

RASSEGNA STAMPA

NOVEMBRE 2019

25.11.19



Assocostieri: arriva la nota che sblocca il bunkeraggio italiano

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli fornisce chiarimenti sui sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline. Dopo oltre un anno di incontri è stata emanata la nota 179382/RU del 8 novembre 2019 dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Direzione Antifrode e Controlli – Ufficio Controlli – Sezione Accise/Giochi che fornisce precisazioni relativamente ai sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline utilizzate per il trasporto di gasolio o di olio combustibile destinati alla navigazione marittima.

Tale nota risolve le pesanti problematiche che si andavano verificando nei porti italiani dove gli armatori dediti ai servizi di bunkeraggio associati ad Assocostieri stavano vedendo fermare una dopo l'altra le proprie navi. Assocostieri aveva fin da subito rappresentato all'Agenzia le perplessità sull'applicabilità di molti dei punti della circolare 2/D del 25 marzo 2019, per le quali il gruppo di lavoro di ASSOCOSTIERI ha formulato specifiche proposte.

Tale circolare, sebbene avesse già accolto la proposta di Assocostieri di prevedere un piano di adeguamento graduale delle bettoline facendo coincidere l'installazione dei misuratori con il primo fermo nave per visita di rinnovo del certificato di navigabilità, aveva previsto che tali misuratori fossero certificati MID e non che fossero soltanto rispondenti ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID, come sempre chiarito nel corso degli incontri tra l'Agenzia delle Dogane ed Assocostieri.

Assocostieri auspica ora che il provvedimento dell'Agenzia ponga fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura che stava cagionando pesanti problematiche ed in alcuni casi il fermo nave di alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (ad esempio Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna).

22.11.19



Assopetroli, la nascita alla fine del 1949 e il “fil rouge” delle presidenze

I 70 anni dell'associazione

Dai “cani sciolti del petrolio” ad una fetta sempre più importante del “petrolio Italia”: commercianti, grossisti e importatori di prodotti petroliferi, alcuni con le radici negli anni '20 e '30 del secolo scorso, che oggi hanno una presenza sempre più consistente nella rete, nell'extra rete e nei servizi dell'efficienza energetica e della riqualificazione del patrimonio immobiliare. E che puntano a raggiungere nuovi importanti traguardi sfruttando le opportunità e le sfide offerte dalla attuale fase di transizione del sistema energetico. Un percorso evolutivo, giunto alla boa dei 70 anni, raccontato riannodando il “fil rouge” che lega l'attuale presidente ai cinque che l'hanno preceduto.

A fine mese ricorrono i 70 anni della nascita a Milano, il **30 novembre 1949**, di Assopetroli come **Associazione Nazionale Commercianti, Grossisti e Importatori di prodotti petroliferi**. Da parte di un gruppo di “cani sciolti del petrolio”, come li definì amabilmente Vincenzo Cazzaniga, uno dei grandi del “petrolio Italia”, in un certo senso “il loro primo sponsor”. Come ricordano **Ivano Becchi, Silvano Calveti, Giuseppe Del Bo, Franco Marianelli**, autori indimenticabili di un prezioso “libretto” pubblicato a Roma il 2 dicembre 1999 in occasione dei 50 anni (v. *Staffetta 2/12/99*). Con una prima trasformazione, all'inizio del 1964 in **Associazione Nazionale Commercio Petroli**, cui seguì nel 1974 la trasformazione in **Assopetroli – Federazione nazionale Commercio Petroli** e lo spostamento della segreteria nazionale da Milano a Roma, nel 2002 in **Assopetroli - Associazione nazionale commercio prodotti e servizi energetici** e, infine, nel 2010 in **Assopetroli - Assoenergia**: un'operazione quest'ultima non di immagine ma di sostanza, come venne allora sottolineato, per cogliere il percorso di trasformazione compiuto dalle aziende associate sulla strada della diversificazione e dell'ampliamento della sfera operativa.

Un'associazione che alla nascita rappresentava già più di mezza Italia, quando i rapporti tra i rivenditori grossisti e le compagnie petrolifere, che l'anno prima avevano dato vita a loro volta all'**Unione Petrolifera** (v. *Staffetta 26/6/18*), non erano sempre facili. Tra i problemi sul tappeto il sistema delle “quote di immissione in consumo dei prodotti” che risaliva al decreto-legge 2 novembre 1933 n. 1741, il cosiddetto “Codice del Petrolio”. Un sistema che stava frenando le possibilità di sviluppo di molti soci di Assopetroli e la loro capacità di affermarsi. Da sostituire con la completa libertà di importazione dei prodotti petroliferi. La sua rimozione fu tra i primi obiettivi della nascente associazione, che venne raggiunto in via provvisoria e sperimentale, grazie allo sforzo congiunto anche dell'UP, già alla fine del 1950. Con una serie di disposizioni emanate dal ministro dell'Industria dell'epoca, Giuseppe Togni, il 22 dicembre, che prevedevano fra l'altro, la possibilità di importazione di una quota di prodotti finiti o di grezzo da fare lavorare per conto, “allo scopo di assicurare, si sottolineava, la necessaria indipendenza alle attività del settore di distribuzione” (v. *Staffetta 23/12/50*).

Un lungo percorso evolutivo

Per la cronaca, la prima volta che la *Staffetta* parla di questa associazione fu il 19 novembre 1949 quando segnalò che il 30 novembre ci sarebbe stata a Milano “una importante riunione fra i grossisti e i commercianti di prodotti petroliferi per gettare le basi di una nuova associazione, raggruppando i due sindacati già esistenti e dando vita ad un'unica realtà rappresentativa di cui avrebbero fatto parte oltre 150 imprese commerciali”. Oggi sono circa 1.000 attive nel commercio dei carburanti e dei combustibili sia nel canale “rete”, dove le aziende associate sono arrivate a coprire circa il 50% delle 20.000 stazioni di servizio presenti oggi in Italia, che nel canale “extra-rete”, che comprende le forniture destinate al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione, e sia nei servizi di efficienza energetica con particolare riguardo al settore dell'edilizia (isolamento termico, riqualificazione dell'impianto termico, installazione di nuove centrali termiche e di cogeneratori). Da notare altresì che nel caso della rete carburanti si tratta di operatori pronti a svolgere un ruolo centrale nella diffusione della cosiddetta *smart mobility* e della mobilità elettrica e a investire nella riconversione dei punti vendita in luoghi di rifornimento, ricarica, produzione e accumulo di energia elettrica da fonti rinnovabili, assistenza, e interscambio: in sintesi in veri e propri hub multienergia e multiservizi.

Un percorso che 70 anni fa sarebbe stato inimmaginabile, e comunque molto ambizioso, ricordando che alcune di queste aziende avevano le radici negli anni '20 del secolo scorso, e che questo percorso ha avuto un'accelerazione e un'evoluzione nel dopoguerra con il passaggio graduale dal carbone all'olio combustibile, agli oli combustibili fluidi e al gasolio e con l'ingresso nella distribuzione dei carburanti e dei contratti di “servizio energia”. Sullo sfondo di quello che già allora si intravedeva dovesse essere il ruolo del petrolio nella copertura del fabbisogno di energia, che nel 1954 era già diventato la prima fonte primaria, scavalcando il carbone e l'energia idroelettrica. Alla vigilia di una metamorfosi ben più ampia che pochi nell'immediato dopoguerra erano in grado di immaginare, spinta dalla crescita della popolazione, dalle opportunità offerte dal rilancio degli scambi internazionali, dalla crescita del settore industriale, dall'ampia disponibilità di mano d'opera, dalla bassa conflittualità e lo scarso potere rivendicativo del sindacato, dalla crescita del mercato immobiliare, dalla crescita altresì dei redditi individuali e dall'avvio della mobilità di massa, dalla scoperta delle vacanze al posto della vecchia villeggiatura, dall'avvio con la costruzione dell'autostrada del Sole di un ampio programma autostradale. Su cui si innescò un rapido incremento della domanda di carburanti e di combustibili petroliferi. Che comportò, per soddisfarla, la nascita di nuove raffinerie, nuovi depositi, nuove e più ampie stazioni di servizio. Una vera e propria corsa, un fenomeno che aveva in sé i germi di quella che poi finì per diventare una “proliferazione selvaggia” con tutto ciò che ne seguì anche in termini di inquinamento e di emissioni e, alla fine, anche di illegalità: fenomeni allora poco avvertiti. A tutti gli effetti, l'alba di quella che è passata alla storia come “l'età del petrolio”. Raccontato e illustrato dalla *Staffetta* nel volume “75 anni di energia” pubblicato nel 2008. Una metamorfosi in cui Assopetroli ha sempre giocato per tanti versi un ruolo da protagonista.

Un percorso che, nonostante tutto quello che si legge, è lungi dall'aver imboccato il viale del tramonto. Una delle tante fasi di transizione in cui Assopetroli-Assoenergia questo ruolo continua a voler svolgere. Come ribadito più volte in questi mesi dall'attuale presidente **Andrea Rossetti**, in carica dal 2015, fornendo una serie di convincenti elementi di giudizio nelle audizioni alla Commissione Attività Produttive della Camera sul futuro della rete carburanti, al Cnel sulle ricadute economiche e occupazionali delle

politiche energetiche, alla Commissione Finanze della Camera sul decreto Fiscale e altresì nelle interviste rilasciate alla *Staffetta*.

Il “fil rouge” delle sei presidenze

Un percorso giunto alla boa dei 70 anni che per raccontarlo può essere di aiuto riannodare il “fil rouge” che unisce l'attuale presidenza alle cinque che l'hanno preceduta senza soluzione di continuità e che costituisce un tratto distintivo di Assopetroli che è giusto sottolineare. Rispetto per esempio alle sedici che hanno punteggiato il percorso dell'**Unione Petrolifera** che ebbero e hanno come tratto unificante quello di porsi sempre come punto di mediazione a volte faticoso fra le diverse componenti, nazionale e internazionale, pubblica e privata, dell'industria e del “petrolio Italia” specie negli anni della forzata divisione tra pubblico e privato. Quando peraltro non venne mai meno la ricerca di soluzioni condivise su temi di particolare criticità allo scopo di salvaguardare innanzitutto una pluralità di operatori e poi per arrivare alla liberalizzazione dei prezzi, al potenziamento prima e al ridimensionamento poi della capacità di raffinazione e della rete carburanti, alla rimozione dei vincoli procedurali e amministrativi che ingessavano il settore, alla tutela dell'ambiente, al miglioramento della qualità dei prodotti e al taglio delle emissioni, al contrasto infine al fenomeno dell'illegalità.

Nel caso di Assopetroli la mediazione ha riguardato e riguarda tuttora il rapporto con una tipologia composita di operatori e l'ascolto delle loro istanze, spesso dei loro “gridi di dolore”, che arrivano da una base che vive e opera a stretto contatto con il territorio. Dove gli stessi problemi della rete e dell'extra-rete possono assumere valenze differenti passando dal Nord al Sud, dall'Ovest all'Est del Paese. In un ruolo a volte anche di supplenza delle compagnie nei piccoli e medi centri abitati e nel caso di utenze situate in aree difficili da raggiungere. Un universo molto eterogeneo quanto a dimensioni, fatturato, redditività e rapporti contrattuali con le compagnie, composto, in base a un censimento 1995 del Rie (l'unico reso pubblico), da oltre 3.000 operatori. Aziende con anime e origini diverse, ma che in questi 70 anni hanno sempre dimostrato di avere la forza nei momenti critici di operare uniti per essere una lobby qualificata e di peso in campo nazionale.

Con la prima presidenza, quella di **Giovanni Spantigati**, durata quindici anni dal dicembre 1949 al febbraio 1964: un avvocato prestato all'associazione per muovere i primi passi e che poi si immerse a tempo pieno nelle problematiche del settore petrolifero. Promotore fra l'altro della Union Pétrolière Européenne Indépendante (UPEI). Anche con una apprezzata attività pubblicistica, fino alla sua scomparsa avvenuta nel 1991. Autore fra l'altro, dopo la crisi del Kippur del 1973, di un saggio dal titolo “*Petrolio, gli anni della crisi e le incognite future*”, pubblicato nel luglio 1979 (ed. Etas Libri), che sottolineava l'esigenza di trovare soluzioni per risparmiare energia.

A cui seguì, per ventuno anni dal febbraio 1964 al luglio 1985, la presidenza di **Giuseppe Del Bo** che aveva iniziato a lavorare nel settore petrolifero nel 1934 nell'azienda paterna. Assertore, in quei tempi pionieristici dell'affermarsi del petrolio quale principale fonte di energia e della insostituibile funzione riservata nel settore della distribuzione alle aziende commerciali indipendenti, si convinse della necessità di inquadrare la categoria in una organizzazione che ne tutelasse gli interessi e, come presidente del sindacato di Milano, fu nel 1949 tra i promotori dell'associazione. Preziosa, fino alla sua scomparsa, avvenuta nel 2004, la sua opera tesa a dare pari dignità ai rivenditori nelle trattative con le altre componenti del settore e ai tavoli ministeriali. Senza dimenticare gli sforzi, non sempre coronati da successo ma pur sempre meritevoli, per fare sistema e combattere il prevalere di fenomeni di frazionamento associativo.

Con il testimone che venne poi tenuto per diciassette anni, dal luglio 1985 al febbraio 2002, da **Silvano Calveti**. Alle spalle una lunga esperienza nel settore, maturata prima nel settore dell'impiantistica e successivamente nei settori del riscaldamento e della distribuzione dei carburanti. Una presidenza segnata da lunghe battaglie per la liberalizzazione dei prezzi e la difesa dei margini dei rivenditori e dei retisti, ma caratterizzata anche da una costante difesa di una linea di leale concorrenza e competitività delle imprese. E che nel momento del passaggio del testimone, ricorderà che ogni problema perché si sviluppi e si concluda richiede almeno 6/7 anni, che riuscire a difendersi è già un risultato e che la base dovrebbe essere più presente (perché Assopetroli non è solo la sua dirigenza). Auspicando, alla fine del suo mandato, una legge che potesse favorire lo sviluppo di una morale commerciale e un migliore equilibrio tra produttori e distributori per evitare comportamenti "predatori" e il formarsi di posizioni dominanti e garantire la lealtà delle transazioni commerciali. Parole che, rilette oggi a quasi tre anni della sua scomparsa avvenuta nel gennaio 2017, hanno il sapore del presagio.

Con la presidenza tenuta poi per sette anni dal febbraio 2002 al dicembre 2008 da **Enrico Risaliti**, un operatore del settore dalla multiforme attività, via via allargata dall'extra-rete alla rete, alla produzione di emulsioni bituminose, al gas metano, al fotovoltaico e al campo armatoriale, che cerca di dare a Assopetroli un vestito più ecologista (isole ecologiche nei p.v.), che promuove la nascita del **Gruppo giovani**, per favorire l'apertura a forze fresche, la creazione di RetItalia per comprare la rete IP messa in vendita da Eni (che nel 2005 finirà in Api) e punta ad aggregare un gruppo di imprese in grado di acquistare la raffineria di Livorno messa in vendita da Eni (che poi si rimangerà la decisione), che sulla Robin Tax, istituita da Tremonti nel giugno 2008, organizza una manifestazione pubblica a Roma e, sulla scia dei cambiamenti che interessano non solo Eni ma anche Enel, promuove la creazione del PEI (polo energetico indipendente) esteso anche al gas e punta a far diventare Assopetroli il punto di riferimento dell'energia in Confcommercio. Creando forti aspettative, poi in parte andate deluse. Con l'emergere di nuovi nodi e conseguenti disagi: fra l'altro i crescenti sconti nelle gare pubbliche, l'assenza del credito privilegiato, il nodo della densità, il rischio del credito, ecc.. Scomparso prematuramente nel novembre 2011.

Una situazione che lo aveva spinto nel dicembre 2008 a lasciare in anticipo le sue funzioni nelle mani del suo vicario, **Franco Ferrari Aggradi**, espressione di un gruppo imprenditoriale nato negli anni '40 del secolo scorso che è diventato un importante riferimento nel settore dell'edilizia. Che terrà la presidenza per sei anni dal marzo 2009 al marzo 2015 in una situazione di grave crisi che aumenta il disagio degli operatori, vendite che sprofondano, insoluti in aumento, compagnie che non concedono dilazioni, enti pubblici che non pagano le bollette, minori disponibilità di cassa, chiusure di attività, doppia velocità delle associazioni territoriali. Un susseguirsi di fatti che incoraggia una sorta di "rompete le righe", dove ognuno pensa per sé anche a livello associativo. Con la necessità di "fare sistema" con UP, Assocostieri, Assogasliquidi, Faib, Fegica, Figisc e di creare dei "tavoli comuni" a cominciare da quello sulla crisi. Senza accontentarsi di programmi di breve periodo. E che appena insediato dà il via al progetto "10 cavi per la Robin Tax". Nel 2010 scoppia il nodo del credito. Nel 2014 denuncia in assemblea, primo a farlo nel settore, il dilagare dell'**illegalità** nelle sue varie forme. Mentre aumenta il disagio degli associati. A premiare gli sforzi nel febbraio 2015 arriva (sei anni dopo) la decisione della Consulta di dichiarare incostituzionale la **Robin Tax**, vittoria che Assopetroli

giustamente si intesta. Alla fine lascia un'associazione indipendente, autorevole ed efficace, come mai prima nella sua lunga storia. Di cui oggi è presidente del collegio dei probi viri.

Come gli riconosce **Andrea Rossetti**, un operatore attivo nell'area di Roma, che ha assunto la presidenza nel maggio 2015 dopo un lungo percorso di formazione e di impegno nell'associazione e che è stato confermato nell'incarico nel maggio di quest'anno. Con una squadra (rileva nel discorso di candidatura) in grado di garantire e consolidare questo processo insieme a quello di interlocutore credibile dentro e fuori della filiera. Una successione non facile, ma un avvicendamento necessario perché dice "Assopetroli non è mai stata guidata da professionisti della rappresentanza a tempo indeterminato" e ricorda che i suoi predecessori hanno navigato in un mare in tempesta e che senza Assopetroli "le nostre imprese sarebbero sicuramente più povere, instabili e insicure". E cita alcuni esempi: Robin Tax, vincolo di esclusiva, densità, privilegio sulle accise. Da un soggetto un tempo poco e male conosciuto nel settore a un profilo autonomo e chiaro. Mentre permane il rischio di un ulteriore deterioramento del mercato. Indicando una serie di priorità tra cui la costruzione di un partenariato stabile con le istituzioni (diverso dal tradizionale fare lobby), con la frontiera più avanzata sul tema dell'illegalità e del relativo tavolo (verrà istituito presso il Mef nel 2016). Altro obiettivo quello della qualità energetica degli edifici. A cui aggiungerà un anno dopo la necessità di contrastare l'idea che il sistema del petrolio sia un retaggio sporco e superato del passato. Un'agenda impegnativa che esalta l'importanza del gruppo Giovani in cui anche Rossetti si era fatto le ossa: un incubatore, come lo ha definito, che esalta il senso di appartenenza all'organizzazione.

Obiettivi ribaditi dal presidente Rossetti in un'intervista rilasciata alla *Staffetta* nei mesi scorsi (v. *Staffetta 2/8*) in cui ha messo in fila le tante questioni aperte oggi nel settore: dalla persistente emergenza delle frodi, la madre di tutti i problemi, al "ritorno" del tema razionalizzazione, dai temi fiscali a quelli contrattuali, al nervo scoperto dell'extra-rete. E il contributo di Assopetroli Assoenergia nella gestione di questi dossier. Rivendicando la qualità delle analisi e delle proposte, che l'associazione sta portando avanti, la disponibilità costante al confronto, anzitutto con l'industria, la tenacia della sua mobilitazione contro l'illegalità, il rispetto istituzionale verso le forze politiche, il Governo e l'Amministrazione. Con un'affermazione che la dice lunga sul cammino compiuto in questi 70 anni: "apprezziamo il lavoro di tutti nel perseguire le finalità comuni, ma non riconosciamo a nessuno l'autorità di parlare ex cathedra".

Un'autostima in merito all'operato dell'associazione che trova conferma nei successi che sta ottenendo, a quanto pare, anche per quel che riguarda il marketing associativo. Segno che anche i nuovi arrivati nel settore ne stanno apprezzando la funzione. Per un'associazione che ha ancora, nonostante tutto, uno dei punti di forza nella distribuzione dei prodotti petroliferi un suggello dei suoi 70 anni quanto mai lusinghiero.

Senza dimenticare a fianco dei presidenti altre figure che questo successo hanno contribuito a favorire: da Ivano Becchi a Mario Vincenzi, a Simone Canestrelli, Arturo Corrado, Roberto Del Bo, Sergio Salsi, Andrea Salsi, Roberta Savastano e dei segretari generali che nel tempo si sono avvicendati da Pietro Sussi a Nicola Cigliese (che ha ricoperto l'incarico per 25 anni dal 1982 al 2007), da Biagio Costantini a Maria Delfina Gandolfo.

16.11.19

LA GAZZETTA MARITTIMA

La dogana chiarisce le norme per il fuel sulle bettoline.

a pag. 4

ASSOCOSTIERI PLAUDE ALL'ATTESO INTERVENTO

La dogana chiarisce le norme per il fuel sulle bettoline

Finalmente specificati i sistemi di misurazione dei carburanti destinati ai rifornimenti

ROMA – Dopo oltre un anno di incontri e di interlocuzioni tra Assocostieri e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è stata emanata la nota 179382/RU il giorno 8 novembre dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Direzione Antifrode e Controlli – Ufficio Controlli – Sezione Accise/Giochi che fornisce precisazioni relativamente ai sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline utilizzate per il trasporto di gasolio o di olio combustibile destinati alla navigazione marittima.

Tale nota risolve le pesanti problematiche che si andavano verificando nei porti italiani - scrive Assocostieri - dove gli armatori dediti ai servizi di bunkeraggio stavano vedendo fermare una dopo

l'altra le proprie navi.

Assocostieri aveva fin da subito rappresentato all'Agenzia le perplessità sull'applicabilità di molti dei punti della circolare 2/D del 25 marzo 2019, per le quali il gruppo di lavoro di Assocostieri ha formulato specifiche proposte.

Tale circolare, sebbene avesse già accolto la proposta di Assocostieri di prevedere un piano di adeguamento graduale delle bettoline facendo coincidere l'installazione dei misuratori con il primo fermo nave per visita di rinnovo del certificato di navigabilità, aveva previsto che tali misuratori fossero certificati MID e non che fossero soltanto rispondenti ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22/2007, anche se privi

della certificazione e marchiatura

MID, come sempre chiarito nel corso degli incontri tra l'Agenzia delle Dogane ed Assocostieri.

Assocostieri auspica che il provvedimento dell'Agenzia ponga fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura che stava cagionando pesanti problematiche ed in alcuni casi il fermo nave di alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (ad esempio Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna).

Assocostieri ha manifestato più volte tali criticità alla Direzione centrale Antifrode e Controlli e da ultimo, a seguito di un incontro con i vertici dell'Agenzia, ha accolto con piacere l'emanazione della nota in cui è specificato che gli Uffici delle dogane dovranno consentire l'utilizzo delle bettoline anche a seguito del primo fermo nave successivo alla data della circolare 2/D, a condizione che sulle stesse siano stati installati i sistemi di misura su condotta rispondenti, in condizioni nominali, ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22 del 02/02/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID.

Assocostieri ringrazia infine l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli "per il costante e proficuo dialogo che ha portato al raggiungimento di tale obiettivo, auspicando che gli operatori del servizio di bunkeraggio nei porti possano concentrare finalmente la propria attenzione verso il recupero e l'ottenimento di un vantaggio competitivo sostenibile rispetto ai loro concorrenti europei".

14.11.19



Olt LNG Toscana punta su sicurezza, ambiente e progetti con la comunità locale

Integrazione con il territorio, sviluppo e innovazione, sono questi i temi affrontati ieri mattina a Livorno, durante un incontro organizzato per la stampa, da OLT Offshore LNG Toscana, società proprietaria e di gestione del terminale galleggiante di rigassificazione "FSRU Toscana", ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa. Durante l'incontro, svolto presso il Museo della Città, gli amministratori delegati della società: Alessandro Fino e Giovanni Giorgi, hanno annunciato i progetti di sviluppo della società che vedono collocare al primo posto territorio e comunità locale, sicurezza e ambiente, a fronte di uno sviluppo commerciale a pieno regime per il 2019-2020.

"A partire dal quarto trimestre del 2018, OLT sta ricevendo in media una nave a settimana,- fa sapere l'azienda - "che corrisponde alla piena operatività del Terminale. Nell'anno termico 2019/2020 sono stati allocati tutti gli slot disponibili. Un importante traguardo che consolida i risultati operativi già raggiunti nel precedente Anno Termico. Questi dati confermano l'efficacia del nuovo meccanismo di allocazione di capacità di rigassificazione tramite aste introdotto nel 2018, che rende il settore più flessibile e capace di intercettare le richieste del mercato".

Nel rapporto con la comunità locale "vogliamo andare a rendere sempre più trasparenti, collaborative e continuative le relazioni fra noi e la comunità che ci ospita – ha detto Alessandro Fino – "per questo abbiamo pensato di creare il nuovo progetto chiamato l'Energia del Mare - fare con e per il Territorio. Si tratta di un progetto che coinvolgerà i territori di Livorno e Pisa, nell'ambito di un dialogo e di un confronto che ha come unico scopo quello di realizzare progetti educativi, formativi e a forte carattere sociale".

Il progetto si articolerà attraverso cinque punti che riguardano ambiti diversi. La parte "Green & Blue" si focalizzerà sull'ambiente e servirà per tutelare l'ecosistema marino; "Open Lab Talent", invece, servirà per la formazione dei giovani, il supporto che verrà dato per la formazione e l'impegno nel creare nuove professionalità; "Gioco di squadra" è una parte che parla già da sola e che avrà il compito di formare team che lavorino insieme, in connessione con il territorio; "Curiamo il futuro" servirà per quei progetti rivolti alla salute e all'infanzia dei cittadini del territorio livornese e pisano; "Codice Bianco", infine, sarà una parte rivolta alla sicurezza e alla salute dei lavoratori.

Olt ha inoltre presentato il progetto "Small Scale" per il trasporto del gas liquefatto direttamente dal rigassificatore ai porti utilizzando le bettoline. "questo progetto è andato molto avanti" - ha spiegato Giovanni Giorgi – "L'obiettivo di Olt è di consentire alle bettoline e ai vettori di piccole dimensioni di caricare Gnl direttamente dal Terminale Olt, per poi trasferire il materiale nei vari porti o a alle navi. Olt potrebbe mettere a disposizione degli operatori 41 slot per un totale di circa 310.000 mcliq all'anno. Si tratterebbe di una svolta importante che consentirebbe l'abbassamento dei costi e delle emissioni di Co2. Insomma, trasportando il gas liquefatto sulle bettoline, da un lato andremo a risparmiare parecchio e dall'altro contribuiremo alla salvaguardia ambientale".

Anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, ha accolto positivamente questi due progetti.

“Sono felice” – ha detto – “che Olt si sia integrato con il nostro territorio. Ma è necessario che si faccia molto di più perché i margini di crescita sono enormi e la città ha bisogno delle ricadute economiche e sociali che Olt può portare grazie alle sue innovazioni

13.11.19



“Si sblocca il bunkeraggio in Italia”

Il settore del bunkeraggio in Italia, fondamentale per l’approvvigionamento delle navi che toccano i

nostri porti, ha risentito negli ultimi anni di un calo dei consumi dovuto a una serie di criticità, emerse a seguito dell’emanazione della legge n. 232/2016 che ha introdotto l’obbligo di dotare le autobotti e le bettoline di un sistema di tracciamento della posizione e di misurazione delle quantità scaricate. Assocostieri, pur apprezzando le finalità antifrode del legislatore, ha rappresentato in più occasioni, all’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli l’esistenza di situazioni critiche verificatesi a seguito dell’emanazione delle misure contenute, oltre che nel DM n. 225/2015 e nella legge n. 232/2016, anche nei successivi provvedimenti adottati dall’Agenzia stessa, come la direttoriale n. 30354 del 2018 e, da ultimo, la circolare n. 2/D del 2019.

Con la determinazione direttoriale n. 30354 del 2018, in particolare, l’Agenzia ha disposto i termini e le modalità con cui le autobotti e le bettoline, utilizzate per il trasporto di prodotti sottoposti ad accisa in regime sospensivo, sono munite di sistemi di tracciamento della posizione e di misurazione delle quantità scaricate, fissando al 1° aprile 2019 il termine per l’installazione di tali sistemi di misurazione.

L’Associazione ha rilevato fin da subito problematiche di ordine tecnico inerenti l’installazione di tali sistemi, portandole all’attenzione della direzione centrale Antifrode e Controlli dell’Agenzia e avviando un proficuo confronto per favorire, in particolare, un “graduale adeguamento” delle bettoline alle disposizioni normative.

La situazione nei vari porti si era fatta critica con le richieste, da parte degli Uffici locali, di sistemi di misurazione certificati Mid, che in talune realtà portuali hanno di fatto inibito l’attività di bunkeraggio con gravi ripercussioni sia di tipo economico sia di approvvigionamento di prodotto.

La circolare n. 2/D se da un lato ha accolto la richiesta di Assocostieri di posticipare la decorrenza dell’obbligo di installazione dei detti misuratori al momento della fermata di ogni bettolina per i lavori di classe, dall’altro ha individuato le caratteristiche dei sistemi di misurazione che devono rispettare i requisiti di cui all’allegato MI-005 del D.lgs. 22/07.

Assocostieri ha più volte fatto presente all’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli la problematica relativa all’impossibilità che i sistemi di misurazione rispettino tali requisiti, principalmente a causa del pompaggio di aria in linea necessario a garantire un ottimale prosciugamento delle cisterne e delle linee della bettolina, ma che determina inevitabilmente un eccessivo o un mancato rilevamento di gasolio rispetto al quantitativo rilevante ai fini doganali, cioè quello rilevato all’atto dell’estrazione dai depositi caricatori.

A seguito anche di un incontro con i vertici dell’Agenzia, l’Associazione ha accolto con piacere l’emanazione della recente nota in cui è specificato che gli Uffici delle Dogane dovranno consentire l’utilizzo delle bettoline anche a seguito del primo fermo nave successivo alla data della circolare 2/D, a condizione che sulle stesse siano stati installati i sistemi di misura su condotta rispondenti, in condizioni nominali,

ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI- 005 del D.Lgs. 22/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura Mid.

La questione si sposterà adesso sulla valutazione tecnica di come affrontare le problematiche delle autobotti in possesso di misuratori volumetrici meccanici o elettronici che non consentono il rispetto delle prescrizioni relative alla stampa dei dati dello scontrino.

11.11.19



Bunker, chiarimenti Dogane su misurazione carburanti bettoline

Assocostieri: una nota che sblocca il bunkeraggio italiano

“Dopo oltre un anno di incontri e di interlocuzioni tra Assocostieri e l'Agenzia delle Dogane, è stata emanata la nota 179382/RU dell'8 novembre che fornisce precisazioni relativamente ai sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline utilizzate per il trasporto di gasolio o di olio combustibile destinati alla navigazione marittima”. Lo annuncia Assocostieri, sottolineando che la nota “risolve le pesanti problematiche che si andavano verificando nei porti italiani dove gli armatori dediti ai servizi di bunkeraggio stavano vedendo fermare una dopo l'altra le proprie navi”.

Assocostieri, prosegue la nota, aveva fin da subito rappresentato all'Agenzia le perplessità sull'applicabilità di molti dei punti della circolare 2/D del 25 marzo 2019, per le quali il gruppo di lavoro dell'associazione ha formulato specifiche proposte. La circolare, sebbene avesse già accolto la proposta dell'associazione di prevedere un piano di adeguamento graduale delle bettoline facendo coincidere l'installazione dei misuratori con il primo fermo nave per visita di rinnovo del certificato di navigabilità, aveva previsto che tali misuratori fossero certificati Mid e non che fossero soltanto rispondenti ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del Dlgs 22/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura Mid.

Assocostieri “auspica che il provvedimento dell'Agenzia ponga fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura che stava cagionando pesanti problematiche ed in alcuni casi il fermo nave di alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (ad esempio Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna)”.

Nella nota è specificato che gli Uffici delle dogane dovranno consentire l'utilizzo delle bettoline anche a seguito del primo fermo nave successivo alla data della circolare 2/D, a condizione che sulle stesse siano stati installati i sistemi di misura su condotta rispondenti, in condizioni nominali, ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del Dlgs 22 del 2 febbraio 2007, anche se privi della certificazione e marchiatura Mid.

11.11.19

Sistemi di misurazione a bordo delle bettoline: le Dogane sbloccano la situazione

Assocostieri annuncia una nota dell'Agencia che elimina l'obbligo della certificazione MID, in conseguenza del quale molte unità erano state fermate in diversi porti italiani

Un problema di ordine burocratico, che però rischiava di paralizzare molte delle attività di bunkeraggio nei porti della Penisola. Intoppo risolto – spiega l'associazione Assocostieri – con un una nota (179382/RU) emanata lo scorso 8 novembre dall'Agencia delle Dogane e dei Monopoli – Direzione Antifrode e Controlli – Ufficio Controlli – Sezione Accise/Giochi, che fornisce precisazioni relativamente “ai sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline utilizzate per il trasporto di gasolio o di olio combustibile destinati alla navigazione marittima” e che di fatto sbloccherebbe una situazione sempre più problematica, che avrebbe anche portato al fermo nave – assicura Assocostieri – per alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (ad esempio Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna).

Con la circolare 2/D del 25 marzo 2019 l'Agencia delle Dogane, pur avendo recepito la proposta della stessa associazione di prevedere un periodo di adeguamento di graduale (facendo coincidere l'installazione con il primo fermo nave per visita di rinnovo del certificato di navigabilità), imponeva l'installazione a bordo delle bunker barge di misuratori dei carburanti che fossero certificati MID e non che fossero solo rispondenti ai requisiti prestazionali richiamati dalla certificazione, come invece era stato concordato dai precedenti incontro a Dogane e Assocostieri (a cui aderiscono molti operatori nazionali del settore).

Un obbligo, quello di sistemi certificati, che evidentemente ha creato seri problemi agli armatori di bettoline, tanto da spingere l'associazione guidata da Marika Venturi a chiedere e alla fine ottenere dalle Dogane un provvedimento chiarificatore “che possa ora – auspica Assocostieri – porre fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura”.

Nella nota dell'8 novembre è infatti specificato che gli uffici delle Dogane dovranno “consentire l'utilizzo delle bettoline anche a seguito del primo fermo nave successivo alla data della circolare 2/D, a condizione che sulle stesse siano stati installati i sistemi di misura su condotta rispondenti, in condizioni nominali, ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22 del 02/02/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID”.

Un risultato che dovrebbe sbloccare l'empasse e per cui Assocostieri ringrazia “l'Agencia delle Dogane e dei Monopoli per il costante e proficuo dialogo”, auspicando che gli operatori del servizio di bunkeraggio nei porti “possano concentrare finalmente la propria attenzione verso il recupero e l'ottenimento di un vantaggio competitivo sostenibile rispetto ai loro concorrenti europei”.

11.11.19



Assocostieri: emanata la nota che sblocca il bunkeraggio italiano sui sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati su bettoline

Dopo oltre un anno di incontri e di interlocuzioni tra ASSOCOSTIERI e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è stata emanata la nota 179382/RU del 8 novembre 2019 dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Direzione Antifrode e Controlli – Ufficio Controlli – Sezione Accise/Giochi che fornisce precisazioni relativamente ai sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline utilizzate per il trasporto di gasolio o di olio combustibile destinati alla navigazione marittima.

Tale nota risolve le pesanti problematiche che si andavano verificando nei porti italiani dove gli armatori dediti ai servizi di bunkeraggio associati ad ASSOCOSTIERI stavano vedendo fermare una dopo l'altra le proprie navi.

ASSOCOSTIERI aveva fin da subito rappresentato all'Agenzia le perplessità sull'applicabilità di molti dei punti della circolare 2/D del 25 marzo 2019, per le quali il gruppo di lavoro di ASSOCOSTIERI ha formulato specifiche proposte.

Tale circolare, sebbene avesse già accolto la proposta di ASSOCOSTIERI di prevedere un piano di adeguamento graduale delle bettoline facendo coincidere l'installazione dei misuratori con il primo fermo nave per visita di rinnovo del certificato di navigabilità, aveva previsto che tali misuratori fossero certificati MID e non che fossero soltanto rispondenti ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID, come sempre chiarito nel corso degli incontri tra l'Agenzia delle Dogane ed ASSOCOSTIERI.

ASSOCOSTIERI auspica che il provvedimento dell'Agenzia ponga fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura che stava cagionando pesanti problematiche ed in alcuni casi il fermo nave di alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (ad esempio Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna).

ASSOCOSTIERI ha manifestato più volte tali criticità alla Direzione centrale Antifrode e Controlli e da ultimo, a seguito di un incontro con i vertici dell'Agenzia, ha accolto con piacere l'emanazione della nota in cui è specificato che gli Uffici delle dogane dovranno consentire l'utilizzo delle bettoline anche a seguito del primo fermo nave successivo alla data della circolare 2/D, a condizione che sulle stesse siano stati installati i sistemi di misura su condotta rispondenti, in condizioni nominali, ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22 del 02/02/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID.

ASSOCOSTIERI ringrazia l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il costante e proficuo dialogo che ha portato al raggiungimento di tale obiettivo, auspicando che gli operatori del servizio di bunkeraggio nei porti possano concentrare finalmente la propria attenzione verso il recupero e l'ottenimento di un vantaggio competitivo sostenibile rispetto ai loro concorrenti europei.

11.11.19



Dogane, chiarimenti su misurazione carburanti e bettoline

Assocostieri sulla nota dell'Agenzia: "Così si sblocca il bunkeraggio italiano"

I sistemi di misurazione dei carburanti, installati sulle bettoline portuali utilizzate per il trasporto di gasolio e olio combustibile destinati al rifornimento per la navigazione marittima, non dovranno riportare obbligatoriamente la certificazione Mid. È quanto prevede la nota 179382/RU – 8 novembre 2019 dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli "che sblocca il bunkeraggio italiano", secondo Assocostieri.

Ad annunciare l'approvazione del documento è l'associazione che in un comunicato sottolinea le interlocuzioni avute per "oltre un anno" sul tema con l'Agenzia. In particolare, la nota emanata dalla direzione Antifrode e Controlli (ufficio controlli, sezione Accise/Giochi) interviene a seguito della circolare 2/D del 25 marzo 2019 che aveva previsto per i misuratori l'obbligo di certificazione Mid. Ora, invece, sarà sufficiente rispettare i requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22/2007.

Assocostieri, dunque, "auspica che il provvedimento dell'Agenzia ponga fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura che stava cagionando pesanti problematiche e in alcuni casi il fermo nave di alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (ad esempio Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna)".

11.11.19

 Messaggero Marittimo.it

Assocostieri soddisfatta della nuova nota su bunkeraggio

È soddisfatta Assocostieri per i frutti del lavoro sul bunkeraggio che dopo più di un anno di incontri e interlocuzioni con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha visto emanare la nota 179382/RU della Direzione antifrode e controlli, ufficio controlli, sezione accise/giochi dell'Agenzia stessa che fornisce precisazioni relativamente ai sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline utilizzate per il trasporto di gasolio o di olio combustibile destinati alla navigazione marittima. Con la nota dell'8 Novembre si risolvono diverse problematiche importanti che si andavano verificando nei porti italiani dove gli armatori dediti ai servizi di bunkeraggio associati ad Assocostieri stavano vedendo fermare una dopo l'altra le proprie navi.

Assocostieri aveva presentato all'Agenzia le perplessità sull'applicabilità di molti dei punti della circolare 2/D del 25 Marzo 2019, per le quali il gruppo di lavoro di Assocostieri ha formulato specifiche proposte. Tale circolare, sebbene avesse già accolto la proposta di Assocostieri di prevedere un piano di adeguamento graduale delle bettoline facendo coincidere l'installazione dei misuratori con il primo fermo nave per visita di rinnovo del certificato di navigabilità, aveva previsto che tali misuratori fossero certificati MID e non che fossero soltanto rispondenti ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID, come sempre chiarito nel corso degli incontri tra l'Agenzia delle Dogane ed Assocostieri.

L'associazione auspica che il provvedimento dell'Agenzia ponga fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura che stava provocando pesanti problematiche ed in alcuni casi il fermo nave di alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna).

A seguito di un incontro con i vertici dell'Agenzia, Assocostieri ha accolto con piacere l'emanazione della nota in cui è specificato che gli Uffici delle dogane dovranno consentire l'utilizzo delle bettoline anche a seguito del primo fermo nave successivo alla data della circolare 2/D, a condizione che sulle stesse siano stati installati i sistemi di misura su condotta rispondenti, in condizioni nominali, ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22 del 02/02/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID.

L'associazione, che riunisce le aziende che operano nel settore della logistica energetica, ringrazia l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il costante e proficuo dialogo che ha portato al raggiungimento di tale obiettivo, auspicando che gli operatori del servizio di bunkeraggio nei porti possano concentrare finalmente la propria attenzione verso il recupero e l'ottenimento di un vantaggio competitivo sostenibile rispetto ai loro concorrenti europei.

11.11.19



Assocostieri: Bunkeraggio da bettolina, chiarita la misurazione carburanti

Arriva la nota che sblocca il bunkeraggio italiano - L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli fornisce chiarimenti sui sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline Roma - Dopo oltre un anno di incontri e di interlocuzioni tra Assocostieri e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è stata emanata la nota 179382/RU del 8 novembre 2019 dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Direzione Antifrode e Controlli – Ufficio Controlli – Sezione Accise/Giochi che fornisce precisazioni relativamente ai sistemi di misurazione dei carburanti riforniti installati sulle bettoline utilizzate per il trasporto di gasolio o di olio combustibile destinati alla navigazione marittima. Tale nota risolve le pesanti problematiche che si andavano verificando nei porti italiani dove gli armatori dediti ai servizi di bunkeraggio associati ad Assocostieri stavano vedendo fermare una dopo l'altra le proprie navi.

Assocostieri in una nota fa sapere di aver rappresentato fin da subito all'Agenzia le perplessità sull'applicabilità di molti dei punti della circolare 2/D del 25 marzo 2019, per le quali il gruppo di lavoro di Assocostieri ha formulato specifiche proposte. Tale circolare, sebbene avesse già accolto la proposta di Assocostieri di prevedere un piano di adeguamento graduale delle bettoline facendo coincidere l'installazione dei misuratori con il primo fermo nave per visita di rinnovo del certificato di navigabilità, aveva previsto che tali misuratori fossero certificati MID e non che fossero soltanto rispondenti ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI-005 del D.Lgs. n. 22/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID, come sempre chiarito nel

corso degli incontri tra l'Agenzia delle Dogane ed Assocostieri. Assocostieri auspica che il provvedimento dell'Agenzia ponga fine alla diatriba sulla corretta applicazione delle specifiche tecniche degli strumenti di misura che stava cagionando pesanti problematiche ed in alcuni casi il fermo nave di alcuni dei primari operatori dei principali porti italiani (ad esempio Civitavecchia, Genova, Napoli e Ravenna).

Assocostieri ha manifestato più volte tali criticità alla Direzione centrale Antifrode e Controlli e da ultimo, a seguito di un incontro con i vertici dell'Agenzia, ha accolto con piacere l'emanazione della nota in cui è specificato che gli Uffici delle dogane dovranno consentire l'utilizzo delle bettoline anche a seguito del primo fermo nave successivo alla data della circolare 2/D, a condizione che sulle stesse siano stati installati i sistemi di misura su condotta rispondenti, in condizioni nominali, ai requisiti prestazionali richiamati dall'allegato MI- 005 del D.Lgs. n. 22 del 02/02/2007, anche se privi della certificazione e marchiatura MID.

Assocostieri conclude ringraziando l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il costante e proficuo dialogo che ha portato al raggiungimento di tale obiettivo, auspicando che gli operatori del servizio di bunkeraggio nei porti possano concentrare finalmente la propria attenzione verso il recupero e l'ottenimento di un vantaggio competitivo sostenibile rispetto ai loro concorrenti europei.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING