri orizzonti. Magari con l'arrivo di un forte contributo per la sostituzione dei motori a combustione interna con l'elettrico o con la partecipazione di Comuni che vorranno mettersi la medaglia di essere i primi o i più ecologisti. Poi ci saranno problemi legati alla percorrenza effettiva e quelli derivanti dallo smaltimento delle batterie. Ma su questo tutti tacciono. Anche i più fanatici dell'elettrico.

**Alcuni singoli gestori hanno fatto ricorso contro la sentenza che ha escluso la possibilità per le associazioni dei gestori di chiedere il rispetto dell'accordo di colore Esso per i pacchetti di punti vendita venduti ai retisti. Può spiegarci i motivi che hanno reso necessaria questa azione?**

La risposta alla domanda è abbastanza semplice: le Organizzazioni di Categoria si sono mosse sul piano politico e sul piano giudiziario: su quello politico hanno ottenuto, in sede di Mise, che importanti operatori come Gros, Basile, Enerpetroli continuassero ad applicare ai Gestori ex Esso il vecchio Accordo fino alla definizione di una nuova Intesa; su quello giudiziario -al di là dei convincimenti di qualche avvocato- le Organizzazioni hanno vinto su tutta la linea. E' vero che c'è stato un primo rigetto da parte del Giudice del Lavoro del ricorso d'urgenza presentato dalle tre Federazioni per carenza di legittimità nella richiesta, ma è pur vero che, in opposizione a quella sentenza il Tribunale di Roma, in seduta collegiale (Collegio presieduto da un Presidente di Sezione) ha ritenuto le nostre motivazioni indiscutibili: ha cioè confermato che accordi one to one non possono essere fatti e le uniche legittimate a sottoscrivere -ai sensi della normativa vigente- Accordi sono le Organizzazioni di Categoria più rappresentative a livello nazionale. Con una postilla che si applica anche ai contratti di lavoro dipendente: il Sindacato è legittimato a fare gli Accordi ma i diritti lesi possono essere fatti valere solo dal singolo Gestore (lavoratore). Poi ci sono state altre sentenze -anche di Corte d'Appello- che hanno ribadito e rafforzato il pronunciamento dei Giudici di Roma.

Ecco perché sono partiti i primi ricorsi dei singoli, cui faranno seguito anche altre iniziative. Poi è intervenuto l'Accordo con la EG SpA che ha acquistato 1170 impianti dalla Esso, con la qual abbiamo riformato il vecchio Accordo del 2014. Abbiamo cioè dimostrato che un altro modo di relazionarsi è possibile. Fuori rimangono un paio di operatori che proprio non ne vogliono sapere: poiché la norma ed il giudicato sono chiari ci auguriamo che il Mise sia nelle condizioni di riportare questi operatori nella "legalità". Al rispetto della norma.

**La categoria si sta restringendo, i fronti contrattuali sono più numerosi rispetto al passato. Secondo lei esistono le condizioni per un'associazione unitaria di coloro che operano nelle stazioni di servizio? Quali sono i veri ostacoli?**

Io sono dell'idea che la forza contrattuale di una Categoria è data dalla sua capacità di interpretare i bisogni della sua gente, fuori dagli schemi un po' asfittici che ci portano, spesso, a guardare sotto dentro il nostro piccolo recinto. E sono anche convinto che sia possibile rilanciare una grande stagione contrattuale e cominciare dalla riscrittura condivisa della norma da farsi con tutti operatori interessati al futuro (lasciando fuori la canea di chi vuole solo distruggere). In questo quadro e ragionando in termini di necessaria riduzione del numero degli impianti sulla viabilità ordinaria ma anche su quella autostradale per la quale l'Amministrazione non voluto procedere alla chiusura di almeno 70 impianti lasciando che fossero "operatori emergenti" e senza struttura industriale a garantire il pubblico servizio in aree svantaggiate e ad erogato risibile (e ci sarebbe da chiedersi perché), ricercare una (sovr)struttura di sintesi fra le nostre tre Federazioni sarebbe non solo necessario ma anche indifferibile. Non basta dire che ci sono diverse sensibilità ed infatti da mesi lavoriamo all'unisono: lo sforzo sarebbe quello di fare un altro passo in avanti ma senza fretta e senza confusione. La ricerca dell'unità è un valore per tutti ciò che rappresenta ma non può essere solo un'operazione di vertice che vuole ricercare le compatibilità. L'unità, in sintesi, è il risultato di un processo dialettico che già si è mosso in moto. Nelle cose. I nostri gruppi dirigenti torneranno a confrontarsi nei prossimi mesi per valutare come avviare una riflessione collettiva che abbia al centro le scelte, la strategia e la tattica per arrivare a centrare l'obiettivo. Senza che alcuno perda la sua storia e senza che alcuno lasci l'ancoraggio alla sua casa-madre. Un'unità operativa e, poi, vedremo come le cose potranno evolversi. Sono fiducioso.

(E.V.)

## MICHELI (FIGISC): I "MA" SU FATTURA, ANAGRAFE, UP E AUTO ELETTRICA

*Il rinvio dell'obbligo di fattura elettronica "è un fatto positivo" anche se "altre questioni ancora aperte sul provvedimento"; l'anagrafe carburanti serve per la ristrutturazione del settore ma non aiuta a debellare il fenomeno dell'illegalità; nel negoziato con l'Unione Petrolifera "vi sono stati dei punti di convergenza su alcune questioni generali ma per essere realisti ciò non toglie che ognuna delle parti svolga la tutela di interessi diversi e chiaramente sperequati"; sull'auto elettrica c'è "il senso di una direzione certo possibile e persino necessaria, ma con un elevato grado di confusione".* **Maurizio Micheli**, Presidente della Figisc, non è particolarmente soddisfatto quando si parla delle questioni calde del momento per la rete carburanti. Nell'intervista che segue spiega il perché.



Maurizio Micheli

**Dopo una lunga trattativa è stato rinviato al primo gennaio 2019 l'obbligo per i gestori di emettere fattura elettronica ai clienti che ne fanno richiesta. Sarete pronti per allora? Come vi state organizzando per adempiere alla norma?**

È un fatto positivo che gli obblighi di questa categoria siano stati equiparati a quelli di tutti gli altri operatori, anche proprio per gli evidenti limiti della rete a poter funzionare come stress test della introduzione della fatturazione elettronica. Ci stiamo convenzionando a livello centrale (e vi sono anche altre soluzioni a livello territoriale) per la fornitura di soluzioni informatiche e tecniche che ci permetteranno di essere pronti per la scadenza. Beninteso vi sono altre questioni ancora aperte sul provvedimento, come ad esempio la tassabilità o meno del bonus sul 50% degli oneri della moneta elettronica.

**Finalmente l'anagrafe carburanti è pronta. Tra gli obiettivi, c'è quello di rendere i dati più affidabili e tempestivi. Pensa che possa aiutare anche a debellare il fenomeno dell'illegalità?**

Qui l'illegalità (almeno come viene intesa in questo settore) c'entra poco, considerato che per installare un punto vendita sono necessarie autorizzazioni urbanistiche, edilizie e di sicurezza e che il fenomeno è un fatto che riguarda il circuito commerciale a monte. L'anagrafe serve a mappare ed a riassumere in un quadro coerente il complesso della rete, a rendere chiare le incompatibilità, insomma è uno strumento per fare quella ristrutturazione che è la finalità della norma (e forse a sapere, una volta per tutte, quanti sono gli impianti della rete più plebataria tra i Paesi comunitari).

**Quali misure andrebbero quindi prese per contrastare questa piaga?**

In questo settore l'illegalità è costituita dalle frodi, dal contrabbando, dall'evasione delle accise, dai flussi internazionali di prodotto illegali, dalle relazioni con la criminalità,

ecc., fattori tutti che sono "a monte" del circuito finale tra benzinai e consumatori. Misure ne sono già state prese; basterà ricordare le disposizioni direttoriali dell'Agenzia Entrate del 2016 in materia di esportatori abituali, la legge 232/2016 sulla tracciabilità della circolazione dei prodotti energetici nonché sulla revisione dei criteri autorizzativi dei depositi fiscali di carburanti, la legge 96/2017, sulla solidarietà fiscale tra cedente e cessionario, la legge 205/2017 in materia di piani di controllo antifrode, di autorizzazioni allo stoccaggio presso depositi di terzi, di pagamento anticipato dell'IVA all'immissione al consumo, e via discorrendo, oltre a citare i quotidiani risultati di operazioni sul campo effettuati con successo dalla Guardia di Finanza.

**Finalmente è andato a buon fine il complesso negoziato avviato tra gestori e UP per la tipizzazione del contratto di commissione. Quali sono i riflessi positivi sulla categoria?**

La tipizzazione del contratto di commissione sta andando in porto a distanza di sei anni dalla norma Monti (L. 27/2012), non proprio una grande velocità, specie tenuto conto dei cambiamenti del mercato. Quanto agli effetti, di qualunque segno siano, sono tutti da valutare nel tempo da qui in avanti. E che il contratto di commissione sia alla fin fine l'unica variabile finora codificata tra le nuove tipologie contrattuali previste da quella legge evidenzia bensì un passo avanti, ma anche dei limiti nell'affrontare l'evoluzione del settore sotto il profilo degli strumenti contrattuali e delle politiche commerciali del prezzo.

**Alla fine della trattativa avete riconosciuto le capacità e la costanza dell'Unione Petrolifera nel dialogare positivamente con i gestori. Si apre una nuova era fatta di collaborazione?**

Vi sono stati dei punti di convergenza su alcune questioni generali (ristrutturazione, illegalità, ad esempio), ma per

essere realisti ciò non toglie che ognuna delle parti svolga la tutela di interessi diversi e chiaramente sperequati. Peraltro, l'Unione Petrolifera è oggi impegnata su fronti diversi da quelli di una seria revisione dei rapporti coi gestori: il contrasto all'illegalità, come già detto, ma anche le fughe "ideologiche" sulla "fine del petrolio", alcuni marchi storici non ci sono più, dissolti nel mondo dei retisti, altri hanno dato il via a fusioni, qualcuno persino esce dall'Associazione, il mercato è fortemente competitivo, fattori tutti che complicano il quadro.

### **Intanto però la controparte dei gestori sono sempre più i retisti, che prendono piede. In questo caso quali strategie di contrattazione si possono adottare?**

Bisogna distinguere: il "modello grossista" di Esso ha oggettivamente ampliato il ruolo dei retisti, cedendo loro una quota del 13% della rete marchiata e/o convenzionata (quindi ancora retisti) con le petrolifere. Se la strategia di base rimane pur sempre quella di avere contratti collettivi e tipizzati e conseguenti accordi, il vero nodo è dato dal come poi ogni singola di queste reti "minori", ma del tutto autonome, interpreti il mercato, le politiche di prezzo, ecc. che condizionano totalmente il gestore. Ritorna il problema, di quali siano le figure e gli strumenti contrattuali più idonei, fra i molti possibili, ad affrontare questo processo.

### **L'auto elettrica può essere per i gestori una nuova opportunità e un'occasione di rilancio?**

Consiglio di guardare i dati ACI del 2017 sul parco circolante: a fronte di 38,5 milioni di vetture in Italia, 0,2 milioni sono elettriche. Sul tema in generale, cito di sfuggita un articolo comparso su Staffetta qualche giorno fa, in cui si parla di uno studio del Center on Global Energy Policy della Columbia University di New York, secondo cui "le diverse proiezioni effettuate da enti governativi, think tank, banche di investimenti, compagnie petrolifere e società di consulenza sulla diffusione della mobilità elettrica nei prossimi anni e i loro impatti sui mercati petroliferi mostrano risultati molto diversi l'uno dall'altro". Questo è lo stato reale dell'arte: il senso di una direzione certo possibile e persino necessaria, ma con un elevato grado di confusione. Parlare di opportunità e rilanci in fondo alla filiera è un esercizio inutile per ora.

### **Alcuni singoli gestori hanno fatto ricorso contro la sentenza che ha escluso la possibilità per le associazioni dei gestori di chiedere il rispetto dell'accordo di colore Esso per i pacchetti di punti vendita venduti ai retisti. Può spiegarci i motivi che hanno reso necessaria questa azione?**

La sentenza di cui si parla dice che se le associazioni dei gestori non sono titolate a stare in giudizio dal giudice del lavoro, lo sono i singoli gestori per le cause civili in materia di inosservanza delle clausole contrattuali, di abuso di dipendenza economica, ecc., nonché afferma la nullità delle pattuizioni one to one. Un congruo numero di gestori ha di conseguenza dato avvio ad ordinarie azioni legali individuali.

### **Avete in mente azioni anche a livello di associazione?**

Il ruolo delle associazioni è quello di offrire assistenza ai gestori che agiscono in sede legale, nonché di sollecitare, in tutte le sedi, al rispetto delle norme relative ad accordi e contratti. Con alcuni risultati sul fronte dei retisti che accedono a trattare collettivamente: è il caso dell'importante accordo sottoscritto il 17 luglio per i 1.200 impianti a marchio Esso rilevati da EuroGarages Italia. E con azioni di mobilitazione verso i retisti "irriducibili", come, ad esempio, lo sciopero dei gestori degli impianti di Petrolifera Adriatica in tre regioni italiane.

### **La categoria si sta restringendo, i fronti contrattuali sono più numerosi rispetto al passato. Secondo lei esistono le condizioni per un'associazione unitaria di coloro che operano nelle stazioni di servizio? Quali sono i veri ostacoli?**

Il tema non è nuovo: se ne parlò, solo "esplorativamente", anche circa vent'anni fa. Tuttavia, la vera questione, al di là dell'unità operativa che già contraddistingue il lavoro delle tre associazioni, è quella di cercare, trovare e condividere una visione d'insieme del ruolo del gestore futuro possibile in un mercato del tutto diverso dal passato, delle figure contrattuali e imprenditoriali più articolate e flessibili, dell'essere "sindacato" od "associazione professionale", insomma questioni di peso. Un processo, mi si lasci dire, nient'affatto scontato. La questione della "unità" e/o della "trinità" (per usare una metafora teologica) delle associazioni viene solo dopo, sempre che ve ne sia la necessità e, soprattutto, che ve ne sia ancora il tempo. (E.V.)

## CECCATO: INNOVARE NEL SOLCO DELLA TRADIZIONE, STRATEGIA VINCENTE

*Alberto Kullovitz, Direttore Generale della Ceccato, annuncia la presentazione di un brevetto a Oil&nonoil e spiega le scelte commerciali e la particolare attenzione per i retisti. Rapidità nell'evasione degli ordini e personalizzazione dei lavaggi alla base degli ottimi risultati. La società punta a nuove quote di mercato in Italia e all'estero.*

Ingegnere meccanico, Alberto Kullovitz ha portato in Ceccato, dove aveva lavorato venti anni fa, una parte dell'esperienza maturata all'Aprilia in "assetto e accelerazione" e tutte le competenze accumulate in successivi incarichi da dirigente in aziende multinazionali. In un anno ha aumentato il numero dei dipendenti e creato il clima di serenità e fiducia che, da buon giocatore di rugby, mette alla base di ogni successo di squadra

### CECCATO È FUORI DAL GORGO?

Sicuramente. Il 2018 è un anno positivo per tutti, ma per noi è particolarmente soddisfacente, perché abbiamo definitivamente cancellato l'incertezza che ha accompagnato la prima fase di rilancio della società e di riposizionamento del brand. Abbiamo capitalizzato e valorizzato l'attento lavoro degli ultimi anni, anche quelli precedenti al mio ritorno in azienda.

Quest'anno il nostro budget è volutamente ambizioso. Sono persuaso che i numeri che forniremo a fine anno confermeranno la nostra significativa crescita sia in Italia che sui mercati esteri, dove negli scorsi anni ci eravamo indeboliti significativamente e ora registriamo un bel fiorire di ordini. Questo risultato, che ha avuto positivi riflessi sugli occupati, ci dà una forte spinta motivazionale. Non sono sensazioni: le forniture per Eni e Q8 sono realtà.

### QUAL È LA CHIAVE DI QUESTA CONSOLIDAMENTO?

Ripeto: ho trovato un lavoro ben impostato. Mi sono limitato ad accelerare alcuni processi: abbiamo ristrutturato la produzione, mettendo a punto programmi che migliorano il prodotto, ci consentono di consegnare in quattro sei settimane macchine personalizzate, definite con il cliente. Al di là della riorganizzazione produttiva abbiamo ripreso ad ascoltare il cliente,

seguirlo costantemente, sia esso proprietario di un impianto o una compagnia. Infine, ripuntare sugli impianti industriali si è rivelata una mossa ricca di soddisfazioni che, al di là della robusta commessa che abbiamo ottenuto dall'Azienda Trasporti di Milano, completa un quadro positivo.

Ritengo che anche essere fuori dalla "chimica" semplifichi il nostro lavoro che è quello di fare begli impianti, ben funzionanti, lasciando libero il cliente di scegliere i detersivi che preferisce senza sentirsi vincolato da politiche commerciali che obbligano ad acquistare un determinato prodotto.

### HA PARLATO DI LAVAGGISTA CON UN IMPIANTO E COMPAGNIE PETROLIFERE...

E' evidente che abbiamo una fortissima attenzione per i retisti a cui offriamo gli stessi servizi che offriamo alla compagnia, proponendo, per esempio, macchine coi colori del brand. Inoltre, a conferma della maturità del nostro prodotto, abbiamo esteso la garanzia sui loro impianti a tre anni e abbiamo studiato un programma che si interfaccia con i loro sistemi di pagamento e le loro carte, in modo che l'automobilista con la stessa carta possa utilizzare anche il lavaggio. Siamo a Oil&nonoil per dire che Ceccato ha ripreso il posto che gli compete nel settore ed è un partner affidabile per il lungo periodo.

### CI SONO DIFFERENZE TRA LE RICHIESTE DEI CLIENTI ITALIANI E QUELLI ESTERI?

Direi poche tra i clienti mediterranei. Francesi, Spagnoli, Italiani scelgono prodotti con caratteristiche simili. I mercati nord europei, dove il lavaggio costa trentacinque quaranta euro, puntano su macchine che diano un segno di opulenza.

### QUALI TIPI DI IMPIANTI SONO PIÙ RICHIESTI?

Sicuramente i portali, mentre sono in calo i numeri del tunnel. Ormai sono richiesti piccoli tunnel, agili, da 30 auto ora. Sono in leggera ripresa le piste, ma è difficile

che si realizzino grandi impianti a piste, piuttosto si affiancano al portale una-due piste. Questo soprattutto al Nord, che per le piste è un mercato saturo, al Sud c'è ancora un po' di spazio. Nei Paesi dell'ex Unione Sovietica invece le piste sono tra gli investimenti più frequenti.

### C'È SPAZIO PER L'INNOVAZIONE?

L'elettronica è la chiave dell'innovazione in tutto. Garantisce un ammodernamento della gestione. Nei fatti il lavaggio standard è destinato a durare. Magari qualcuno mi smentirà, ma all'orizzonte non vedo nulla che rivoluzioni a breve il lavaggio classico.

### PUNTATE SULLA RIDUZIONE DEI CONSUMI?

Le nostre parole d'ordine sono: esemplificazione della vita del gestore e integrazione con i sistemi di pagamento.

Sulla riduzione dei consumi siamo intervenuti molto, con buoni risultati, ma non vediamo grandissime possibilità di ulteriori significativi tagli. Più facile puntare sul riuso dell'acqua. A questo punto ridurre i consumi di acqua e corrente, secondo noi significa riduzione delle prestazioni

### OFFRITE IMPIANTI CHIAVI IN MANO?

Siamo in grado di fornire la soluzione "chiavi in mano". Questo tipo di soluzione ci viene più richiesto dagli enti pubblici. Siamo strutturati per fornire il servizio, ma riusciamo a collaborare bene con le società che ci propongono i clienti stessi.

### QUAL È LA NOVITÀ CHE PRESENTATE A OIL&NONOIL ?

La novità riguarda il lavaggio furgoni, una nicchia interessante. Il sistema brevettato permette di lavare la parte alta dei furgoni in modo semplice, con la gestione di spazzole standard. Penso che possiamo non dire di più, perché siamo in fiera anche per presentarla e spiegarla.

## ARBOH: QUEL REDDITO... AUTOMATICO

*La vending machine assicurano buoni incassi sia nei lavaggi che nelle stazioni di servizio con la vendita di olio, prodotti per la cura e bellezza auto, bibite e caffè. Il gradimento della soluzione è omogeneo. I risultati sono molto buoni negli impianti presenziati. L'ammortamento può avvenire in due anni. A Oil nonoil attesi retisti e compagnie petrolifere*

**Romano Ferretti** sono quindi anni che si occupa di vending machine e, nonostante abbia sempre ottenuto buoni risultati, non ha mai smesso di innovare e cercare nuove nicchie.

### Qual è il panorama della distribuzione automatica nelle stazioni di servizio? Riesce a fornirci alcuni valori di riferimento?

Noi vendiamo principalmente prodotti per la cura dell'auto, a marchio Washtime. L'analisi riguarda due blocchi: per le vending "cura auto" e vending Oil (ne abbiamo installate più di 1500 in Italia tra stazioni di servizio e/o centri lavaggio) l'andamento è buono soprattutto quando gli erogatori sono posizionati in aree frequentate siano ben visibili. In genere il buon andamento degli incassi consente di ammortizzare la macchina in due anni; Per i distributori del "drink e caffè" (ne abbiamo vendute circa 300) non abbiamo un controllo "diretto", ma constatiamo un positivo andamento delle vendite specialmente nei mesi estivi.

### Quali sono i tre prodotti più erogati?

Nelle vending Oil le vendite più significative sono di prodotti economici, con prezzo medio al pubblico di 6,00 euro, ma sono buone anche le vendite a costi più elevati di brand come Castrol. Per le vending "cura auto", si vendono prodotti che stanno nella fascia dallo 0,50 ai 4/5 euro. Apprezzatissime sono le "salviette cruscotto" e Pelli sintetiche di costi veramente contenuti e di buona qualità.

### Qual è l'andamento del servizio vending negli impianti di lavaggio?

Dobbiamo prima di tutto ben chiarire la differenza tra gli autolavaggi in self senza personale e quelli con personale. Se il personale è parzialmente presente e cura le vending... le macchine danno risultati

di vendita veramente ottimali con ammortamenti, questo se l'autolavaggio lavora discretamente, anche in 12/18 mesi.

### Le vostre macchine sono già predisposte per la trasmissione dei dati degli incassi all'Agenzia delle entrate?

Le nostre macchine - chiarisce Valter Belcari, responsabile tecnico della società - già da 10 anni hanno la porta seriale per collegarsi e comunicare dati. Molto importante è la nuova produzione in versione TMT.

Queste macchine si possono mettere in rete e gestire in remoto.

Con la tastiera a touch screen possiamo dare anche informazioni dei prodotti ecc...ma la cosa più importante è che sono idonee alla legge 4.0 che prevede il superammortamento del 250%

### Le vendite di prodotti e i margini in quali tempi generalmente consentono l'ammortamento dell'investimento?

I margini sui prodotti sono buoni mediamente del 50%, questo è a discrezione di chi gestisce il lavaggio o la stazione di servizio, si può scegliere di offrire solo il servizio o di avere macchine da profitto. La Arboh effettua vendite con un sistema di noleggio+ riscatto in 24 mesi, questo perché dai dati che abbiamo in mano possiamo dire che un Car Wash con vendite medie di lavaggi riesce in 2 anni ad ammortizzare la macchina.

Tutto questo è valido anche per la vending OIL e le robot Oil che danno la possibilità di fare un cambio olio a costi veramente economici e vendite elevate, fino a 200 confezioni da 1 litro al mese di olio.

### La vendita di distributori di olio in lattina rappresenta una fetta importante del vostro fatturato?

Tutto questo è valido anche per la Vending OIL e le Robot Oil (aspiraoil in self service) che danno la possibilità di fare un cambio olio a costi veramente economici e vendite elevate. E' un tipo di

vendita in forte crescita che, senza dubbio, fa salire il fatturato a mano a mano che i clienti prendono dimestichezza con la macchina.

Con la IP Petroli stiamo effettuando un primo sondaggio delle vending Oil con vendita solo di oli IP nelle stazioni IP Matic.

I risultati si ottengono solo se le macchine sono ben posizionate (90% di importanza) in stazioni che hanno un buon fatturato.

### Quali sono le aree di Italia in cui è più diffuso il servizio vending?

Per quanto riguarda il nostro settore abbiamo una discreta omogeneità.

### Quali soluzioni proponete per la protezione della merce e degli incassi?

La protezione maggiore da fare ai distributori è quella assicurativa, gabbie, chiusure particolari non servono molto, anzi a volte creano maggiori danni.

La nostra esperienza (oltre 15 anni e più di 1800 macchine installate) conta all'incirca 13 atti vandalici annui e ci fa sostenere che è antieconomico creare particolari strutture. Va comunque tenuto di conto che le nostre macchine nella maggioranza dei casi funzionano a gettoni.

Le vending possono funzionare a monete / Banconote e/o Gettoni, Carte di Credito, Bancomat / chiavette Card e con il nuovo sistema con acquisti direttamente da cellulari collegati alle carte di credito.

### Quale genere di visitatore vi attendete a Oil&nonoil?

Compagnie petrolifere, pompe bianche che vogliono aumentare i servizi da dare al cliente per fidelizzarli sempre di più.

### Quali sono le tre parole che meglio descrivono il valore della distribuzione automatica?

Disponibilità sempre nelle 24 ore; prezzi buoni; prodotti di consumo veloce.

## ASSOLAVAGGISTI: UN RIFERIMENTO SICURO NEL COMPLESSO INTRECCIO DI INNOVAZIONE E NORMATIVA

*Lavaggesta-gestore o gestore-lavaggesta, Giuseppe Sperduto, presidente di Assolavaggesti-Confesercenti, ha da sempre sensibilità per i temi della categoria. Dedicò parte del suo impegno alla crescita e difesa dei professionisti del lavaggio alle prese con concorrenza sleale, innovazione tecnologica, norme ambientali e fiscali ...*

**A tre anni dalla fondazione, Assolavaggesti è presente in tutta Italia? Quali sono le regioni in cui si registra maggiore attenzione all'organizzazione?**

Lazio, Lombardia, Toscana, Emilia Romagna, Piemonte, Calabria e Sicilia sono le regioni in cui è stata più pronta la risposta degli imprenditori del lavaggio. Assolavaggesti comunque vanta la presenza nazionale diffusa e questa opportunità di sviluppo è data dalle sedi del network Confesercenti, presenti in tutto il territorio. Insomma un'organizzazione diffusa e presente ma a prevalente trazione centro Nord, anche se registriamo impegno e attivismo soprattutto nelle due importanti regioni del Sud a cui facevo cenno. Da sottolineare che Assolavaggesti riceve chiamate dirette di singoli operatori da tutto il territorio, in cui si segnalano diversi problemi: soprattutto amministrativi e di concorrenza sleale.

**“Lo zoccolo duro” associativo è sempre costituito da gestori-lavaggesti? Come sono i rapporti con gli imprenditori che investono solo nel lavaggio?**

Lo “zoccolo duro” è quello a cui si fa riferimento, ovvero i gestori dei distributori carburanti e al tempo stesso lavaggesti. Anche se io non parlerei più dello zoccolo duro: la rappresentanza, tutta, è in una fase di passaggio cruciale. Occorre ricostruire la vita associativa riuscendo a fare un giusto mix tra rivendicazione e innovazione, tra contatto diretto e utilizzo dei social.

Ciò vale per entrambe “le categorie”: benzinai e lavaggesti o solo imprese di lavaggio. Queste ultime segnalano le stesse problematiche delle altre, con più intensità: dipende dal contesto in cui operano e in particolare dall'investimento effettuato, che in questi casi è molto elevato e quasi sempre maggiore rispetto ad un'attrezzatura di lavaggio più semplice.

**Le stazioni di servizio stanno cambiando, il loro numero si sta gradualmente riducendo, gli indipendenti hanno sempre più stazioni che curano direttamente. Come vede il futuro del lavaggio e del gestore lavaggesta nei punti erogazione dei carburanti?**

La situazione è molto critica. I costi di gestione, i ridotti margini e soprattutto i costi del personale sono talmente elevati che hanno rappresentato la spinta all'introduzione dell'automazione. In questo contesto di trasformazione, di riduzione della rete distributiva e delle attività, nell'immediato dobbiamo contrastare la concorrenza sleale che si è sviluppata nel Paese, l'illegalità diffusa, censurare comportamenti al di fuori delle regole, far capire agli interlocutori, industria petrolifera, privati

e istituzioni, che sulle stazioni di servizio vi è un problema serio e non più rinviabile di sostenibilità economica, nel rispetto, sacrosanto, delle norme. Non ultimo il rapporto con la clientela: un comportamento corretto rappresenta un doppio interesse per i consumatori; un servizio di qualità, corretto in termini ambientali e che ritorna alla comunità in termini di tasse. In termini più generali, dobbiamo aprire una discussione puntando allo sviluppo delle attività commerciali e la qualità dei servizi erogati se guardiamo alla prospettiva: una vera e propria stazione di servizio capace di erogare prodotti di diversa origine, offrire servizi e opportunità di consumo.

Oggi anche il futuro del lavaggio e del gestore lavaggesta è a rischio: i servizi tendono a essere sacrificati in nome del prezzo; tendenzialmente la maggioranza di noi è costretta a fronteggiare una concorrenza molto dequalificata.

**Quali sono i temi più caldi per gli operatori?**

Innovazione e concorrenza sleale sembrano le due facce della stessa medaglia con la quale ci troviamo a fare i conti: comunicazione telematica dei corrispettivi, fatturazione elettronica per le partite iva da un lato, in altri termini l'innovazione dei sistemi di pagamento, della fiscalità e vorrei anche dire del marketing e dall'altro l'apertura di numerose attività di lavaggio minori, con bassi, bassissimi investimenti, che scatenano una concorrenza al ribasso, non qualitativa, rischiando di mettere a repentaglio le attività più strutturate.

**I lavaggesti sono coinvolti nella trasmissione dei dati degli incassi delle vending machine all'Agenzia delle entrate, si procede con la giusta gradualità o ci sono intoppi?**

Intoppi burocratici ci sono stati, ma non più ora. Semmai il problema è la confusione di notizie, l'intrecciarsi di disposizioni e tempi di adeguamento troppo brevi e la mancanza di una comunicazione univoca. Non abbiamo ancora raggiunto il numero totale di adesione al sistema di comunicazione. Dobbiamo ulteriormente sollecitare la categoria ad adempiere nelle forme e nei tempi. Per questa ragione torniamo sull'argomento in occasione di Oil&nonoil con un convegno sui temi dell'innovazione fiscale, non ultima quella della fatturazione elettronica, per fare chiarezza e sollecitare una risposta della categoria.

**Il controllo degli scarichi e lo smaltimento dei fanghi sono operazioni che garantiscono il rispetto dell'ambiente, gli operatori sottolineano difficoltà nel rispetto delle norme?**

La questione non è il rispetto della norma in senso stret-

to, ma dei tempi e dei costi e a volte anche delle attività di verifica: spesso un lavaggio a norma, che ha effettuato gli smaltimenti e le verifiche periodiche costate migliaia di euro, che utilizza costosi prodotti certificati, con attrezzature e depuratori a norma, si trova ad essere interessato da controlli stringenti su aspetti anche marginali, mentre ci sono attività, probabilmente non censite come attività di tipo industriale, che non sempre vengono adeguatamente controllate. Qui si genera un corto circuito.

Ben vengano i controlli ma a tutte le attività. Le difficoltà semmai si incontrano, come dicevo, con le società di smaltimento per costi e tempi di intervento che variano sostanzialmente una dall'altra.

### **Secondo lei gli automobilisti sono sensibili al tema dell'impianto di lavaggio "ecologico"?**

Non tutti e non allo stesso modo. Vorrei dire che la maggioranza dei consumatori è poco informata e spesso è più attratta dal prezzo del servizio al ribasso, piuttosto che del fatto che l'impianto di lavaggio operi nel rispetto delle norme o ponga in evidenza scelte commerciali e ambientali rispettose dell'ambiente. In prospettiva mi auguro prevalga questa sensibilità: per ora è ancora minoritaria.

### **Quali voci incidono di più nei costi di gestione del lavaggio?**

Il costo ovviamente delle attrezzature di lavaggio in primis e i costi connessi di strumenti e organizzazione della stazione di lavaggio e poi nell'ordine: il personale, l'energia elettrica, gli smaltimenti dei rifiuti e le analisi di controllo, acqua, prodotti in uso.... e tutto questo per stare in regola.

### **Il fenomeno dei lavaggi che non si attengono a tutte le norme è in calo? E' un comportamento che si attua solo nei grandi centri urbani? Quali scelte per combattere queste forme di abusivismo che falsano anche il prezzo medio del lavaggio?**

Il fenomeno dell'apertura dei lavaggi "artigianali" si continua a diffondere nei centri urbani non solo di grandi dimensioni: ora ci segnalano che queste piccole attività stanno aprendo anche in centri minori determinando una forte concorrenza al "ribasso", così come ho indicato in precedenza. Lo voglio dire con chiarezza: noi di Assolavagisti Confesercenti proponiamo di adottare l'Autorizzazione Unica Ambientale come forma di autorizzazione per tutte le attività di lavaggio, sia di nuova realizzazione che in scadenza di rinnovo e proponiamo di censire tutte le attività esistenti, senza distinzione e sottoporle agli stessi controlli. (E.V.)

## **AL VIA LA TERZA EDIZIONE DELL'OSCAR DELL'AUTOLAVAGGISTA**

*Al link <https://www.oilnonoil.it/oscar-dellautolavaggista/> disponibili i moduli per partecipare al riconoscimento che premia i professionisti del lavaggio. Occorre inviare i moduli entro il 30 settembre. La premiazione fissata per il 10 ottobre. Ai vincitori, oltre alla targa di riconoscimento e a una somma forfetaria di rimborso spese anche visibilità sui mezzi di informazione a disposizione degli organizzatori*

In occasione di Oil&nonoil (9/11 ottobre a Verona) si rinnova l'appuntamento con l'Oscar dell'autolavagista, promosso da Assolavagisti – Confesercenti in collaborazione con Mirumir.

I moduli per l'iscrizione e il regolamento sono scaricabili dal link <https://www.oilnonoil.it/oscar-dellautolavaggista/>. La documentazione va inviata entro il 30 settembre a [oscarlavagista@mirumir.it](mailto:oscarlavagista@mirumir.it). L'Oscar, giunto alla terza edizione, è stato istituito con l'intento di promuovere e valorizzare la professionalità degli operatori nei confronti delle aziende fornitrici e dei clienti degli impianti di lavaggio.

Il riconoscimento viene assegnato da una giuria a professionisti del lavaggio che, operando nel rispetto delle normative, forniscono servizi di qualità agli utenti.

La partecipazione è aperta a tutte le aziende che abbiano iniziato **l'attività di**

### **autolavaggio prima del 31 dicembre 2016 (salvo Start Up).**

Le categorie selezionate per l'edizione 2018 sono:

- START UP – riservato alle aziende del settore avviate dal 1 gennaio 2017
- IMPRENDITORIA FEMMINILE;
- MARKETING STRATEGICO – riservato alle aziende che hanno attuato strategie di marketing innovative ed efficaci;
- OSCAR ALLA CARRIERA – riservato all'azienda del settore attiva da più tempo.

Al momento della candidatura il lavagista deve indicare per quale categoria intende concorrere, l'indicazione non sarà vincolante per l'organizzatore e la giuria.

Alle aziende vincitrici sarà consegnata una targa di riconoscimento e sarà assicurato un rimborso spese forfetario di 300 ,00 euro come concorso alla copertura delle spese di viaggio.

Inoltre ai finalisti e ai vincitori verrà data visibilità attraverso tutti i mezzi di comunicazione a disposizione dell'organizzatore e di Mirumir , con l'intento di rafforzare l'immagine e promuovere l'azienda tra i clienti e nel bacino dei potenziali utilizzatori.

La cerimonia di premiazione è fissata per il 12 del 10 ottobre nella sala blu del padiglione 6 della fiera di Verona, in cui si svolge Oil&nonoil.



## FEDERMETANO: SETTANT'ANNI DI ESPERIENZA AL SERVIZIO DEL FUTURO DEL GAS NATURALE

Per celebrare il settantesimo della fondazione e analizzare le novità che riguardano il gas naturale per autotrazione, Federmetano uno degli storici patrocinatori di Oil&nonoil, rilancia Metanauto, l'evento che è stato per anni l'appuntamento degli operatori e delle aziende del settore.

La manifestazione è fissata per il 13 e il 14 novembre prossimo a Bologna, presso il Centro Congressi Auditorium, FICO Eatly World. I due giorni saranno l'occasione per un fitto confronto e dialogo tra istituzioni, Università e imprese sulle innovazioni che riguardano il metano per autotrazione e il suo utilizzo.

I lavori di Metanauto 2018 prenderanno in esame la filiera virtuosa del metano nelle sue diverse declinazioni - gassoso, liquido, biometano (gassoso e liquido) e indicheranno i canali di sviluppo e utilizzo del gas naturale.

Le parole chiave della 11° edizione di Metanauto sono: ecosostenibilità, cultura, sostegno alle aziende, capacità di fare squadra.

"Crediamo - dice il presidente Federmetano Licia Balboni - che una vera rivoluzione nella conoscenza di questo vettore energetico si possa realizzare solo attraverso un progetto culturale, che passa per una spinta alla comunica-



zione e al dialogo continuo con le amministrazioni centrali e locali, ma anche con i consumatori.

Occorre far comprendere che, come confermano studi accademici nazionali e internazionali, il metano è la risposta già pronta e utilizzabile, per la mobilità sostenibile".

I primi significativi passi in direzione del cambiamento li stanno compiendo le aziende di trasporto che desiderano rispondere a esigenze proprie di attenzione all'ambiente e risparmio, ma anche alle richieste dei grandi committenti che chiedono trasporti a basso "Carbon Footprint". A Metanauto, a illustrare le novità nella motorizzazione dei mezzi di trasporto merci interverrà Scania, che vanta un'ampia gamma di soluzioni a carburante alternativo. L'amministratore di Italscania, Franco

Fenoglio, annuncia che sarà presentato "un nuovo mezzo alimentato a metano, pensato per le grandi distanze, che assicura una riduzione di CO2 del 15% con l'utilizzo di metano di origine fossile e fino al 90% se alimentato a biometano".

Il calendario dei lavori prevede che nel pomeriggio della prima giornata, 13 novembre, il confronto sia incentrato su "Lng e bionetano: studi, progetti e case history". Il giorno successivo si affronterà e approfondirà il tema: "Biometano, la nuova frontiera dell'ecosostenibilità"

Per programma completo, aggiornamenti, news e approfondimenti sulla storia di Metanauto (dalla prima edizione del 1982 a oggi).

<https://www.federmetano.it/metanauto/>



Staffetta prezzi rete

Tab. 1 - Prezzi praticati – medie nazionali (€/lt)

	MEDIA		COMPAGNIE		POMPE BIANCHE	
	Self	Servito	Self	Servito	Self	Servito
<b>Benzina</b>	<b>1,647</b>	<b>1,760</b>	<b>1,654</b>	<b>1,798</b>	<b>1,622</b>	<b>1,664</b>
	+0,008	+0,006	+0,008	+0,007	+0,005	+0,004
<b>Gasolio</b>	<b>1,521</b>	<b>1,640</b>	<b>1,527</b>	<b>1,678</b>	<b>1,500</b>	<b>1,542</b>
	+0,008	+0,007	+0,009	+0,008	+0,007	+0,006
<b>Gpl</b>		<b>0,665</b>		<b>0,675</b>		<b>0,650</b>
		+0,008		+0,010		+0,005
<b>Metano</b>		<b>0,965</b>		<b>0,977</b>		<b>0,954</b>
		+0,001		+0,002		+0,001

Nota: medie settimanali nel periodo 5 - 11 settembre.  
Variazioni rispetto alla rilevazione precedente.

Tab. 2 - Prezzi praticati per compagnia (€/lt)

	BENZINA		GASOLIO		GPL	METANO (€/Kg)
	Self	Servito	Self	Servito		
<b>Agip Eni</b>	<b>1,653</b>	<b>1,811</b>	<b>1,523</b>	<b>1,686</b>	<b>0,674</b>	<b>0,982</b>
	+0,007	+0,007	+0,007	+0,007	+0,012	+0,008
<b>Api-IP</b>	<b>1,664</b>	<b>1,840</b>	<b>1,533</b>	<b>1,723</b>	<b>0,682</b>	<b>0,979</b>
	+0,007	+0,004	+0,007	+0,003	+0,011	-0,007
<b>Esso</b>	<b>1,646</b>	<b>1,768</b>	<b>1,520</b>	<b>1,643</b>	<b>0,681</b>	<b>0,962</b>
	+0,007	+0,008	+0,008	+0,008	+0,010	-0,005
<b>Ies</b>	<b>1,670</b>	<b>1,684</b>	<b>1,544</b>	<b>1,558</b>	<b>0,672</b>	<b>0,965</b>
	+0,009	-0,010	+0,015	-0,007	+0,023	-0,029
<b>Lukoil</b>	<b>1,602</b>	<b>1,771</b>	<b>1,486</b>	<b>1,671</b>	<b>0,673</b>	<b>0,999</b>
	+0,006	+0,007	+0,009	+0,007	+0,007	-0,067
<b>Q8</b>	<b>1,650</b>	<b>1,821</b>	<b>1,525</b>	<b>1,710</b>	<b>0,676</b>	<b>0,981</b>
	+0,007	+0,008	+0,008	+0,012	+0,014	-0,001
<b>Repsol</b>	<b>1,636</b>	<b>1,698</b>	<b>1,514</b>	<b>1,575</b>	<b>0,652</b>	<b>0,968</b>
	+0,003	+0,012	+0,005	+0,012	+0,008	+0,004
<b>Tamoil</b>	<b>1,655</b>	<b>1,746</b>	<b>1,543</b>	<b>1,638</b>	<b>0,681</b>	<b>0,989</b>
	+0,004	+0,004	+0,006	+0,001	+0,010	+0,003
<b>TotalErg</b>	<b>1,663</b>	<b>1,808</b>	<b>1,536</b>	<b>1,683</b>	<b>0,678</b>	<b>0,963</b>
	+0,008	+0,011	+0,008	+0,011	+0,011	+0,002

Nota: medie nazionali all'11 settembre, variazioni rispetto al 4.

Tab. 3 - Prezzi praticati nelle Regioni (€/lt)\*

	BENZINA	GASOLIO	GPL	METANO (€/Kg)
<b>Abruzzo</b>	1,626	1,513	0,677	0,948
<b>Basilicata</b>	1,662	1,538	0,666	0,983
<b>Bolzano</b>	1,706	1,601	0,691	1,038
<b>Calabria*</b>	1,669	1,519	0,704	1,041
<b>Campania*</b>	1,652	1,506	0,638	0,961
<b>Emilia-R.</b>	1,633	1,522	0,656	0,947
<b>Friuli-V.G.</b>	1,641	1,542	0,648	0,978
<b>Lazio*</b>	1,663	1,514	0,669	1,018
<b>Liguria***</b>	1,711	1,539	0,714	0,989
<b>Lombardia</b>	1,644	1,531	0,662	0,961
<b>Marche**</b>	1,645	1,507	0,691	0,911
<b>Molise*</b>	1,656	1,510	0,671	0,929
<b>Piemonte*</b>	1,668	1,521	0,660	0,973
<b>Puglia</b>	1,649	1,525	0,676	0,974
<b>Sardegna</b>	1,647	1,536	0,716	-
<b>Sicilia</b>	1,631	1,517	0,714	1,035
<b>Toscana</b>	1,640	1,529	0,669	0,997
<b>Trento</b>	1,673	1,562	0,675	1,038
<b>Umbria</b>	1,644	1,521	0,716	0,961
<b>Valle d'A.</b>	1,666	1,543	0,733	0,999
<b>Veneto</b>	1,617	1,508	0,641	0,946

Nota: prezzi all'11 settembre. (\*) Gpl e metano solo servito.

(\*) addizionale sulla benzina di 3,1 cent (Iva inclusa); (\*\*) addizionale di 2,4 cent (Iva inclusa); (\*\*\*) addizionale di 6,1 cent (Iva inclusa).

Tab. 4 - I prezzi praticati in autostrada (€/lt)

	BENZINA		GASOLIO		GPL	METANO (€/Kg)
	Self	Servito	Self	Servito		
<b>Media</b>	1,750	1,925	1,628	1,827	0,766	1,054

Nota: medie settimanali nel periodo 5 - 11 settembre.

Tab. 5 - Lo "sconto" pompe bianche (€/lt)

	BENZINA		GASOLIO		GPL	METANO (€/Kg)
	Self	Servito	Self	Servito		
<b>Media</b>	0,031	0,134	0,027	0,136	0,025	0,022

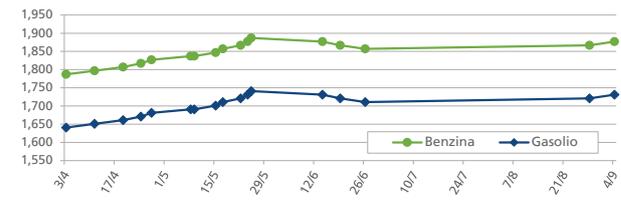
Nota: all'11 settembre, rispetto alle medie nazionali delle compagnie.

Tab. 6 - Le variazioni dei prezzi Eni (€/lt)\*

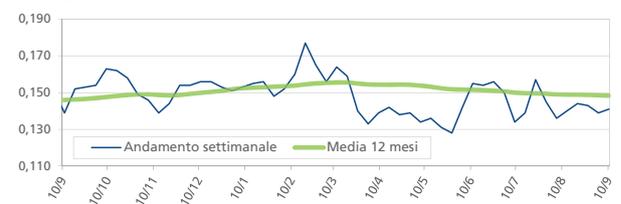
DAL	BENZINA		GASOLIO		GPL	
<b>19/6</b>	-0,010	1,867	-0,010	1,721	—	0,700
<b>26/6</b>	-0,010	1,857	-0,010	1,711	—	0,700
<b>28/8</b>	-0,010	1,867	-0,010	1,721	—	0,700
<b>4/9</b>	+0,010	1,877	+0,010	1,731	+0,020	0,720

(\*) Prezzi consigliati in modalità servito calcolati dalla Staffetta.

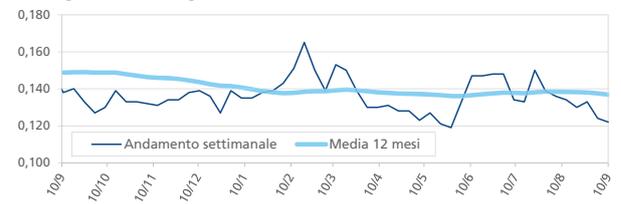
Sei mesi di variazioni Eni (€/lt)



Margini lordi benzina (€/lt)



Margini lordi gasolio (€/lt)



Tab. 7 - Riferimenti (€/000 It)

DAL	BENZINA	GASOLIO	GPL
<b>"Prezzo Italia" del 10/9</b>			
<b>- con imposte</b>	1.642,55	1.524,47	692,79
<b>- al netto di accisa e IVA</b>	617,95	632,17	420,59
<b>- accisa</b>	728,40	617,40	147,27
<b>- Iva</b>	296,20	274,90	124,93
<b>Quotazione Cif Med del 11/9</b>	470,33	509,42	—
<b>Indicazioni per il 13/9</b>	+5	+4	—

Fonte: elaborazioni Staffetta su dati Osservaprezzi - ministero dello Sviluppo economico, "prezzi Italia" e dati di mercato.

## LE NOTIZIE DEGLI ULTIMI 15 GIORNI\*

**Leggi e atti amministrativi**

Saltamartini (Lega):

**“eliminare commissioni su pagamenti Pos”**

La presidente della commissione Attività Produttive Barbara Saltamartini ha promesso interventi per abbattere il costo dell'energia per le industrie e l'abolizione delle commissioni sui pagamenti Pos. Commentando a un anno di distanza l'approvazione della Legge sulla Concorrenza ha dichiarato al Sole 24 Ore: “Le urgenze sono diverse dall'eliminazione delle commissioni sui pagamenti via Pos, che avrebbe anche il merito di combattere l'evasione fiscale e regolamentare chiaramente situazioni quali quella dei taxi e di Uber. Oltre ovviamente a interventi incisivi per ridurre i costi energetici che continuano a essere i più alti d'Europa”. L'esponente della Lega ha inoltre ricordato che il suo gruppo in passato aveva votato contro il provvedimento varato dal Governo Pd: “La Lega votò contro quella legge perché non tutelava adeguatamente i consumatori e se lo Stato non si impegna in questo senso, finisce per fare gli interessi dei grandi gruppi. Per ridare interesse al tema della concorrenza occorre semplicemente che il nuovo governo si ponga dalla parte dei cittadini. Ed è quello che stiamo già facendo”. (30/8)

**Carburanti, novità in Abruzzo**

La Regione Abruzzo ha emanato il nuovo testo unico del commercio che contiene tra l'altro le norme sulla distribuzione carburanti, con l'adeguamento alle novità previste dal dlgs Dafi. (30/8)

**Anagrafe carburanti, bene le registrazioni**

È scaduto il 24 agosto il termine per l'iscrizione all'anagrafe carburanti. A un primo colpo d'occhio la campagna informativa messa in piedi da Anci, Regioni, UP, Assopetroli e Assogasliquidi sembra sia stata efficace. Risulta infatti registrata la stragrande maggioranza dei punti vendita, a livelli analoghi a quelli dell'Osservaprezzi. Già la prossima settimana si potrà avere qualche dettaglio in più.

Scopo principale dell'anagrafica, introdotta con la legge sulla concorrenza 124/2017, è, oltre che fornire una fotografia più dettagliata della rete, individuare i punti vendita incompatibili ai fini della razionalizzazione della rete. (31/8)

**Frodi carburanti, chiarimento Dogane su depositi terzi**

L'Agenzia delle Dogane ha diramato ieri una nota a seguito della richiesta di chiarimenti da parte di UP in merito all'applicazione del decreto ministeriale 12 aprile 2018 “Autorizzazione allo stoccaggio di prodotti energetici presso depositi fiscali di terzi”, adottato in applicazione della legge di Bilan-

cio n. 203/2017 (art. 1 commi da 945 a 959) per contrastare le frodi nella distribuzione carburanti.

Il chiarimento riguarda Ocsit, l'organismo che si occupa delle scorte petrolifere di sicurezza e che, in quanto tale, opera su depositi di cui non è titolare. UP aveva chiesto se le regole di autorizzazione preventiva per lo stoccaggio in depositi di terzi valessero anche per Ocsit. Dal momento che l'Ocsit risponde a esigenze di carattere pubblicitario, chiarisce la nota, gli stoccaggi dell'Ocsit sono esclusi dagli obblighi introdotti con la legge di Bilancio e specificati con il decreto ministeriale in questione.

Il chiarimento è stato chiesto da UP lo scorso mese di maggio, al fine di assicurare un'uniforme e corretta applicazione del provvedimento sul territorio nazionale, dal momento che il decreto ministeriale ha introdotto, dallo scorso 1° luglio, importanti novità nella struttura produttiva e logistica petrolifera.

Si tratta della terza nota delle Dogane sul DM in questione, dopo quelle di giugno e luglio. (4/9)

**Aversana Petroli, Cosentino assolto in appello**

La Corte d'Appello di Napoli ha assolto l'ex sottosegretario all'Economia del Pdl, Nicola Cosentino, i fratelli Giovanni e Antonio, e gli altri imputati del processo “Carburanti”, relativo a fatti concernenti l'azienda di famiglia dei Cosentino, l'Aversana Petroli. Le accuse erano a vario titolo di estorsione e illecita concorrenza con l'aggravante mafiosa. In primo grado l'ex politico di Casal di Principe era stato condannato a 7 anni e sei mesi di carcere, mentre ai fratelli Giovanni e Antonio erano state inflitte rispettivamente condanne a 9 anni e mezzo e 5 anni e 4 mesi. Sono stati assolti inoltre il funzionario della Regione Campania Luigi Letizia (condannato in primo grado a cinque anni e quattro mesi), i dipendenti della Q8 Bruno Sorrentino e Giovanni Adamiano (entrambi condannati a tre anni e sei mesi), e l'imprenditore ritenuto vicino al clan Zagaria Michele Patrizio Sagliocchi (sette anni in primo grado).

Nel precedente grado, il tribunale di Santa Maria Capua Vetere aveva già dichiarato prescritto il reato per l'ex prefetto di Caserta ed ex deputato Pdl, Maria Elena Stasi, assolvendo inoltre gli ex dipendenti dell'Ufficio tecnico del Comune di Casal di Principe Vincenzo Schiavone, Giacomo Letizia e Vincenzo Falconetti. Proprio ieri Nicola Cosentino aveva subito la prima condanna definitiva, ovvero i quattro anni di carcere decisi dalla Cassazione per la corruzione di un agente della polizia penitenziaria in servizio al carcere di Secondigliano.

Il processo “Carburanti” riguardava l'Aversana Petroli, fondata dal padre dell'ex politico, che secondo la Dda di Napoli sarebbe stata avvantaggiata illecitamente ai danni della società di un altro imprenditore, Luigi Gallo, che ha reso dichiarazioni accusatorie contro i Cosentino, così come l'ex

sindaco di Villa di Briano Raffaele Zippo; per entrambi la Corte d'Appello ha disposto l'invio degli atti alla Procura per valutare la sussistenza del reato di falsa testimonianza. Tra gli episodi contestati le pressioni fatte dai Cosentino perché il Comune di Villa di Briano negasse l'autorizzazione - cosa effettivamente avvenuta - alla richiesta di apertura di una pompa di benzina avanzata da Gallo; ma anche i legami con la prefettura di Caserta, che secondo la Procura Antimafia, nel 2006, quando era retta dalla Stasi, cancellò l'interdittiva antimafia a carico dell'azienda dei Cosentino nonostante il provvedimento fosse stato confermato da una sentenza del Consiglio di Stato. La Stasi divenne poi parlamentare nel partito di Cosentino.

Nelle prossime settimane Gallo dovrebbe inaugurare la sua pompa di benzina in Campania, nel Comune casertano di Villa di Briano, apertura bloccata anche da un contenzioso con l'Anas. (14/9)

## Società e associazioni

### Carburanti autostrade, gestori chiedono incontro a Mit e Mise

Con una nota unitaria le federazioni dei gestori carburanti Faib, Fegica e Anisa, rappresentative delle circa 400 aree di servizio attive sulle tratte autostradali, hanno richiesto un incontro urgente ai ministri dei Trasporti e dello Sviluppo economico, Danilo Toninelli e Luigi Di Maio. L'incontro, richiesto in riferimento al recente dibattito pubblico sulle concessioni scaturito dalla tragedia del crollo del ponte Morandi a Genova, servirà a "esporre le forti criticità presenti relative ai servizi per la mobilità autostradale e avanzare proposte migliorative nella gestione delle tratte".

Faib, Fegica e Anisa, si legge nella nota, hanno in questi anni ripetutamente segnalato ai responsabili ministeriali, e ai ministri stessi, le gravi, reiterate e diffuse violazioni della normativa di settore e da ultimo del decreto interministeriale del 7 agosto 2015 "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali", da parte delle società concessionarie e degli affidatari dei servizi carbolubrificanti e ristorazione.

Per le Federazioni dei gestori tali violazioni hanno determinato lo stravolgimento della normativa a tutto favore dei concessionari e delle imprese di ristorazioni, in alcuni casi in capo ai medesimi azionisti, determinando la crescente emarginazione delle imprese di gestione carburanti, ottenuta tramite la costante violazione delle norme di settore, l'accaparramento da parte delle gestioni food e il conseguente fagocitamento dei servizi carburanti.

Per questo, sottolineano le associazioni, non si sono raggiunti gli obiettivi posti a fondamento del decreto interministeriale del 7 agosto 2015: razionalizzazione e ammodernamento della rete distributiva, contenimento delle eccessive royalty pretese dai concessionari sia sulle vendite oil che food, recupero della sostenibilità economica delle aree di servizio, valorizzazione del servizio pubblico reso, riduzione dei prezzi al

pubblico alle migliori condizioni di mercato. "Questi obiettivi - si legge - ad ormai tre anni di distanza, si può ben dire che sono stati largamente falliti, anche per effetto della costante violazione della norma, con un effetto drammatico sulle vendite e sulla manutenzione della rete, abbandonata a se stessa".

La conseguenza, per Faib Fegica e Anisa, è che se non si interviene con decisione "si rischia di consegnare ai concessionari un settore interamente soggetto a pubblica concessione, vale a dire essenzialmente un patrimonio della collettività, che pure genera un volume di affari e utili straordinari. Per pochi eletti".

Le tre sigle chiedono la separazione delle concessioni, distinguendo la gestione delle aree di servizio da quelle della viabilità. Per il Presidente di Faib Autostrade Lucchesi "il dossier delle concessioni autostradali se aperto deve essere rivisto in ogni singolo dettaglio, per garantire più concorrenza e servizi sul segmento, eliminando privilegi e rendite di posizioni sui servizi Food, per contenere i prezzi e ridare competitività alle imprese, evitando di consegnare un grande patrimonio pubblico ad un oligopolio". (5/9)

### UP, il presidente Spinaci agli Stati Generali della mobilità

Il presidente UP Claudio Spinaci ha parlato questa mattina a Bari agli Stati Generali della mobilità, nell'ambito della Fiera del Levante. Focus dell'intervento il tema delle emissioni di CO2 e NOx del settore trasporti in Italia. Riservando altresì grande attenzione all'evoluzione del parco circolante, ai benefici che le nuove tecnologie hanno apportato anche ai motori a combustione interna dal punto di vista della sostenibilità ambientale e alla proposta di un approccio multisettoriale e strutturato che riesca ad offrire soluzioni efficaci. "Divieti e blocchi - si legge nel documento presentato durante l'intervento - hanno scarsa efficacia e rischiano di essere dannosi perché generano incertezza nei consumatori rallentando il ricambio del parco auto".

Nelle conclusioni l'accento è stato posto anche sull'attenzione ai costi sociali e alla sostenibilità economica delle scelte, basate sul principio di neutralità tecnologica. (13/9)

## Mobilità alternativa

### Metano auto, la roadmap Ngva-Eba "13 milioni di veicoli a gas al 2030"

La g-mobility, cioè la mobilità a gas, è "una soluzione chiave, in grado di contribuire immediatamente a un'accelerazione più rapida verso un sistema di trasporto pulito e decarbonizzato". Ne sono convinte le associazioni europee di settore NGVA Europe (Natural & Bio Gas Vehicle Association) ed EBA (European Biogas Association), che hanno pubblicato una roadmap per indicare il contributo possibile della mobilità a gas per migliorare la qualità dell'aria, anche attraverso il biometano.

Le due associazioni stimano un potenziale di 12,6 milioni di auto a gas circolanti nel 2030, rispetto a 1,3 milioni attuali, pari al 12% del circolante complessivo. Quanto agli autobus, le associazioni stimano una penetrazione del 33% sul parco circolante, quota che scende al 25% per il trasporto pesante, con 280mila veicoli. Fortissima è prevista la crescita dei veicoli commerciali leggeri, che potrebbero passare da 9.000 circa a 190mila.

Parallelamente a questa evoluzione, aumenterà anche la produzione di gas rinnovabile: nel 2030 le associazioni stimano un potenziale produttivo vicino ai 45 miliardi di metri cubi, a fronte di una produzione odierna di circa 2 miliardi di metri cubi, produzione teoricamente in grado di soddisfare l'intera domanda dei 13 milioni di veicoli, pari a circa 30 miliardi di metri cubi. NGVA ed EBA stimano tuttavia che nel 2030 il gas rinnovabile utilizzato nel settore dei trasporti in Europa sarà pari a circa il 30% della domanda. Con questa quota, sarà possibile una riduzione delle emissioni di gas serra superiore al 45% rispetto ai carburanti convenzionali su base Well to Wheel (dal pozzo alla ruota). Riduzione che può arrivare al 100% con una quota dell'80% di gas rinnovabile.

Per raggiungere questi obiettivi, sottolineano le due associazioni, è fondamentale che il quadro legislativo si mantenga aperto a tutte le soluzioni, in quanto sarà necessaria "un'intelligente integrazione di diversi approcci tecnologici, compresa ovviamente l'elettrificazione, ed è necessario sfruttare le migliori combinazioni di motori efficienti e carburanti puliti e rinnovabili". (30/8)

## Navi a gas, arriva anche il Gpl

Dopo il GNL, arriva anche il Gpl come carburante "alternativo" per le navi. La società di navigazione norvegese BW LPG, la più grande nel settore del Gpl, ha infatti annunciato di aver firmato contratti per la trasformazione a Gpl (dual fuel) di quattro navi della propria flotta. Secondo la compagnia si tratta della prima trasformazione di questo tipo al mondo. La prima trasformazione dovrebbe avvenire nel 2020. Grazie al Gpl, si legge in una nota, BW LPG ridurrà le emissioni di NOx fino al 97%.

Le navi dual fuel, viaggiando a Gpl, emetteranno meno zolfo rispetto al limite dello 0,5% stabilito dall'Imo, e saranno così pronte per la navigazione nelle zone di controllo delle emissioni (ECA) e nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA). Le emissioni di particolato si ridurranno del 90% circa, quelle di gas serra del 25% e di ossidi di azoto del 20%, mentre l'efficienza dei motori aumenterà dell'11. Il Gpl, sottolinea ancora la nota, è inoltre facile da stoccare e consente un rifornimento più veloce, oltre a poter contare su un'ampia disponibilità di navi e impianti di bunkeraggio. Anche ai prezzi attuali, sottolinea BW, il Gpl è vantaggioso rispetto all'olio combustibile. Infine, la doppia alimentazione garantisce maggiore flessibilità. (30/8)

## Il piano per i Tir elettrici sull'autostrada Brebemi

Elettrificare l'autostrada A35 Brebemi con linee aeree per consentire il traffico di mezzi a pantografo. Il progetto sarà al centro di un convegno presentato oggi alla Fiera Regionale di Orzinuovi (BS). L'evento ha come titolo "Il futuro del trasporto elettrico delle merci su strada", sarà organizzato da A35 Brebemi e si terrà sabato 8 settembre a Castenedolo (BS) nell'ambito dell'European Truck Festival.

Francesco Bettoni, presidente di A35 Brebemi, Marco Bosi, CEO di Siemens Mobility, e Giancarlo Perlini, responsabile marketing di Italscania, hanno spiegato le motivazioni e i temi al centro del progetto per A35 Brebemi.

La società A35 Brebemi conta di avviare i lavori per elettrificare i primi 5 km nel giro di sei mesi, autorizzazioni permettendo. Questa sarà la prima fase di "studio pilota" che servirà, si legge in una nota, a mettere a regime e tarare il sistema nella tratta centrale della A35. In seguito a questo, una volta verificate efficienza, efficacia e sostenibilità economica della soluzione e stabilita una chiara programmazione sovranazionale che vada nella direzione della soluzione, si potrà procedere alla seconda fase di elettrificazione della A35, insieme alla commercializzazione dei veicoli e dei relativi dispositivi per l'utilizzo della linea elettrificata. (31/8)

## Bunker, UP al lavoro sui nuovi standard

Unione Petrolifera ha organizzato ed ospitato presso la sua sede, il 28 e 29 agosto, due riunioni dell'ISO (International Organization for Standardization) nell'ambito del processo normativo internazionale attivato per definire le specifiche del bunker fuel per i trasporti marittimi, prodotto che dal 1° gennaio 2020 dovrà rispettare il limite fissato dall'IMO (International Maritime Organization) dello 0,5% massimo di contenuto di zolfo.

Entrambe le riunioni hanno visto la partecipazione di circa 25 esperti mondiali provenienti dai diversi settori del trasporto marittimo (industria petrolifera, armatori, associazioni marittime, società di classificazione, costruttori di motori navali, fornitori di additivi, altri). In rappresentanza di UNI (Ente nazionale di normazione), per l'Italia hanno partecipato Unione Petrolifera, Eni e Dorfketal. (3/9)

## Navi, da Repower un mezzo "full electric"

Repower presenterà alla 58° edizione del Salone Nautico di Genova, in programma dal 20 al 25 settembre, la sua ultima creazione, RepowerE, una delle prime barche nate "full electric". RepowerE, riporta una nota della società, è l'evoluzione cabinata di una imbarcazione aperta, ricaricabile anche attraverso sistemi di ricarica veloce del mondo e-cars come i sistemi Repower PALINA e BITTA.

"Il lungo viaggio di Repower nella mobilità elettrica si arricchisce di una nuova e significativa tappa", ha dichiarato Fabio Bocchiola, Country Manager Repower Italia, "l'unica barca full electric presente al Salone Nautico di Genova".

Repower, prosegue Bocchiola, "si conferma un player di riferimento nella rivoluzione elettrica che sta iniziando a coinvolgere, dopo l'automotive, anche il settore nautico, puntando così a diffondere la nostra visione di sostenibilità a 360°". Oltre ad uno spazio dedicato, lunedì 24 settembre il country manager interverrà durante il convegno organizzato da ATE-NA Nazionale. Con RepowerE viene sviluppato il piano della società relativo alla mobilità elettrica che prende il nome di Homo Mobilis by Repower. (3/9)

## Auto elettrica, Acea: "Bruxelles sottovaluta l'impatto sul lavoro"

"I produttori di auto sono desiderosi di muoversi il più velocemente possibile verso i veicoli a emissioni zero. Tuttavia, la filiera automobilistica europea dovrà trasformarsi a un ritmo gestibile, salvaguardando l'occupazione e la redditività a lungo termine del settore".

Lo ha dichiarato Erik Jonnaert, segretario generale di Acea, in vista del voto della commissione Ambiente del Parlamento europeo della prossima settimana sulla proposta di regolamento sui nuovi limiti di emissioni di CO2 delle auto post-2020.

La società di consulenza FTI, sottolinea Acea, ha recentemente pubblicato un rapporto sull'impatto che la "svolta elettrica" potrebbe avere sul comparto automobilistico del continente. Secondo lo studio, commissionato da Acea, la Commissione europea, nella sua "valutazione d'impatto" per identificare le potenziali implicazioni degli obiettivi di riduzione proposti per l'industria automobilistica dell'Ue, avrebbe sottostimato la portata dei cambiamenti che la motorizzazione elettrica porterebbe all'interno della filiera automobilistica.

Nel rapporto è coinvolta anche l'industria italiana, in particolare le regioni Molise e Basilicata, inserite nella lista delle aree europee in cui gli impieghi nel settore automotive occupano più del 20% della forza lavoro residente. Secondo i dati citati dallo studio, gli stabilimenti di Termoli e Melfi – entrambi Fca – e il loro indotto rappresenterebbero rispettivamente il 24% e il 36% dell'occupazione delle rispettive Regioni. Numeri messi a rischio secondo l'analisi di FTI dall'industria dell'auto "alla spina", a più bassa intensità di lavoro nella fase di produzione rispetto a quella delle motorizzazioni tradizionali, e con minori necessità di manutenzione, entrambi fattori che andranno a incidere più sulle piccole e medie aziende dell'indotto che sulle grandi case automobilistiche. Tradotto: -38% per quanto riguarda il settore ricambi e una perdita di circa il 17% per la componentistica.

Dopo il voto della commissione Ambiente del Parlamento europeo del prossimo 10 settembre la palla passerà alla plenaria dei primi di ottobre. (4/9)

## Mobilità elettrica, i furgoni cinesi Maxus alla fiera di Hannover

Maxus, società cinese costruttrice di veicoli commerciali leggeri controllata dal più grande produttore automobilistico ci-

nese SAIC Motor, presenterà alla 67° Fiera IAA Veicoli Commerciali di Hannover (20-27 settembre 2018) quattro varianti della sua nuova gamma di furgoni elettrici a batteria EV80.

I nuovi veicoli, si legge in una nota, saranno esposti allo Stand C79 nel Padiglione 13. Durante la conferenza stampa in programma mercoledì 19 settembre dalle 12:35 alle 12:55, Maxus annuncerà anche i dettagli di una nuova, importante partnership strategica in Europa. Durante il salone, due furgoni Maxus EV80 saranno disponibili per i test drive dei visitatori.

Saranno in mostra le versioni cabinato, furgone standard, furgone a tetto alto e accessibile alle sedie a rotelle, con un'autonomia fino a 200 km (a seconda della configurazione) e un tempo di ricarica di due ore. I mezzi dispongono di serie degli equipaggiamenti per la carica con corrente alternata (AC) o con corrente continua (DC). Il Maxus EV80 può inoltre essere configurato come minibus passeggeri a 8 posti. Il furgone classico ha una lunghezza del vano di carico di 3.300 mm, una larghezza di 1.770 mm e un'altezza di 1.710 mm con un volume totale di 10,2 mc. La capacità di carico utile massima è di 950 kg.

Quanto al costo, secondo la casa produttrice nell'arco della vita utile è comparabile a quello dei modelli concorrenti alimentati a gasolio. I prezzi in Europa partiranno da 47.500 euro (IVA esclusa).

Pieter Gabriëls, amministratore delegato di SAIC Mobility Europe, ha dichiarato: "Per Maxus l'IAA di Hannover è il primo grande motorshow internazionale in Europa e rappresenta un'importante opportunità per mostrare la vera versatilità della piattaforma EV80, così come la sue eco-credenziali. Nel 2019 lanceremo definitivamente il marchio, un'attività che comporta un grande impegno con i nostri partner nella distribuzione e nelle flotte e ad Hannover sveleremo importanti novità a riguardo". (6/9)

## Roma, il M5S ritira la delibera "Ecopass" A Francoforte e Londra al via i diesel ban

Il Movimento 5 Stelle ha ritirato la proposta di delibera sul "Congestion charge", la misura presentata dal presidente della Commissione Mobilità del consiglio, Enrico Stefàno, che prevedeva l'accesso a pagamento per la auto nel centro storico di Roma a partire dal 2020.

Il provvedimento, che prevedeva di esentare da tale pagamento "gli utilizzatori di veicoli a trazione ibrida o elettrica", è stato ritirato dopo che durante tutta la seduta dell'Assemblea Capitolina è mancato il numero legale per l'assenza di alcuni membri del Movimento stesso. Il capogruppo reggente M5S Giuliano Pacetti ha assicurato che la delibera verrà ripresentata nel corso di questo mese, smentendo spaccature nel suo gruppo: "il gruppo è compatto e la materia in discussione è contenuta nelle specifiche delle linee programmatiche della giunta, quindi ampiamente condivise".

Nel frattempo altre città in Europa si sono mosse in tema di limitazione della circolazione cittadina. Il tribunale ammi-

nistrativo di Wiesbaden ha stabilito il divieto di circolazione delle vecchie auto diesel nella città di Francoforte a partire dal 2019 per migliorare la qualità dell'aria. La misura interesserà le auto diesel fino a euro 4 a partire da febbraio 2019 e quelle euro 5 da settembre prossimo. Non è ancora stato stabilito però quale saranno le aree interessate: ad Amburgo, ad esempio, il divieto è relativo a sole due strade. Sono invece nove le strade chiuse ai veicoli diesel e benzina a Londra: nei quartieri di Hackney e Islington le amministrazioni locali hanno istituito la classificazione "Ultra Low Emission Streets" e individuato le aree in cui la circolazione dei veicoli tradizionali, dal lunedì al venerdì e nelle fasce orarie 7-10 del mattino e 16-19 del pomeriggio, è vietata a modelli con emissioni superiori a 75 g/km di CO<sub>2</sub> (nella pratica il transito è permesso solo a auto elettriche, a idrogeno e plug-in). A monitorare le zone sarà un sistema di telecamere in grado di accedere al database delle immatricolazioni: il mancato rispetto del divieto costerà una multa di 170 sterline. (6/9)

### Auto, Spagna e Germania a tutto gas

Nel primo semestre del 2018 in Spagna le vendite di auto a gas (metano o gpl) sono state sei volte maggiori rispetto al 2017 (erano stato 1.450 nei primi sei mesi del 2017, quasi 9mila quest'anno) mentre in Germania il numero è triplicato (3.186 immatricolazioni nel 2017, 9.713 nello stesso periodo nel 2018). Sono alcuni dei numeri che emergono dai dati Acea sui paesi europei per la prima parte dell'anno pubblicati questa mattina.

Bene anche il mercato belga, +138,8% (quasi 3mila immatricolazioni) rispetto lo stesso periodo dello scorso anno. In questi tre paesi il gas accelera e supera, in termini di crescita, anche l'elettrico che invece fa segnare un +88,7% - 4.382 immatricolazioni nel primo semestre - nel mercato italiano (dietro solo la Spagna, +101,6%, nei maggiori cinque paesi europei). In controtendenza il mercato delle auto a gas polacco (4.330 immatricolazioni, -14,8%). Positivi in generale i risultati per le auto ad alimentazione alternativa: +23,3% e 132.407 le auto a gas immatricolate, +45,8% e 143.017 le elettriche (pure e plug-in).

Continua la discesa del diesel che vede la sua quota di mercato scendere la sua quota di mercato nel solo secondo trimestre di quest'anno dal 45,2% al 36,3% delle immatricolazioni totali di autovetture rispetto allo stesso trimestre di un anno fa, con un calo delle vendite del 15,5%. Questo calo è stato in gran parte compensato da un aumento della domanda di auto a benzina (+ 19,8%), che ora rappresentano quasi il 57% di tutte le autovetture nuove vendute nell'UE, 7 punti percentuali in più rispetto al secondo trimestre 2017: risultati in linea con quelli comprensivi di tutto il primo semestre. (6/9)

### Mobilità, le grandi sfide secondo il Financial Times

"Trasporti e viaggi" sono al centro della terza puntata dello speciale del Financial Times sulla transizione energetica. Nella

serie di articoli proposti oggi dal quotidiano britannico, largo spazio è dedicato alla mobilità elettrica, in particolare al ruolo delle batterie e all'impegno/sfida che rappresentano per le case automobilistiche.

Altri due articoli indagano invece sul settore del trasporto aereo - e al tentativo di ridurre l'impatto ambientale attraverso una maggiore efficienza nei consumi di carburanti - e navale - in cui sembra essere stata già avviata la messa a punto di misure in grado di promuovere il risparmio energetico.

Infine, un ultimo articolo è dedicato al concetto di mobilità, sottolineando come il ripensamento del modo di intendere i viaggi - ed evitare la congestione del sistema dei trasporti - è il fulcro della transizione ma allo stesso tempo il nodo più resistente al cambiamento.

Il prossimo numero riguarderà l'efficienza energetica e verrà pubblicato il 3 ottobre. (7/9)

### Trasporti, 24 milioni per bus a metano/GNL a Torino

La giunta regionale del Piemonte ha stabilito di destinare alla città di Torino i 24 milioni di euro stanziati dal Cipe per la prosecuzione del programma regionale degli investimenti sul trasporto pubblico locale su gomma, per contribuire all'acquisto di nuovi autobus da utilizzare per i servizi urbani e suburbani nell'area metropolitana che presenta le maggiori concentrazioni inquinanti di ossidi di azoto. I mezzi dovranno essere prioritariamente alimentati con gas naturale compresso o con gas naturale liquido, e comunque non a gasolio. La misura, si legge in una nota della giunta, potrà essere estesa al resto del Piemonte qualora venissero reperite ulteriori risorse dai ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente.

La giunta ha inoltre incrementato di 2,2 milioni di euro la dotazione finanziaria destinata al bando per la riduzione dei consumi energetici negli edifici pubblici degli enti locali fino a 5.000 abitanti. Sarà così possibile soddisfare una decina di ulteriori domande di agevolazione dell'attuale graduatoria, che non erano ancora state finanziate per esaurimento delle risorse. (10/9)

### CO<sub>2</sub> auto, il Parlamento Ue chiede tagli maggiori

Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 45% entro il 2030, contro il 30% proposto dalla Commissione europea, con obiettivo intermedio del 20% al 2025, contro il 15% proposto dall'esecutivo. La commissione Envi (Ambiente) del Parlamento europeo ha votato ieri sulla proposta di regolamento sulle emissioni di auto e furgoni dal 2021 proposto dalla Commissione europea lo scorso novembre.

Obiettivi più ambiziosi, dunque, quelli proposti e approvati nella relazione dell'eurodeputata socialista Miriam Dalli, che dovrà ora essere approvata dal Parlamento in seduta plenaria la prima settimana di ottobre, per poi essere discussa nel trilogo con Commissione e Consiglio.

La proposta prevede inoltre di aumentare gli obiettivi di vendita per i veicoli a basse e zero emissioni al 20% nel 2025 e al 40% nel 2030, e di introdurre un regime di sanzioni per i produttori che non riescono a raggiungere gli obiettivi e di premi (in crediti CO2) per quelli che superano gli obiettivi. Novità anche sui test per la verifica delle emissioni, che saranno resi più stringenti.

La relatrice del provvedimento, la deputata maltese socialista Miriam Dalli, ha tenuto una conferenza stampa per illustrare le proposte approvate. Dalli ha parlato di "un risultato pragmatico, in equilibrio tra i vari interessi coinvolti in questa normativa che non riguarda solo l'ambiente e il cambiamento climatico, ma il nostro ambiente, il nostro clima, i cittadini, i consumatori, i lavoratori e l'industria e il fatto che ci siano innovazione e investimenti all'interno dell'Unione europea". Dalli ha definito la proposta un "cambiamento positivo".

"Dobbiamo essere certi che il trasporto contribuisca alla riduzione di CO2 e al contempo sia il motore dell'innovazione. Dico questo perché con il risultato di ieri noi non promuoviamo una tecnologia rispetto ad un'altra. Vogliamo ridurre le emissioni di CO2 per le automobili e i camion e abbiamo bisogno di un mix di tecnologie per raggiungere l'obiettivo. Per questo abbiamo bisogno di veicoli elettrici, ibridi, ibridi plug-in, a idrogeno e allo stesso tempo auto a combustione interna efficienti". (11/9)

## CO2 auto, Acea: obiettivi irrealistici

L'associazione europea dei produttori di automobili Acea ha lanciato questa mattina l'allarme sull'esito del voto del Parlamento europeo di ieri sera sui futuri obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 per auto e furgoni.

"Siamo molto preoccupati per la direzione presa dalla commissione Ambiente", ha dichiarato il segretario generale, Erik Jonnaert. "I livelli di riduzione estremamente rigorosi adottati sono totalmente irrealistici, in quanto richiederebbero un massiccio e improvviso spostamento verso la mobilità elettrica. È chiaro che non ci sono le condizioni di contesto per un tale spostamento radicale, e che i consumatori non sono pronti per il tutto elettrico".

Jonnaert ha poi sottolineato: "Voglio essere chiaro: ci impegniamo a fondo verso la mobilità a zero emissioni. Ma questa transizione deve essere fatta ad un ritmo gestibile. Ciò è vitale non solo per la nostra industria e i suoi lavoratori, ma anche per i consumatori - che dovranno comprare questi veicoli - e per gli Stati membri, che avranno un enorme lavoro per garantire che la rete di ricarica sia sufficiente". Il segretario generale dell'associazione ha poi concluso: "Ci auguriamo che il Parlamento europeo colga l'occasione per riesaminare questa proposta in modo da allinearla maggiormente alla realtà. Attendiamo il voto in plenaria il mese prossimo per vedere quale corso prenderà il Parlamento nel suo insieme per i negoziati del trilatero". (11/9)

## Mobilità elettrica, il bando della Calabria per le colonnine

La Regione Calabria ha pubblicato un bando per finanziare l'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici sul territorio regionale. "Per la prima volta in Calabria si è avviata un'azione sperimentale ma concreta nel campo della mobilità elettrica", ha dichiarato l'assessore alle Infrastrutture, Roberto Musmanno. "Il bando consentirà l'avvio della prima infrastrutturazione di colonnine di ricarica elettrica nella Regione Calabria, garantendo una diffusione equilibrata ed efficace su tutto il territorio. L'auspicio è che l'iniziativa funga da volano per un nuovo mercato delle autovetture in Calabria, sempre più sostenibili e innovative".

"Il bando della Regione", specifica il comunicato, "rientra nel PNIRE (Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica di Veicoli alimentati ad Energia Elettrica), con cui il Consiglio dei Ministri ha avviato l'installazione di colonnine per ricarica di veicoli alimentati con rete elettrica. Il Pnire assegnava alla Calabria circa 940 mila euro per cofinanziare una prima infrastrutturazione per la mobilità elettrica su tutto il territorio regionale".

Nello specifico, "il piano prevede per la fase iniziale un fabbisogno di 58 colonnine di ricarica elettrica dislocate in 52 località, tenendo conto dei vincoli e delle prescrizioni del Pnire e in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti. Il bando è rivolto alle imprese di ogni dimensione, in forma singola o associata, titolari di autorizzazione amministrativa all'esercizio di un Impianto Carburanti ovvero Concessionari di aree di servizio autostradali, che realizzeranno gli interventi proposti su aree pubbliche e su aree private ad accesso pubblico. L'intensità dell'aiuto concedibile è per il 35% del totale delle spese ammissibili per gli impianti che utilizzano una ricarica 'Normal Power' (lenta/accelerata) e per il 50% del totale delle spese ammissibili nel caso di impianti che utilizzano una ricarica 'High Power' (veloce)". (11/9)

## Iveco, 141 bus ibridi a Bruxelles

Iveco Bus fornirà 141 autobus ibridi gasolio-elettrico Urbanway alla città di Bruxelles. A rendere noto l'accordo quinquennale con la città belga è la controllata di Cnh Industrial. L'intesa, si legge in una nota, rientra "nel quadro di un pacchetto comprensivo di pianificazione, fabbricazione, fornitura, montaggio e consegna dei pezzi di ricambio e di manutenzione del pacco batterie, oltre che dell'insieme dei componenti della catena cinematica dei veicoli".

L'introduzione di questi nuovi veicoli consentirà all'azienda di trasporti pubblici di Bruxelles STIB-MIVB di aumentare di un terzo la capacità totale della sua rete di autobus entro la fine del 2019. La consegna dei 141 veicoli avrà inizio a maggio 2019.

Il modello Urbanway combina un sistema di trazione elettrica con un motore Euro VI e un dispositivo di accumulo dell'energia di ultimissima generazione, per garantire una soluzio-

ne di mobilità più pulita. Il sistema di gestione del gruppo propulsore ottimizza il consumo di carburante e le emissioni, recuperando e accumulando al contempo l'energia cinetica prodotta in frenata. Gli autobus saranno dotati della funzione "Arrive & Go" che consente il funzionamento in modalità 100% elettrica con zero emissioni in fase di avvicinamento e allontanamento dai segnali di stop, in corrispondenza delle fermate e ai semafori. Il consumo di carburante per veicolo, mette in evidenza la nota, è ridotto del 30% e, rispetto agli autobus con motore diesel, anche le emissioni di CO2 possono essere ridotte del 30%, una quantità pari a 35 tonnellate di anidride carbonica in meno all'anno, equivalente al peso di due autobus. (12/9)

### Emilia Romagna, 1.500 colonnine in due anni

Millecinquecento nuove colonnine per la ricarica di auto elettriche da installare nei prossimi due anni nelle principali città dell'Emilia-Romagna. È l'obiettivo del protocollo di intesa firmato questa mattina a Bologna dall'assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Donini, con i rappresentanti di cinque tra i principali fornitori di energia elettrica che operano in Emilia-Romagna - Enel, Hera, Iren, Be Charge ed Enernia - per la nascita entro il 2020 in Emilia-Romagna di una capillare rete di punti di ricarica di veicoli ad alimentazione elettrica, sia mezzi di trasporto pubblico, che autovetture ad uso privato. Le cinque società, in base all'accordo, dovranno provvedere all'installazione a proprie spese delle nuove infrastrutture di ricarica pubbliche nei punti nevralgici del traffico cittadino - stazioni, aeroporti, ospedali, parcheggi, centri commerciali, ecc. - secondo un piano di localizzazione concordato tra la Regione e i Comuni che si candidano a ospitarle. (13/9)

### GNL auto, punto vendita Scat a Perugia

Sarà inaugurato il prossimo 3 ottobre il primo impianto di distribuzione stradale di GNL di Scat Punti Vendita, la società del vice presidente di Assopetroli Andrea Salsi. L'impianto sorge a in Magione, in provincia di Perugia. All'inaugurazione parteciperà, tra gli altri, l'a.d. di Scania, Franco Fenoglio. La società aveva annunciato in gennaio il piano per la realizzazione di tre punti vendita stradali di GNL. Gli altri due impianti sorgeranno nelle province di Reggio Emilia e Brescia. (13/9)

### GNL navi, "il porto di Genova è in ritardo"

Il porto di Genova non si sta muovendo con la necessaria rapidità per dotarsi di strutture in grado di rifornire le nuove navi alimentate a GNL e questo potrebbe costare caro allo scalo del capoluogo ligure. A lanciare l'allarme sono i rappresentanti di alcune compagnie di navigazione, intervenuti durante una cena-convegno organizzata ieri dal Propeller Club e dedicata proprio allo sviluppo delle infrastrutture per il Gnl. "Genova non si sta muovendo in tempo, e rischia di essere tagliata fuori", ha dichiarato Antonio Campagnuolo, Marine

operations director di Gnv (società parte del gruppo Msc). "Per i nostri nuovi traghetti di costruzione cinese l'idea era quella di optare per l'alimentazione a gas, ma almeno per le prime 4 unità questo non sarà possibile, proprio perché nelle aree in cui operiamo mancano ancora le strutture per effettuare il bunkeraggio di Gnl". Dello stesso avviso è Franco Porcellacchia, vicepresidente di Carnival Corporation, il gruppo crocieristico americano che controlla Costa Crociere: "Le nostre prime navi a Gnl saranno operative già entro la fine di quest'anno e toccheranno anche porti italiani, ma saranno costrette a fare rifornimento di Gnl a Barcellona". Anche l'armatore genovese Marco Novella ha sottolineato la lentezza di reazione del porto: "Mentre l'autorità marittima si sta dando da fare, con un tavolo tecnico appositamente organizzato dalla Capitaneria, l'Autorità di Sistema Portuale non sta facendo altrettanto. Speriamo che anche Palazzo San Giorgio decida di muoversi rapidamente". (13/9)

### Emissioni camion, martedì tavolo al Minambiente

Una riunione per raccogliere elementi di giudizio, criticità e considerazioni sulla proposta di regolamento per la riduzione delle emissioni dei veicoli pesanti. La convocazione è arrivata ieri sera dal ministero dell'Ambiente e la riunione si terrà martedì prossimo alle 10:00 presso la sala Parlamentino del ministero. Invitati, oltre a rappresentanti dei ministeri dello Sviluppo e dei Trasporti, Anfia, Anigas, Api, Assogasliquidi, Assogasmetano, Assopetroli, Cei Cives, Cnh, Cobat, Confindustria, Ducati Energia, Edison, Elettricità Futura, Enel, Eni, Fast, Federmetano, NgvSystem, Snam, Tecnomatic, Unione Petrolifera.

La proposta di regolamento è stata presentata lo scorso 17 maggio dalla Commissione europea e va a completare il pacchetto mobilità che già annovera la proposta di regolamento per la riduzione delle emissioni delle auto e dei veicoli commerciali leggeri.

La proposta di regolamento stabilisce tra l'altro un obiettivo di riduzione vincolante delle emissioni di CO2 a livello europeo al 2025 pari al 15% rispetto alla media specifica delle emissioni di CO2 relativa all'anno 2019 e un obiettivo indicativo al 2030 (soggetto a revisione nel 2022) del 30%.

La proposta introduce inoltre un incentivo per i veicoli a zero/basse emissioni (ZLEV), definiti come veicoli le cui emissioni sono inferiori a 350g CO2/km. L'incentivo consiste nel conteggiare, ai fini della determinazione delle emissioni medie specifiche del costruttore, tali veicoli il doppio nel caso di quelli a zero emissioni e fino a 2 volte per i veicoli a basse emissioni (in funzione del livello emissivo). Nel calcolo dell'incentivo sono considerati anche i bus e i veicoli professionali benché non concorrano alla determinazione del target ai costruttori.

La proposta introduce inoltre elementi di flessibilità (banking e borrowing) ai fini della conformità agli obiettivi di riduzione: il meccanismo introdotto consente di acquisire crediti come ricompensa per azioni precoci (dal 2019 al 2025).

Infine, nel caso in cui il costruttore non raggiunga l'obiettivo specifico annuale, è previsto il pagamento di una sanzione che sarà calcolata moltiplicando il numero di gCO<sub>2</sub>/tkm che il costruttore ha emesso in eccesso rispetto al proprio obiettivo, per un'indennità pari a 6.800 euro/gCO<sub>2</sub>/tkm. (14/9)

## Numeri e prezzi

### "Stacchi Italia", diesel resta sotto la media Ue Benzina sempre più vicina alla parità

Sempre più "virtuoso" l'andamento degli "stacchi Italia" per quanto riguarda i carburanti. A fronte di leggere variazioni al rialzo in Italia (+1 millesimo sulla benzina e +2 sul diesel), Francia (+2 e +1) e Spagna (+1 e +2) i prezzi sono infatti saliti con forza in Germania (+8 e +7).

Il 27 agosto, nell'ultima rilevazione del mese, in base all'elaborazione UP dei dati Ue, lo "stacco Italia" in più della benzina rispetto alla media Ue (area euro) si è ridotto di 3 millesimi da +5 a +2, mentre quello sul diesel resta in territorio negativo e si allarga, da -5 a -6.

Si allarga invece lo stacco (positivo) sul risca, da +78 a +80, e si assottiglia quello (negativo) sul denso Btz (da -30 a -16). Rispetto all'ultima rilevazione di luglio, in agosto lo stacco in più della benzina si è ristretto di 12 millesimi (da +14 a +2) e quello del diesel di 10 da +4 a -6, quello del risca è sceso di 3 millesimi a +80 e quello in meno del denso si è ristretto di 7 (da -23 a -16). (30/8)

### Margini carburanti, agosto da dimenticare

Dopo un luglio difficile, in agosto i margini sui carburanti sono andati ancora peggio, con la media mensile della benzina scesa a 0,139 euro/litro, da 0,144 euro/litro del mese precedente, e quella del gasolio scivolata a 0,127 euro/litro da 0,140 euro/litro. Giù anche la media degli ultimi dodici mesi, scesa a 0,147 euro/litro per la benzina (-1 millesimo) e a 0,134 euro/litro per il diesel (-2 millesimi). L'andamento negativo è scaturito da prezzi interni praticamente al palo, mentre le quotazioni internazionali sono state piuttosto ballerine (31/8)

### Mercato auto, agosto positivo

Secondo i dati diffusi oggi dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed elaborati da Unrae, in agosto si è registrato un aumento del 9,5% per le immatricolazioni di auto nuove, che sono state 91.551, circa 8.000 unità in più dello stesso mese dello scorso anno, quando se ne immatricolarono 83.638. Sostanzialmente stabile rispetto allo scorso anno il cumulato dei primi otto mesi del 2018 grazie a 1.365.947 immatricolazioni contro 1.366.881 dei primi otto mesi 2017 (-0,07%).

In crescita tutte le motorizzazioni presenti sul mercato: il diesel cresce del 6,2% grazie al noleggio e società, mentre flette dell'8,5% nell'area privati. L'incremento

del 7,7% delle immatricolazioni di auto a benzina è sostenuto dagli acquisti dei privati (+25%), mentre flette in modo sostenuto fra le vendite a società (-34,5%). Il noleggio sostiene le immatricolazioni di auto a Gpl e metano, che presentano comunque buoni andamenti anche fra i privati e, nel caso del Gpl, anche nelle immatricolazioni a società. Prosegue l'ascesa delle vendite di auto ibride, con forti crescite a tre cifre nel noleggio e società e con un incremento del 16,1% fra gli acquisti dei privati. L'ottimo contributo di tutti i canali consente l'incremento delle vendite di auto elettriche (+93,9% in agosto). Nel cumulato degli 8 mesi il diesel rappresenta il 53,7% del totale (-3 punti), la benzina recupera un punto, portandosi al 33,1%, stabile il Gpl al 6,5%, le ibride guadagnano un altro punto e raggiungono il 4,1%, al 2,3% di quota il metano e allo 0,2% le elettriche.

Quanto ai singoli modelli, nella categoria "metano" la più venduta in agosto è la VW Polo, seguita dalla Seat Ibiza e dalle Fiat Punto e Panda.

Continua la riduzione della CO<sub>2</sub> media ponderata delle nuove immatricolazioni che nel mese raggiunge i 111,3 g/km, in calo dell'1,5%. Negli 8 mesi il valore delle emissioni medie rimane stabile a 112,3 g/km. (3/9)

### "Stacchi Italia", diesel sempre più giù Risca al minimo dell'anno

Il prezzo del diesel in Italia continua a rimanere al di sotto della media Ue, la benzina sostanzialmente allineata, mentre tocca il minimo dell'anno lo stacco sul gasolio risca e si assottiglia quello negativo sul Btz.

A fronte di leggere variazioni al rialzo in Italia (+1 millesimo sulla benzina e +2 sul diesel), Francia (+2 e +1) e Spagna (+1 e +2) i prezzi sono infatti saliti con forza in Germania (+8 e +7).

Il 3 settembre, in base all'elaborazione UP dei dati Ue, lo "stacco Italia" in più della benzina rispetto alla media Ue (area euro) è rimasto invariato a +2 millesimi, mentre per la terza settimana consecutiva si mantiene in territorio negativo lo stacco sul diesel, ampliandosi da -6 a -8.

Una dinamica che riflette i rialzi dei prezzi in Germania (+7 millesimi sulla benzina e +11 sul diesel) e Spagna (+6 e +6), rialzi più consistenti rispetto all'Italia (+4 e +5).

Si riduce lo stacco sul risca, toccando il minimo degli ultimi dodici mesi a +70, mentre continua ad assottigliarsi quello (negativo) sul denso Btz (da -16 a -11) (6/9)

### "Prezzi Italia": carburanti ancora in rialzo, ripiegano i combustibili

La seconda rilevazione di settembre dei "prezzi Italia" da parte del Mise registra nuovi e rilevanti rialzi sui carburanti, con il gpl auto che tocca il nuovo picco annuale, mentre per quel che riguarda i combustibili risca e fluido ripiegano leggermente e il denso di quasi il 2%. Sulla rete il 10 settembre,

la benzina è salita di altri 7,28 € per mille litri (+1,19%) a 617,95 €, il diesel di altri 9,26 € (+1,49%) a 632,17 € e il gpl auto di altri 10,52 € (+2,57%) a 420,59 (picco dell'anno). Sull'extra-rete, il gasolio riscaldamento è invece sceso di 1,38 € per mille litri (-0,21%) a 663,65 euro, il fluido di 1,43 euro per mille chili (-0,22%) a 640,73 e il denso Btz di 8,22 € per mille chili (-1,87%) a 431,76. Al consumo e al lordo delle imposte, questo lunedì il "prezzo Italia" self della benzina, praticato mediamente sulla rete, è salito sopra 1,64 €/litro e il diesel sopra 1,52. (11/9)

### Consumi petroliferi, agosto piatto

Su il gasolio e l'olio combustibile, già benzina e Gpl. Risultano praticamente invariati, nel complesso, i consumi petroliferi nel mese di agosto 2018 rispetto ad agosto 2017. La variazione negativa dello 0,1% significa seimila tonnellate in meno.

Benzina in calo di 11mila tonnellate (-1,7%, tutte sulla rete, mente tiene l'extrarete), diesel auto in aumento di 36mila tonnellate (+1,9) grazie soprattutto all'extrarete (+4,6%), per un dato complessivo del gasolio (compresi risca, marina e agricolo) del +1,6% (+35mila tonnellate).

I consumi di carburanti autotrazione (benzina+gasolio) sono risultati pari a circa 2,6 milioni di tonnellate, sottolinea UP, di cui 0,7 milioni di benzina e 1,9 milioni di gasolio, con un incremento dell'1,0% (+25.000 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2017 (che peraltro aveva gli stessi giorni lavorativi), riconducibile all'ampliamento nel 2018 del campione dei denunciati

Gpl in calo del 3,2% (-8mila tonnellate) con il combustione che ne perde 6mila (-5,8%) e l'auto 2mila (-1,4%). Bitumi in ripresa (+11mila tonnellate, +13,4%), mentre è negativo il dato della carica petrolchimica (-2,7% con 8mila tonnellate in meno) e del bunker (-10,9% con circa 35mila tonnellate in meno). Tonfo per l'o.c. per la termoelettrica: -82,5% con 52mila tonnellate in meno.

Nei primi otto mesi 2018 i consumi complessivi sono stati pari a 39,9 milioni di tonnellate, con un incremento del 2,7% (+1.040.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo del 2017. I consumi di carburanti autotrazione (benzina + gasolio), sono stati pari a circa 20,8 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,9% (+397.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo del 2017.

Tali dati, sottolinea UP, sono ancora provvisori, anche se sostanzialmente consolidati per il primo quadrimestre dell'anno, in attesa che si completino le verifiche del ministero dello Sviluppo economico su quelli ricevuti dai nuovi denunciati che commercializzano tali prodotti. In particolare: la benzina totale nel periodo considerato ha mostrato una flessione dell'1,1% (-54.000 tonnellate) con un calo della benzina venduta sulla rete dell'1,0%; il gasolio autotrazione totale segna un aumento del 2,9% (+451.000 tonnellate) con un incremento del gasolio venduto sulla rete sale +1,9%. Da segnalare il trend in continua crescita del carboturbo (jet fuel) che, rispetto allo stesso periodo del 2017, sale del 9,6%. (14/9)

\*La data si riferisce al giorno di pubblicazione sulla Staffetta online

# STAFFETTA PREZZI



MERCATO PETROLIFERO ITALIANO

Rilevazione n. 66 del 13 settembre 2018

## Quotazioni SIVA all'acquisto per pagamento a 30 giorni

(differenze rispetto alla rilevazione dell'11 settembre)

EURO	ITALIA SETTENTRIONALE			ITALIA CENTRALE			ITALIA MERID.LE E ISOLE					
<b>Benzina super ('000 lt)</b>	4,89	<b>1220,37</b>	<b>- 1222,63</b>	4,57	6,08	<b>1232,20</b>	<b>- 1233,20</b>	3,58	6,54	<b>1238,62</b>	<b>- 1241,45</b>	6,53
Punte min. - max.	1216,00 - 1230,00			1221,00 - 1245,00			1223,00 - 1266,00					
<b>Gasolio Auto ('000 lt)</b>	9,68	<b>1149,40</b>	<b>- 1151,25</b>	9,91	7,87	<b>1157,88</b>	<b>- 1162,22</b>	7,79	9,93	<b>1164,35</b>	<b>- 1169,97</b>	10,54
Punte min. - max.	1144,00 - 1160,00			1147,00 - 1178,90			1151,00 - 1182,00					
<b>Gasolio agricolo ('000 lt)</b>	9,78	<b>672,04</b>	<b>- 673,52</b>	9,39	8,95	<b>678,86</b>	<b>- 683,22</b>	8,01	10,96	<b>687,05</b>	<b>- 690,12</b>	11,37
Punte min. - max.	669,00 - 679,00			672,00 - 699,75			683,00 - 705,00					
<b>Gasolio risc.to ('000 lt)</b>	8,24	<b>926,15</b>	<b>- 927,75</b>	8,44	10,45	<b>935,13</b>	<b>- 937,44</b>	9,84	7,45	<b>949,27</b>	<b>- 952,42</b>	7,59
Punte min. - max.	918,00 - 935,00			925,96 - 946,68			931,00 - 963,00					
<b>O.c. fluido 3/5 ('000 Kg)</b>	n.d. - n.d.			n.d. - n.d.			12,00			<b>681,10</b>	<b>- 686,60</b>	12,00
Punte min. - max.							672,50 - 698,00					
<b>O.c. denso Btz ('000 Kg)</b>	11,63	<b>406,94</b>	<b>- 409,16</b>	11,71	11,34	<b>431,50</b>	<b>- 435,00</b>	11,39	11,75	<b>444,50</b>	<b>- 458,30</b>	11,40
Punte min. - max.	402,00 - 425,00			423,00 - 443,00			441,00 - 469,00					

La rilevazione è effettuata su un campione di operatori selezionato su base geografica in funzione dei volumi dei consumi. Per ogni prodotto è indicata una forchetta di quotazioni medie, praticate dalle compagnie petrolifere ai rivenditori al netto di Iva per pagamenti a 30 giorni, con l'indicazione delle relative variazioni rispetto alla rilevazione precedente e delle punte minime e massime.

## Andamento del mercato

Prodotti petroliferi in aumento nel Mediterraneo con i gasoli che hanno inanellato tre rialzi consecutivi, mentre benzina e denso Btz 4. Sulla spinta dei greggi, in salita sui circuiti internazionali a causa del calo delle scorte Usa e soprattutto dell'Uragano Florence che si sta avvicinando alla costa Est degli Usa. Il Brent ieri ha sfondato quota 80 \$ per poi ripiegare in chiusura. Questa mattina la benzina ha incamerato 5 euro per mille litri, il gasolio autotrazione (agricolo e motopesca) 4, il risca tra 3 e 4 e infine il denso Btz 5 euro per mille chili. Dalle forchette medie rilevate questa mattina nelle tre macroaree di riferimento si può ricavare, in base alle variazioni indicate, il prezzo medio Siva della benzina, che si aggira intorno ai 1222 euro per mille litri al Nord, ai 1233 al Centro e ai 1240 al Sud più Isole. Il divario di prezzo tra le aree Nord e Centro è di 11 euro e tra Centro e Sud più Isole di 7. Il prezzo medio Siva del gasolio autotrazione è di 1150 euro al Nord, di 1160 al Centro e di 1167 al Sud e Isole. Il divario di prezzo tra le aree Nord e Centro è di 10 euro e tra Centro e Sud più Isole di 7. Il prezzo medio Siva del gasolio agricolo è di 673 euro al Nord, di 681 al Centro e di 689 al Sud e Isole. Il divario di prezzo tra le aree Nord e Centro e tra Centro e Sud più Isole è di 8 euro. Il prezzo

medio Siva del risca è di 927 euro al Nord, di 936 al Centro e di 951 al Sud e Isole. Il divario di prezzo tra le aree Nord e Centro è di 9 euro e tra Centro e Sud più Isole di 15. Ieri mattina la benzina ha preso 1 euro, i gasoli autotrazione e agricolo 7, il risca e il denso Btz 6. Sul Cif Med del 12 settembre, convertito in euro al cambio di 1,1585 dollari, la benzina si è attestata a 473,46 euro per mille litri, il diesel 10ppm a 512,58, il gasolio 0,1 a 506,20 e il denso Btz a 386,28 euro per mille chili. Domani la benzina prenderà altri 3 euro per mille litri, come anche i gasoli autotrazione e agricolo, il risca 4 e il denso Btz tra 2 e 3. Salvo per quelle compagnie che hanno applicato ai rivenditori la chiusura di ieri pomeriggio già in data odierna. **(C.B.)**

### GASOLIO MOTOPESCA (\*\*\*) (€/000 lt)

Altri prodotti	+11,17	<b>551,69 - 553,94</b>	+10,29
Punte min.- max		534,00 - 585,50	

(\*\*) Dato nazionale.

## DUE DOMANDE SULLE AUTOSTRADE ELETTRICHE

*Dopo la presentazione del progetto sulla Brebemi*

A mali estremi, estremi rimedi. Il noto adagio ben si applica alla guerra alle emissioni da combattere con ogni mezzo e in ogni dove. E se alcune armi stentano ad arrivare sul fronte, si possono rispolverare vecchi classici che già in passato hanno dimostrato una certa efficacia.

Come noto, e come ricordano molti che sono stati bambini tra gli anni '70 e '80, sulle prestazioni del motore elettrico si possono avanzare ben pochi dubbi: basti pensare ai treni, sempre più veloci (anche se non sempre meno in ritardo). I problemi e i limiti cominciano quando si fa a meno dell'alimentazione e si cerca di immagazzinare l'energia nelle batterie che, grazie al ricorso agli ioni di litio, sono sì sempre più performanti e leggere, ma non offrono ancora prestazioni adeguate agli usi più gravosi, come immagazzinare energia per un mezzo pesante come un autocarro. Caso in cui i sistemi di accumulo elettrochimico contribuirebbero ad aumentare ulteriormente la massa del veicolo o, meglio, nel caso specifico dei veicoli industriali, a ridurre la capacità di carico.

Per risolvere il problema alla radice o anche per dare un fattivo supporto alle batterie si può riproporre una soluzione, invero, già molto testata: utilizzare una linea elettrica sospesa che, in autostrada, consenta l'alimentazione degli autocarri. Una sperimentazione già avviata in Svezia – due km sulla E16, nei pressi di Glove, a nord di Stoccolma – dove i camion ibridi, dotati di catena cinematica ibrida con motore elettrico alimentato attraverso un pantografo, si muovono lungo la linea elettrica. Al di fuori di questa corsia, ad esempio se il mezzo deve effettuare un sorpasso o abbandonare l'autostrada per raggiungere la sua destinazione, il veicolo può circolare tramite motore elettrico, grazie alle batterie di cui dispone, o tramite il motore a combustione interna.

Stesso pilota si farà sulla nostra BreBeMi su una lunghezza di sei km, tra i caselli di Romano di Lombardia e Calcio, dove verranno realizzati i sistemi di distribuzione dell'energia elettrica con una linea di contatto (600-750 V in

corrente continua) che sarà realizzata sopra la corsia di marcia con una altezza pari a circa 5,5 metri. Verificate efficienza e sostenibilità economica (per quella ambientale già previsto il ricorso a pannelli fotovoltaici lungo l'autostrada), se vi sarà una chiara programmazione (evidentemente) sovra-nazionale si potrà procedere all'elettificazione dell'intera tratta autostradale.

Della questione se ne è parlato, lo scorso sabato, in un convegno, tanto lungo quanto affollato e seguito fino all'ultimo, a Brescia, precisamente vicino all'Autoparco Brescia est, dove si svolgeva pure l'European Truck Festival. Oltre ai tanti imprenditori presenti in sala, grande è stato l'interesse dimostrato da istituzioni, importanti attori del mercato e associazioni di categoria: presenti all'incontro tra i relatori, infatti, i rappresentanti di Regione Lombardia, Aiscat, Prefettura di Brescia, Concessioni Autostradali Lombarde (CAL), Federazione Italiana Autotrasporti, Assoartigiani Brescia, Scania, Siemens, Enel X, Terna, A2A Energy Solution, ABB, Cobat, Esselunga, Italtrans, Brivio&Viganò, Alis, Autorità Portuale Adriatico Orientale, Italferr e una delegazione dalla Regione svedese di Gävleborg che ha presentato il loro progetto di E-Highway, in corso, che impressiona tutti gli osservatori per l'inedito silenzio con cui si muovono i veicoli.

Tutti trascinati dall'entusiasmo, anzi dal fervente, fattivo impegno del presidente Francesco Bettoni che certamente non può essere annoverato tra i sostenitori della crescita felice.

Chi scrive, che è tra quei bambini che hanno avuto la fortuna di giocare con le mitiche piste Polistil, inutile nascondere, se è rimasto favorevolmente impressionato dallo spirito di intrapresa che si respirava tra i convenuti non lo è rimasto altrettanto dell'idea del pantografo, e non solo perché nella sola Italia i km di autostrade sono più di 6.500 o perché, anche se è brutto da dire, oggi, purtroppo, i dubbi sull'efficacia degli investimenti sulla rete autostradale sono molto maggiori rispetto a ieri. Ma anche perché restano sospese alcune domande: quanto costa tutto questo? E, dulcis in fundo, chi (e come) paga? (14/9)

(A.S.)