

RASSEGNA STAMPA

OTTOBRE 2020

28.10.20



La mobilità a metano fa squadra e chiede un ruolo di primo piano

Il webinar Assogasmetano-Cib nell'ambito della fiera Oil&NonOil di Verona

“Il ruolo strategico del biometano nei trasporti” è il titolo di un webinar a cura di Assogasmetano e Cib che venerdì ha chiuso il programma convegnistico (interamente online) della fiera Oil&NonOil di Verona. “L’Italia, leader europeo del gas naturale in autotrazione, vanta anche un’importante realtà nel settore del biogas” scrivono gli organizzatori nel lancio dell’evento. “Il nostro Paese, infatti, in Europa è secondo solo alla Germania per numero di impianti biogas, prevalentemente agricoli. Questo connubio costituisce una base molto consistente da cui partire per il processo di transizione verso un’economia carbon neutral, dei trasporti ma anche dell’agricoltura, in concerto con le altre fonti energetiche rinnovabili. Il biometano è perfetto per essere utilizzato nei trasporti dove, oltre al già affermato settore delle auto e dei veicoli commerciali leggeri, può essere una soluzione immediatamente praticabile per quelli pesanti di difficile elettrificazione, come camion, bus, mezzi industriali e navali”. Due le direttrici tematiche su cui si è concentrato il webinar: la risoluzione dei principali problemi che rallentano lo sviluppo del biometano nei trasporti; la necessità di coordinare meglio la rappresentanza associativa di settore. Qui di seguito si propone una sintesi dei principali interventi.

Flavio Merigo, presidente Assogasmetano: “Occorre incentivare lo switch del circolante da carburanti tradizionali a metano, una soluzione semplice e già pronta tecnologicamente. Questo è il momento delle alleanze per far fronte alle esigenze del settore, migliorare la comunicazione e porci meglio come riferimento con le istituzioni pubbliche”

Christian Curlisi, direttore Cib: “L’Italia ha più di 2.000 impianti di biogas, per l’80% agricoli, che producono 2,5 miliardi di metri cubi di combustibile all’anno che potrebbero arrivare a 6,5 miliardi entro il 2030 ma a due anni e mezzo dal decreto biometano si riscontrano diverse criticità che non permettono di sbloccare gli investimenti”

Mariarosa Baroni, presidente Ngv Italy: “Servirebbe un’associazione delle associazioni e degli enti attivi sul gas che sia accreditata presso le istituzioni e ai tavoli dei decisori politici. Occorre ritrovare quell’entusiasmo sul metano nei trasporti che c’era anni fa”

Andrea Ricci, vicepresidente Snam4Mobility: “Il self service che potrebbe partire ma è bloccato sul tavolo della ministra dei Trasporti. Stiamo spingendo per sbloccarlo. Lavoriamo a un’offerta integrata con veicolo, infrastruttura di rifornimento e biometano, essendo noi anche produttori”

Antonio Nicotra, esperto scientifico Assocostieri: “Il bio-GNL dimostra di essere il combustibile più adeguato per decarbonizzare i trasporti marittimi e preservare l’ambiente, assicurando un adeguato stoccaggio di energia a bordo e un sistema di propulsione efficiente per mantenere le rotte e i tempi di navigazione prefissati”

Massimo Santori, responsabile relazioni istituzionali Italia Cnh Industrial-Iveco: “Servono riduzione dei pedaggi per camion Gnl e un intervento sui rimborsi dei pedaggi che non sono modulati sulla base della tecnologia utilizzata ma sulle classi Euro: Gnl e diesel non possono essere messi sullo stesso piano”

Roberto Roasio, direttore tecnico Ecomotive Solutions: “Attualmente non esiste una classificazione anche per i veicoli su strada che dia dei vantaggi significativi all'utilizzo del biometano invece di altri combustibili. Senza un intervento chiarificatore che indichi come un veicolo alimentato a biometano è più pulito di un veicolo a benzina, non vi è alcuna possibilità di avere incentivi per l'utente che usa queste tecnologie”

Claudio Piazza, presidente officine installazione Gpl/metano Confartigianato: “In Italia si va a votare ogni due anni e le associazioni di categorie devono continuamente riannodare i fili. Questo non aiuta. Tra associazioni c'è molto dialogo ma i problemi non vengono affrontati a livello politico centrale. Per fare rete dobbiamo parlare la stessa lingua e spingere con Legislatore e Governo per una seria riqualificazione del settore”

26.10.20



Perché il biometano non decolla

L'evento Assogasmetano-Cib a Oil&nonOil. Le case auto non investono sul gas per il sistema di calcolo delle emissioni. Il costiero Gnl di Olbia per la Gallura

Si parla ancora di gas alla fiera veronese Oil&nonOil ([v. Staffetta 23/10](#)). Il biometano nei trasporti è il tema del dibattito organizzato oggi da Assogasmetano e Consorzio italiano biogas (Cib). All'evento hanno partecipato rappresentanti delle associazioni e delle aziende del comparto, che hanno fatto il punto sullo stato attuale, sui progetti futuri e sulle esigenze di un settore in espansione eppure ancora molto fragile.

Alcuni dati sul biometano in Italia sono arrivati dai due organizzatori, **Flavio Merigo** di Assogasmetano e **Christian Curlisi** di Cib. In Italia – ha ricordato Curlisi – ci sono più di 2.000 impianti, di cui l'80% sono agricoli. L'Italia – ha continuato – produce 2,5 miliardi di metri cubi di biogas l'anno, che diventeranno 4 nel 2030, ma utilizza gran parte del biogas per produrre energia elettrica. Merigo e Curlisi concordano sulla necessità di estendere l'utilizzo del biometano come carburante e lamentano gli incentivi ai veicoli ibridi ed elettrici a scapito di quelli a metano. “Non tutto può essere elettrificato”, ha aggiunto Curlisi.

Dalle aziende del comparto arrivano anche richieste sulla normativa. A partire da una proroga del **decreto Biometano** del 2018, proposta avanzata da Curlisi e da **Massimo Santori** (Cnh Industrial – Iveco). Il decreto Biometano, ha detto Santori, “non può scadere nel 2022, ma deve andare avanti almeno fino al 2025. Abbiamo visto – ha continuato – che ci sono stati degli emendamenti che non sono stati ammessi perché incompatibili. Dobbiamo essere un po' più concreti. Non so se in legge di Bilancio si riuscirà a inserire una norma del genere, però sicuramente è un tema da Milleproroghe”.

Un altro problema normativo, rilevato da Flavio Merigo e da **Andrea Ricci** di Snam for Mobility, è che il biometano è considerato nel computo delle emissioni veicolari. Ciò significa, spiega Ricci, che “un'auto a biometano viene considerata come se andasse a metano fossile quando si calcolano le emissioni per la casa automobilistica. La casa automobilistica allora smette di investire”. La Commissione europea sta lavorando alla revisione di questa norma: “nei prossimi sei mesi si decidono le sorti, per lo meno per i veicoli leggeri”, ha detto Ricci.

La **scarsa offerta di veicoli a metano**, a fronte del forte sviluppo della rete di distribuzione, preoccupa Merigo. Sulla stessa linea Ricci e **Claudio Piazza** di Confartigianato. Piazza lamenta i ritardi per riconvertire i veicoli a metano: “io – ha detto –, se trasformo una vettura a metano a Torino, prima di fare il collaudo passa un anno e mezzo”. Per questo Snam vuole creare “un'offerta integrata” nella filiera del biometano. “Non è sufficiente offrire infrastrutture – ha detto Ricci –, abbiamo 12 stazioni aperte e arriveremo a 120 nel 2022, però dobbiamo lavorare anche per portare i veicoli nelle stazioni”.

Di nuovi progetti ha parlato anche **Antonio Nicotra** di Assocostieri. “Anche se il progetto non è stato ancora sottoposto al Ministero – ha detto Nicotra –, parliamo di **un terminale che si vuole realizzare a Olbia**”, in particolare di un deposito costiero da 40mila mc. In

più, ha aggiunto Nicotra, “il Consorzio industriale di Olbia ha in programma un impianto di biogas proprio per utilizzare il biometano. Dai conteggi che abbiamo effettuato sul

terminale, l'intero fabbisogno della Gallura potrebbe essere soddisfatto realizzando una cinquantina di impianti” che produrrebbero biogas, ha spiegato, “dal recupero delle Forsu, da scarti ed energy farm”.

Per **Roberto Roasio** di Automotive Solution, “l'Italia è il Paese più pronto ad accettare il biometano, perché è il Paese che ha la più grossa infrastruttura dal punto di vista della distribuzione e ha una tradizione così lontana nel tempo che non ha eguali”. A patto che, ha detto la presidente di Ngv Italy **Mariarosa Baroni**, le associazioni attive nel settore del biometano si mettano insieme creando una “associazione delle associazioni” capace di accreditarsi presso le istituzioni, così come ha fatto il comparto dell'elettrico.

26.10.20



“Incentivi auto, meglio per conversioni a metano che per ibrido e plug-in”

Il presidente di Assogasmetano Merigo a un webinar nell’ambito di Oil&nonOil: “Intervenire sul circolante tra Euro 0 ed Euro 4 è più sostenibile”. Curlisi (Cib): “A due anni e mezzo dal decreto biometano ancora criticità”. Ricci (Snam4Mobility): “Self service fermo al Mit. Spingiamo per sbloccarlo”. La proposta: fare rete tra associazioni Cng

“Oggi, nel settore della mobilità, si danno ancora incentivi presupponendo che una famiglia possa spendere oltre 60.000 € per un’auto elettrica. Bisogna rendersi conto, invece, che ci sono veicoli circolanti tra Euro 0 ed Euro 4 vecchi di almeno vent’anni perché le persone non possono permettersi di sostituirli”.

Flavio Merigo, presidente di Assogasmetano, ha aperto così un webinar organizzato venerdì con Cib sul biometano nei trasporti, evidenziando una mancata corrispondenza tra le policy di settore e le esigenze di mercato. Ad esempio, “vengono sovvenzionati veicoli ibridi con una capacità installata di solo 1 kWh o mezzi plug-in da 10-15 kWh che in normali condizioni di traffico viaggiano principalmente a benzina. Nonostante questo ci sono sovvenzioni che penalizzano i veicoli a gas naturale. Sarebbe più sostenibile incentivare lo switch del circolante da carburanti tradizionali a metano, una soluzione semplice e già pronta tecnologicamente”.

Per Merigo il biometano e il gas naturale in generale sono e saranno ancora fondamentali in molti Paesi per vari usi, in primis “per la decarbonizzazione dei trasporti”. Ancor più se si considerano “le miscele di idrometano”. In Italia, però, “abbiamo in 93% del circolante a metano europeo ma non contiamo per il 93% quando vengono fatte direttive sul settore”. Basti pensare, prosegue il presidente di Assogasmetano, che nella proposta di revisione della Dafi avanzata dalla Commissione europea “l’elettrico è citato 34 volte mentre il natural gas due”. Ciò che manca è una visione di “life cycle assessment nella valutazione dei carburanti che premierebbe metano e biometano”.

Restando sui nodi da sciogliere, secondo il direttore del Cib Cristian Curlisi, “a due anni e mezzo dal decreto biometano si riscontrano diverse criticità che non permettono di sbloccare gli investimenti”. In sintesi, il riferimento è a: calcolo del “bilancio di massa”, certezza su quali biomasse possano essere usate per generare biometano avanzato, passaggi normativi che favoriscano l’uso di biometano nei mezzi agricoli, allungamento del periodo di vigenza del decreto dati i problemi evidenziati. Infine, “perché non prevedere l’erogazione di bio-Gnl nei porti alle grandi navi?”.

Più in generale, secondo il direttore del Cib, “il Governo discute di legge di bilancio in uno scenario emergenziale. Ebbene, il biometano nei trasporti stimola investimenti che corrispondono a Pil, posti di lavoro e sostenibilità”.

Di “potenziale enorme” del biometano e di parco circolante ha parlato Andrea Ricci, vicepresidente Snam4Mobility, che però ha precisato: “Tra il 2023 e il 2035 molti veicoli a metano andranno a fine vita” e serviranno politiche favorevoli a “una rinascita”. Tra gli

aspetti su cui intervenire, secondo Ricci, “il self service che potrebbe partire ma è bloccato sul tavolo della ministra dei Trasporti. Siamo spingendo per sbloccarlo”. Ancora, “la complicata revisione delle bombole” e il “pricing” del Cng rispetto al Gpl “non più competitivo”. Inoltre, “un livello di incentivo sul biometano agricolo” ritenuto insufficiente e il fatto che il biometano “non sia considerato nel computo delle emissioni veicolari”; quindi un’auto alimentata con biometano “viene inquadrata come se andasse a metano fossile”.

Per quanto riguarda Snam4Mobility, invece, questa realtà “è nata per sviluppare infrastrutture nella mobilità a gas e farà anche quelle per l’idrogeno. Abbiamo avuto un certo successo però ci siamo resi conto che non è sufficiente e dobbiamo operare per portare i veicoli nelle stazioni”. Dunque, ha concluso Ricci, “lavoriamo a un’offerta integrata con veicolo, infrastruttura di rifornimento e biometano, essendo noi anche produttori”.

Tra i relatori anche Mariarosa Baroni, presidente di Ngv Italy, che ha fatto un excursus sullo sviluppo della mobilità a metano in diversi Paesi del mondo e ha auspicato che in Italia possa essere ritrovato “entusiasmo sul valore del metano nei trasporti”. Secondo Roberto Roasio di Ecomotive Solutions, inoltre, “servono certezze su cosa sia un veicolo ecologico, anche per i mezzi pesanti”, confermando l’utilità di “incentivi al retrofit”. Antonio Nicotra di Assocostieri, invece, si è concentrato sugli aspetti più tecnologici sostenendo, tra le altre cose, il valore potenziale del biometano nel contribuire al mix Sardegna, mentre Claudio Piazza, presidente officine installazione Gpl/metano-Confartigianato, ha rimarcato l’esigenza di semplificazioni normative e l’importanza di rivalutare le officine come presidi territoriali della mobilità sostenibile.

Infine Massimo Santori di Cnh Industrial, per il quale una delle criticità è il prezzo del biometano e del bio-Lng rispetto alle alternative fossili per i mezzi pesanti. Inoltre, occorre puntare sulla “riduzione dei pedaggi per camion Gnl” e a “un intervento sui rimborsi dei pedaggi che non sono modulati sulla base della tecnologia utilizzata ma sulle classi Euro: Gnl e diesel non possono essere messi sullo stesso piano”. Nel settore agricolo, invece, è atteso per il 2021 il lancio di un trattore a metano New Holland “ma finché c’è il gasolio agricolo rimborsato si potrà fare poco”.

Il webinar di venerdì ha dato anche l’occasione per discutere di possibili sinergie tra le associazioni del Cng: “Questo è il momento delle alleanze per far fronte alle esigenze del settore, incrementare la comunicazione e porci meglio come riferimento con le istituzioni pubbliche”. Questo l’invito fatto dal presidente Assogasmetano, Flavio Merigo, per il quale occorre “essere presenti dove si prendono le decisioni ed essere propositivi”.

Non si tratta dei prodromi di un nuovo soggetto in cui fondere gli altri ma di “un’associazione delle associazioni e degli enti attivi sul gas”, ha proposto la presidente di Ngv Italy, Mariarosa Baroni. “Questa nuova realtà dovrebbe dare indirizzi comuni ed essere accreditata presso le istituzioni”, anche perché “le associazioni dell’elettrico sono agguerrite e noi siamo tanti singoli”. Ngv, dunque, “farà appello a tutte le associazioni e gli enti che si occupano di gas per fare sforzi comuni ed essere ascoltati”.

L’idea di creare maggiore coordinamento per rafforzare la rappresentanza di settore è ben vista anche da Snam4Mobility. Il vicepresidente Andrea Ricci si è detto “contento della convergenza tra Ngv e Assogasmetano e auspichiamo si possano includere altre associazioni”.

Infine Claudio Piazza, presidente officine installazioni Gpl/metano-Confartigianato: “In Italia si va a votare ogni due anni e si devono continuamente riannodare i fili. Questo non aiuta. Tra associazioni c'è molto dialogo ma i problemi non vengono affrontati a livello politico centrale. Per fare rete dobbiamo parlare la stessa lingua e spingere con Legislatore e Governo per una seria riqualificazione del settore”.

24.10.20

la **Discussione**

Settore carburanti pronto a transizione energetica all'insegna della neutralità tecnologica

Il settore dei carburanti italiano è pronto per la transizione energetica, ma all'insegna di un principio fondamentale: quello della neutralità tecnologica. Lo sviluppo della mobilità alternativa non può fare a meno di un'infrastruttura strategica come quella della rete di distribuzione, già esistente e capace di evolversi. **È quanto emerso a Veronafiere, nella seconda giornata del salone Oil&nonOil – Energie, carburanti e servizi per la mobilità.**

Soprattutto in un momento di crisi come quello attuale, si deve puntare su un insieme di tecnologie. Su questo si sono trovati concordi i rappresentanti di varie associazioni del comparto, che si sono confrontati nel convegno "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti". Secondo gli operatori della produzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, **la Direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessità di coinvolgere l'infrastruttura che già esiste.**

Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergiarispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12 mila punti vendita presenti sulla rete. La rete complessiva, che pure secondo gli addetti ai lavori avrebbe bisogno di una razionalizzazione, supera i 22 mila impianti attivi.

"Non è opportuno fare scelte che privilegino una fonte energetica rispetto ad altre", ha detto il segretario generale di Assopetroli, **Sebastiano Gallitelli.** "Per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, e sostenibile dal punto di vista economico e sociale non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente", ha proseguito, aggiungendo poi che "un paese maturo in tempi di crisi come quello attuale deve preservare un'infrastruttura strategica".

"Oggi la rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. È un asset già pronto che può essere utilizzato", ha spiegato Gallitelli. Secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilità elettrica, "per l'infrastruttura di ricarica non si può prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti", anche perché l'infrastruttura elettrica potrà dirsi adeguata solo quando permetterà agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria.

Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralità tecnologica è tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scarico e non considerando l'intero processo produttivo. "La nostra associazione auspica che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi: **necessità di una neutralità tecnologica fondata su analisi Lcae well-to-wheel; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl; spinta alla ricerca di soluzioni**

per il passaggio dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)”, ha dichiarato il direttore generale, **Dario Soria**.

Al convegno hanno partecipato anche Cécile Nourigat, segretaria generale di Upei, che rappresenta quasi 2.000 importatori e distributori di energia europei indipendenti per i settori dei trasporti e del riscaldamento, e **Natalino Mori**, vicepresidente della Federazione autotrasportatori italiani (Fai) – Confrasperto. A una prima parte generale, sulla tabella di marcia imposta al settore dal Green New Deal e sulla traiettoria di sviluppo tracciata dalla Dafi, è seguita una parte dedicata agli impatti sulla logistica primaria e secondaria, nella quale sono intervenuti i rappresentanti di diverse aziende: **Francesco Parisi** (Edison), **Mirko Nuzzo** (Q8) **Marco Piccini** e **Andrea Ragnacci** (Piccini Paolo Spa). Il ministero dello Sviluppo economico è stato rappresentato da **Giovanni Perrella**, consulente della direzione generale per l’approvvigionamento, l’efficienza e la competitività energetica.

La sicurezza sanitaria in fiera è garantita dal nuovo protocollo safebusiness di Veronafiere, validato dal Comitato tecnico-scientifico della Protezione civile, dalle autorità sanitarie e dall’Associazione esposizioni e fiere italiane (Aefi). L’organizzazione è in linea con l’ultimo Decreto del Presidente del Consiglio, il Dpcm del 18 ottobre, che ha confermato il via libera alle manifestazioni fieristiche di carattere nazionale e internazionale, ma limitato le attività congressuali alla modalità da remoto.

25.10.20

L'Arena
il giornale di lavoro del 2020



Benzina, gasolio, gpl, metano e presto anche energia elettrica: le aree di servizio mult carburante sono il futuro per l'alimentazione dei veicoli

OIL & NON OIL

Il pieno di elettricità? Si farà al distributore

La rete delle aree di servizio italiane è già preparata per la transizione verso la neutralità tecnologica e garantirà un'offerta multienergetica

La mobilità alternativa, compresa quella elettrica, non può e non potrà fare a meno della rete di distribuzione attuale, la quale è in grado di evolversi e rimanere al passo con i tempi. Il mondo dei carburanti, inoltre, è pronto per la transizione energetica ma ad un patto: che avvenga attraverso una «neutralità» tecnologica. Sono alcuni dei temi emersi durante il convegno online «Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti», che si è tenuto al salone «Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità», organizzato da Veronafiere.

È necessario considerare varie tecnologie nell'evoluzione del settore: un punto fermo su cui si sono trovati d'accordo gli esperti intervenuti all'incontro via web. In particolare secondo gli operatori della pro-

duzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, cioè la direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessità di coinvolgere l'infrastruttura che già esiste.

Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergia rispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12 mila impianti su una rete complessiva di oltre 22 mila che, anche secondo gli addetti ai lavori, avrebbe bisogno di una razionalizzazione. «Non è opportuno fare scelte che privilegino una fonte ener-

getica rispetto ad altre», ha rimarcato il segretario generale di Assopetroli, Sebastiano Gallitelli. «Per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, e sostenibile dal punto di vista economico e sociale, non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente. Un Paese maturo in tempi di crisi deve preservare un'infrastruttura strategica. La rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. È un asset già pronto che può essere utilizzato», ha spiegato Gallitelli.

Inoltre, secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilità elettrica, «per l'infrastruttura di ricarica non si può prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti», anche perché l'infrastruttura elettrica potrà dirsi ade-

IL PROBLEMA

Per i carburanti va adottato il modello Europa

Trovare un terreno comune tra operatori del settore e istituzioni per avviare una razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, con la definizione di criteri precisi che consentano una ridefinizione del comparto sfruttando gli strumenti già attivi, in particolare l'Anagrafe degli impianti di distribuzione dei carburanti, e la piena attuazione della Risoluzione de Toma. È quanto emerso dal convegno online «Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma», che ha inaugurato Oil&nonOil, il salone dedicato a energie, carburanti e servizi per la mobilità a Veronafiere. Durante il dibattito sono emerse le criticità della rete di distribuzione di carburanti italiana che vede alcuni dei numeri più alti in Europa per impianti, ben 22.655, per complessivi 22.260 punti vendita attivi e 395 in sospensiva, ma con un erogato medio di 1.320 metri cubi di benzina e gasolio, nettamente al di sotto di Paesi come la Germania che vanta un erogato medio di 3.486 metri cubi. È emersa la necessità di una maggiore collaborazione e uniformità sia dal punto di vista dell'applicazione delle leggi vigenti che di azioni da parte delle istituzioni, con l'erogazione di fondi per la realizzazione delle bonifiche che consentano una ristrutturazione della rete efficace, concreta e a supporto delle aziende. (em.zan.)

guata solo quando permetterà agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria.

Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralità tecnologica è tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scarico e non considerando l'intero processo produttivo. «Auspiamo che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi», ha dichiarato il direttore generale, Dario Soria. «ovvero: necessità di una neutralità tecnologica; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl (gas naturale liquefatto, ndr); spinta alla ricerca di soluzioni per il passaggio dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)». (em.zan.)

25.10.20

IL GIORNALE DI VICENZA



Benzina, gasolio, gpl, metano e presto anche energia elettrica: le aree di servizio mult carburante sono il futuro per l'alimentazione dei veicoli

OIL & NON OIL

Il pieno di elettricità? Si farà al distributore

La rete delle aree di servizio italiane è già preparata per la transizione verso la neutralità tecnologica e garantirà un'offerta multienergetica

La mobilità alternativa, compresa quella elettrica, non può e non potrà fare a meno della rete di distribuzione attuale, la quale è in grado di evolversi e rimanere al passo con i tempi. Il mondo dei carburanti, inoltre, è pronto per la transizione energetica ma ad un patto: che avvenga attraverso una «neutralità» tecnologica. Sono alcuni dei temi emersi durante il convegno online «Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti», che si è tenuto al salone «Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità», organizzato da Veronafiere.

È necessario considerare varie tecnologie nell'evoluzione del settore: un punto fermo su cui si sono trovati d'accordo gli esperti intervenuti all'incontro via web. In particolare secondo gli operatori della pro-

duzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, cioè la direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessità di coinvolgere l'infrastruttura che già esiste.

Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergia rispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12mila impianti su una rete complessiva di oltre 22mila che, anche secondo gli addetti ai lavori, avrebbe bisogno di una razionalizzazione. «Non è opportuno fare scelte che privilegino una fonte ener-

getica rispetto ad altre», ha rimarcato il segretario generale di Assopetroli, Sebastiano Gallitelli. «Per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, sostenibile dal punto di vista economico e sociale, non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente. Un Paese maturo in tempi di crisi deve preservare un'infrastruttura strategica. La rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. È un asset già pronto che può essere utilizzato», ha spiegato Gallitelli.

Inoltre, secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilità elettrica, «per l'infrastruttura di ricarica non si può prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti», anche perché l'infrastruttura elettrica potrà dirsi ade-

IL PROBLEMA

Per i carburanti va adottato il modello Europa

Trovare un terreno comune tra operatori del settore e istituzioni per avviare una razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, con la definizione di criteri precisi che consentano una ridefinizione del comparto sfruttando gli strumenti già attivi, in particolare l'Anagrafe degli impianti di distribuzione dei carburanti, e la piena attuazione della Risoluzione de Toma. È quanto emerso dal convegno online «Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma», che ha inaugurato Oil&nonOil, il salone dedicato a energie, carburanti e servizi per la mobilità a Veronafiere. Durante il dibattito sono emerse le criticità della rete di distribuzione di carburanti italiana che vede alcuni dei numeri più alti in Europa per impianti, ben 22.655, per complessivi 22.260 punti vendita attivi e 395 in sospensiva, ma con un erogato medio di 1.320 metri cubi di benzina e gasolio, nettamente al di sotto di Paesi come la Germania che vanta un erogato medio di 3.486 metri cubi. È emersa la necessità di una maggiore collaborazione e uniformità sia dal punto di vista dell'applicazione delle leggi vigenti che di azioni da parte delle istituzioni, con l'erogazione di fondi per la realizzazione delle bonifiche che consentano una ristrutturazione della rete efficace, concreta e a supporto delle aziende. (em.zan.)

guata solo quando permetterà agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria.

Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralità tecnologica è tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scario e non considerando l'intero processo produttivo. «Auspiachiamo che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi», ha dichiarato il direttore generale, Dario Soria, «ovvero: necessità di una neutralità tecnologica; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl (gas naturale liquefatto, ndr); spinta alla ricerca di soluzioni per il passaggio dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)». (em.zan.)

25.10.20

Bresciaoggi



Benzina, gasolio, gpl, metano e presto anche energia elettrica: le aree di servizio mult carburante sono il futuro per l'alimentazione dei veicoli

OIL & NON OIL

Il pieno di elettricità? Si farà al distributore

La rete delle aree di servizio italiane è già preparata per la transizione verso la neutralità tecnologica e garantirà un'offerta multienergetica

La mobilità alternativa, compresa quella elettrica, non può e non potrà fare a meno della rete di distribuzione attuale, la quale è in grado di evolversi e rimanere al passo con i tempi. Il mondo dei carburanti, inoltre, è pronto per la transizione energetica ma ad un patto: che avvenga attraverso una «neutralità» tecnologica. Sono alcuni dei temi emersi durante il convegno online «Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti», che si è tenuto al salone «Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità», organizzato da Veronafiere.

È necessario considerare varie tecnologie nell'evoluzione del settore: un punto fermo su cui si sono trovati d'accordo gli esperti intervenuti all'incontro via web. In particolare secondo gli operatori della pro-

duzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, cioè la direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessità di coinvolgere l'infrastruttura che già esiste.

Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergia rispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12mila impianti su una rete complessiva di oltre 22mila che, anche secondo gli addetti ai lavori, avrebbe bisogno di una razionalizzazione. «Non è opportuno fare scelte che privilegino una fonte ener-

getica rispetto ad altre», ha rimarcato il segretario generale di Assopetroli, Sebastiano Gallitelli. «Per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, e sostenibile dal punto di vista economico e sociale, non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente. Un Paese maturo in tempi di crisi deve preservare un'infrastruttura strategica. La rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. È un asset già pronto che può essere utilizzato», ha spiegato Gallitelli.

Inoltre, secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilità elettrica, «per l'infrastruttura di ricarica non si può prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti», anche perché l'infrastruttura elettrica potrà dirsi ade-

IL PROBLEMA

Per i carburanti va adottato il modello Europa

Trovare un terreno comune tra operatori del settore e istituzioni per avviare una razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, con la definizione di criteri precisi che consentano una ridefinizione del comparto sfruttando gli strumenti già attivi, in particolare l'Anagrafe degli impianti di distribuzione dei carburanti, e la piena attuazione della Risoluzione de Toma. È quanto emerso dal convegno online «Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma», che ha inaugurato Oil&nonOil, il salone dedicato a energia, carburanti e servizi per la mobilità a Veronafiere. Durante il dibattito sono emerse le criticità della rete di distribuzione di carburanti italiana che vede alcuni dei numeri più alti in Europa per impianti, ben 22.655, per complessivi 22.260 punti vendita attivi e 395 in sospensiva, ma con un erogato medio di 1.320 metri cubi di benzina e gasolio, nettamente al di sotto di Paesi come la Germania che vanta un erogato medio di 3.486 metri cubi. È emersa la necessità di una maggiore collaborazione e uniformità sia dal punto di vista dell'applicazione delle leggi vigenti che di azioni da parte delle istituzioni, con l'erogazione di fondi per la realizzazione delle bonifiche che consentano una ristrutturazione della rete efficace, concreta e a supporto delle aziende. (em.zan.)

guata solo quando permetterà agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria.

Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralità tecnologica è tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scario e non considerando l'intero processo produttivo. «Auspichiamo che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi», ha dichiarato il direttore generale, Dario Soria, «ovvero: necessità di una neutralità tecnologica; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl (gas naturale liquefatto, ndr); spinta alla ricerca di soluzioni per il passaggio dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)». (em.zan.)

24.10.20



La traiettoria da seguire per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione che propone il Green New Deal a livello europeo dovrà seguire la linea tracciata con la direttiva “Dafi” - che impone la realizzazione di maggiori infrastrutture per combustibili alternativi al petrolio -, valorizzando i terminali già esistenti sul territorio. Ne è convinto il direttore generale di Assocostieri, Dario Soria, che in un commento ad “Agenzia Nova” in occasione della 15ma edizione del salone Oil&nonOil in corso a Verona ha sottolineato l’importanza di garantire “una continuità” d’azione per il cambio di paradigma energetico auspicato. Soria ha spiegato che in questo senso Assocostieri può contare da un lato sulla logistica di tre terminali di rigassificazione rappresentati dall’associazione, dall’altro sulla filiera di sviluppo di nuovi impianti in realizzazione ad Oristano e Ravenna. “La transizione sarà lunga”, ha osservato Soria, per il quale in questo quadro è necessario “cercare di mantenere come punto di orientamento la valorizzazione e capitalizzazione delle infrastrutture esistenti”: da questo punto di vista - ha proseguito - il gas naturale liquefatto (Gnl) per la flessibilità e la disponibilità che lo caratterizza è un combustibile che ben si presta sia ai combustibili pesanti che al settore marino. In Italia a fine giugno si contavano 81 distributori di Gnl - presto saranno un centinaio - con un record di 2.500 mezzi pesanti (oltre 3mila se si contano quelli provenienti dall’estero), mentre per quanto riguarda il settore marino non va dimenticato che questo è responsabile dell’11 per cento delle emissioni totali e di un quarto dei consumi di energia. Per i suoi pregi ambientali e la buona disponibilità, ha concluso Soria, il Gnl non può’ non avere un ruolo centrale nello sviluppo di una nuova mobilità e panorama energetico.

22.10.20



Energia: Soria (Assocostieri), su Green new deal lavorare a strategia condivisa con visione di lungo periodo – video



<https://www.agenzianova.com/a/5f92b0461723b9.30969758/3154434/2020-10-22/energia-soria-assocostieri-su-green-new-deal-lavorare-a-strategia-condivisa-con-visione-di-lungo-periodo-video>

22.10.20



carburanti: produttori, transizione con neutralita' tecnologica

Il settore dei carburanti italiano e' pronto per la transizione energetica, ma all'insegna del principio della neutralita' tecnologica. Lo sviluppo della mobilita' alternativa non puo' fare a meno di un'infrastruttura strategica come quella della rete di distribuzione, gia' esistente e capace di evolversi. quanto emerso oggi a Veronafiere, nella seconda giornata del salone Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilita', in programma fino a domani, informa una nota. Soprattutto in un momento di crisi come quello attuale, si deve puntare su un insieme di tecnologie. Su questo si sono trovati concordi i rappresentanti di varie associazioni del comparto, che si sono confrontati nel convegno "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti". Secondo gli operatori della produzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, la Direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessita' di coinvolgere l'infrastruttura che gia' esiste. Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergia rispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12 mila punti vendita presenti sulla rete. La rete complessiva, che pure secondo gli addetti ai lavori avrebbe bisogno di una razionalizzazione, supera i 22 mila impianti attivi. "Non e' opportuno fare scelte che privilegino una fonte energetica rispetto ad altre - ha detto il segretario generale di Assopetroli, Sebastiano Gallitelli -, per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, e sostenibile dal punto di vista economico e sociale non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente. Un paese maturo in tempi di crisi come quello attuale deve preservare un'infrastruttura strategica. Oggi la rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. un asset gia' pronto che puo' essere utilizzato", ha spiegato Gallitelli. Secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilita' elettrica, "per l'infrastruttura di ricarica non si puo' prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti", anche perche' l'infrastruttura elettrica potra' dirsi adeguata solo quando permettera' agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria. Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralita' tecnologica e' tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scarico e non considerando l'intero processo produttivo. "La nostra associazione auspica che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi: necessita' di una neutralita' tecnologica fondata su analisi Lcae well-to-wheel; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl; spinta alla ricerca di soluzioni per il passaggio dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)", ha dichiarato il direttore generale, Dario Soria. Al convegno hanno partecipato anche Ce'cile Nourigat, segretaria generale di Upei, che rappresenta quasi 2.000 importatori e distributori di energia europei indipendenti per i settori dei trasporti e del riscaldamento, e Natalino Mori,



vicepresidente della Federazione autotrasportatori italiani (Fai) - Confrtrasporto.

22.10.20



Carburanti alternativi, il punto di Perrella sull'attuazione della Dafi

Lo scontro con Olanda e Danimarca su gas e biofuel, la proroga per gli incentivi al biometano. E-car: verso la fine del decennio vendite a 1 mln l'anno. Consultazione su strategia idrogeno

Il Dlgs Dafi ha dato un boost alla diffusione dei carburanti alternativi; per completare l'opera saranno prorogati di almeno tre anni gli incentivi al biometano, sarà incentivata la mobilità elettrica, cercando tuttavia di mantenere nella revisione della direttiva anche i gas e i biocarburanti nell'elenco dei prodotti alternativi. Tante le notizie che ha dato Giovanni Perrella della Dgaece del Mise, chiudendo questa mattina il convegno su rete carburanti e Green Deal nell'ambito della manifestazione Oil&nonOil.

La prima notizia è che l'Italia ha inviato alla Commissione europea la **relazione sull'attuazione della Dafi**. Sulla base dei documenti inviati dai 27, entro la fine dell'anno Bruxelles condurrà una valutazione complessiva dei progressi fatti. Progressi che per l'Italia sono buoni, ha sottolineato Perrella. “La situazione è abbastanza positiva in confronto agli altri Paesi europei: sul terzo carburante (articolo 18) molti Paesi ci hanno chiesto come abbiamo fatto a mettere d'accordo i soggetti obbligati; l'obbligo del 25% green per il rinnovo del parco mezzi della Pubblica amministrazione sta dando i frutti”.

Nell'ambito del Pniec, ha aggiunto, che “è stato molto ben valutato” a Bruxelles, “abbiamo indicato la via alla Commissione sui trasporti, sottolineando che c'è un potenziale maggiore di quello stimato”. Da qui l'ambizioso obiettivo del **21,6% di rinnovabili** nel settore al 2030, a fronte di un target minimo del 14%. D'altronde, ha aggiunto, “anche quando iniziammo a lavorare al recepimento della Dafi ci fu molto dibattito perché secondo molti gli obiettivi non erano realistici”. Quanto all'obiettivo di **6 milioni di auto elettriche** (tra Bev e Phev) al 2030 inserito nel Pniec, Perrella ha sottolineato che “dalle informazioni in nostro possesso risulta che tra il 2023 e il 2025 ci sarà una sensibile riduzione del costo delle batterie e quindi dei mezzi, per cui le vendite di auto elettriche saranno molto sostenute, stimiamo **un milione di veicoli all'anno**, quindi la metà del mercato, verso la fine del decennio”.

Il ruolo dei **biocarburanti** è invece quello di “allungare la vita ai carburanti tradizionali”: di e-fuel e biocarburanti avanzati, ha detto, “ce ne sono a sufficienza per il livello dell'obbligo”. Dal 2023, ha poi ricordato, ci sarà “l'obbligo differenziato tra benzina e gasolio”, quindi biodiesel e bioetanolo. Una novità per cui gli operatori dovranno attrezzarsi per tempo.

Molto prudente invece il dirigente del Mise sull'**idrogeno**: “i punti vendita stradali con l'elettrolizzatore non li vedremo nel breve e non certo in città. L'idrogeno può essere una soluzione per il trasporto pesante ma più in là rispetto al Gnl, magari in aree dedicate, con lo sviluppo di hydrogen valley. Lo sviluppo sui treni – ha aggiunto – sembra più fattibile, ma sempre in contesti particolari e delimitati. Non è una cosa da Pniec ma da Long term strategy”. Detto questo, il Mise “è al lavoro sulla strategia” e “tra qualche mese ci sarà un momento di consultazione con i gruppi parlamentari e i cittadini”.

Quanto al **vantaggio fiscale per il metano** e alla prossima revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, “l'Italia vuole mantenere questa fiscalità di vantaggio, vedremo quello che riusciremo a mantenere”. Una questione che riguarda anche la **revisione della Dafi**: “ci stiamo scontrando con altri Paesi nei tavoli tecnici preliminari perché per Paesi come Olanda e Danimarca, dietro ai quali potrebbe esserci la Germania,

iniziano a chiedere di escludere dalla Dafi alcuni prodotti come il Gpl, il metano e i biocarburanti. Noi abbiamo sempre detto che l'elenco dei carburanti deve rimanere così ampio per valorizzare le specificità nazionali”.

Detto questo, ha sottolineato Perrella, “giocoforza tutti gli incentivi saranno concentrati sull'elettrico per la mobilità urbana, come in passato è stato per i gas”. Fa eccezione il **biometano**, per il quale si va verso una proroga del quadro incentivante introdotto nel 2018: “ci stiamo confrontando con Sara Romano, responsabile del dossier”, ha detto. “C'è l'accordo politico, gli emendamenti non sono passati per motivi tecnici, perché non si può con una legge modificare un decreto ministeriale che era stato notificato alla Commissione europea. Per cui dobbiamo rifare il decreto e notificarlo a Bruxelles. Insomma, si farà, con almeno tre anni di proroga, perché molti impianti entrano in funzione nel 2021-22 ma si arriverebbe solo alla metà dell'obiettivo”.

Quanto alla **proroga di alcuni termini della Dafi**, in particolare per quanto riguarda l'obbligo di terzo carburante per i punti vendita a maggiore erogato (5-10 milioni di litri), “non siamo riusciti – ha detto Perrella – ad avere un monitoraggio reale da parte delle Regioni. Lombardia ed Emilia Romagna sono state puntuali, altre Regioni meno. Non c'è stata richiesta formale di proroga da parte del coordinamento delle Regioni, se ci sarà la valuteremo”.

Quanto al dossier sui **sussidi dannosi**, “siamo stati coinvolti in passato”, ha detto Perrella, “ma al tavolo con il Minambiente c'era la DG Incentivi. Spero che in futuro possa essere più coinvolta anche la DG Energia”. DG che sul punto ha studiato e messo a punto alcune idee, come quella relativa al mondo agricolo, con l'incentivo all'acquisto di trattori a metano per sostituire quelli a gasolio agevolato stimolando così l'autoconsumo di biometano.

Infine, un accenno al deposito Gpl di Chioggia, citato in apertura dal DG Assocostieri Dario Soria come caso di quadro normativo che cambia e non dà certezze a chi vuole investire: lo stop all'autorizzazione è stata “un'iniziativa del Governo e del Parlamento che prendono qualche decisione che non a tutti piace. Ma il Parlamento è sovrano e dobbiamo seguirne le indicazioni”.

22.10.20

MF-DOW JONES NEWS

Carburanti: produttori, transizione con neutralita' tecnologica

Il settore dei carburanti italiano e' pronto per la transizione energetica, ma all'insegna del principio della neutralita' tecnologica. Lo sviluppo della mobilita' alternativa non puo' fare a meno di un'infrastruttura strategica come quella della rete di distribuzione, gia' esistente e capace di evolversi. quanto emerso oggi a Veronafiere, nella seconda giornata del salone Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilita', in programma fino a domani, informa una nota. Soprattutto in un momento di crisi come quello attuale, si deve puntare su un insieme di tecnologie. Su questo si sono trovati concordi i rappresentanti di varie associazioni del comparto, che si sono confrontati nel convegno "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti". Secondo gli operatori della produzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, la Direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessita' di coinvolgere l'infrastruttura che gia' esiste. Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergia rispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12 mila punti vendita presenti sulla rete. La rete complessiva, che pure secondo gli addetti ai lavori avrebbe bisogno di una razionalizzazione, supera i 22 mila impianti attivi. "Non e' opportuno fare scelte che privilegino una fonte energetica rispetto ad altre - ha detto il segretario generale di Assopetroli, Sebastiano Gallitelli -, per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, e sostenibile dal punto di vista economico e sociale non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente. Un paese maturo in tempi di crisi come quello attuale deve preservare un'infrastruttura strategica. Oggi la rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. un asset gia' pronto che puo' essere utilizzato", ha spiegato Gallitelli. Secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilita' elettrica, "per l'infrastruttura di ricarica non si puo' prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti", anche perche' l'infrastruttura elettrica potra' dirsi adeguata solo quando permettera' agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria. Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralita' tecnologica e' tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scarico e non considerando l'intero processo produttivo. "La nostra associazione auspica che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi: necessita' di una neutralita' tecnologica fondata su analisi Lcae well-to-wheel; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl; spinta alla ricerca di soluzioni per il passaggio dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)", ha dichiarato il direttore generale, Dario Soria. Al convegno hanno partecipato anche Ce'cile Nourigat, segretaria generale di Upei, che rappresenta quasi 2.000 importatori e distributori di energia europei indipendenti per i settori dei trasporti e del riscaldamento, e Natalino Mori, vicepresidente della Federazione autotrasportatori italiani (Fai) - Confrtrasporto.

22.10.20



Carburanti: Oil&nonOil, settore chiede transizione energetica guidata da neutralità tecnologica

Il settore dei carburanti italiano è pronto per la transizione energetica, ma all'insegna di un principio fondamentale: quello della neutralità tecnologica. Lo sviluppo della mobilità alternativa non può fare a meno di un'infrastruttura strategica come quella della rete di distribuzione, già esistente e capace di evolversi. È quanto emerso oggi a Veronafiere, nella seconda giornata del salone Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità, in programma fino a domani. Soprattutto in un momento di crisi come quello attuale, si deve puntare su un insieme di tecnologie. Su questo si sono trovati concordi i rappresentanti di varie associazioni del comparto, che si sono confrontati nel convegno "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti". Secondo gli operatori della produzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, la Direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessità di coinvolgere l'infrastruttura che già esiste. Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergia rispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12 mila punti vendita presenti sulla rete. La rete complessiva, che pure secondo gli addetti ai lavori avrebbe bisogno di una razionalizzazione, supera i 22 mila impianti attivi.

"Non è opportuno fare scelte che privilegino una fonte energetica rispetto ad altre", ha detto il segretario generale di Assopetroli, Sebastiano Gallitelli. "Per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, e sostenibile dal punto di vista economico e sociale non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente", ha proseguito, aggiungendo poi che "un paese maturo in tempi di crisi come quello attuale deve preservare un'infrastruttura strategica". "Oggi la rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. È un asset già pronto che può essere utilizzato", ha spiegato Gallitelli. Secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilità elettrica, "per l'infrastruttura di ricarica non si può prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti", anche perché l'infrastruttura elettrica potrà dirsi adeguata solo quando permetterà agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria.

Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralità tecnologica è tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scarico e non considerando l'intero processo produttivo. "La nostra associazione auspica che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi: necessità di una neutralità tecnologica fondata su analisi Lca e well-to-wheel; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl; spinta alla ricerca di soluzioni per il passaggio dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)", ha dichiarato il direttore generale, Dario Soria.

Al convegno hanno partecipato anche Cécile Nourigat, segretaria generale di Upei, che rappresenta quasi 2.000 importatori e distributori di energia europei indipendenti per i settori dei trasporti e del riscaldamento, e Natalino Mori, vicepresidente della Federazione autotrasportatori italiani (Fai) - Conftrasporto. A una prima parte generale, sulla tabella di marcia imposta al settore dal Green New Deal e sulla traiettoria di sviluppo tracciata dalla Dafi, è seguita una parte dedicata agli impatti sulla logistica primaria e secondaria, nella quale sono intervenuti i rappresentanti di diverse aziende: Francesco Parisi (Edison), Mirko Nuzzo (Q8) Marco Piccini e Andrea Ragnacci (Piccini Paolo Spa). Il ministero dello Sviluppo economico è stato rappresentato da Giovanni Perrella, consulente della direzione generale per l'approvvigionamento, l'efficienza e la competitività energetica.

22.10.20



Speciale energia: seconda giornata salone Oil&NonOil a Verona

Prosegue con la seconda giornata di parte espositiva e convegni la 15ma edizione del salone di Oil&nonOil -Energie, Carburanti & Servizi per la Mobilità, che fino al 23 ottobre vedrà impegnati a Veronafiere aziende, associazioni di categoria, istituzioni ed esperti in un confronto sul futuro del settore. Nella giornata odierna sarà dato ampio spazio alla transizione energetica e alle sfide del settore petrolifero ed energetico con i convegni alla luce del percorso avviato dall'Europa: "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione carburanti" a cura di Assopetroli-Assoenergia e Assocostieri. La giornata proseguirà con i convegni incentrati su "Problematiche aperte nel settore petrolifero ed energetico", curato dello Studio legale Sorrentino Pasca Toma, e "Invio telematico dei corrispettivi e dei registri di carico e scarico", organizzato da Fortech Srl. Altro tema centrale per la transizione energetica e il futuro del settore, sarà quello dedicato al gas naturale liquefatto (GNL) che verrà affrontato nel convegno "Responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e sicurezza: il GNL per la ripartenza, guardando al futuro" a cura di Federchimica Assogasliquidi. La seconda giornata di Oil&NonOil vedrà anche un approfondimento sulla legalità con il convegno "Illegalità: il punto sulle frodi e i rischi per chi compra". Infine la giornata si concluderà con i convegni "Smart working, come cambia la mobilità? Gli effetti sulla domanda di carburanti", a cura di Quotidiano Energia, Gruppo Italia Energia Srl; "Idrogeno per i trasporti" organizzato da Mirumir Srl.

22.10.20



Seconda giornata del salone Oil&nonOil, il settore chiede transizione energetica guidata da neutralità tecnologica

Seconda giornata del salone Oil&nonOil, il settore chiede transizione energetica guidata da neutralità tecnologica

Il settore dei carburanti italiano è pronto per la transizione energetica, ma all'insegna di un principio fondamentale: quello della neutralità tecnologica. Lo sviluppo della mobilità alternativa non può fare a meno di un'infrastruttura strategica come quella della rete di distribuzione, già esistente e capace di evolversi. È quanto emerso oggi a Veronafiere, nella seconda giornata del salone Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità, in programma fino a domani. Soprattutto in un momento di crisi come quello attuale, si deve puntare su un insieme di tecnologie. Su questo si sono trovati concordi i rappresentanti di varie associazioni del comparto, che si sono confrontati nel convegno "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione dei carburanti". Secondo gli operatori della produzione, del trasporto e della distribuzione, la Dafi, la Direttiva europea che ha tracciato la traiettoria di sviluppo dei carburanti alternativi, deve essere riadattata tenendo conto della necessità di coinvolgere l'infrastruttura che già esiste. Solo le imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici rappresentate da Assopetroli-Assoenergia rispondono per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici e sono titolari del 50 per cento delle stazioni di servizio di carburanti collocate sulle strade italiane, con circa 12 mila punti vendita presenti sulla rete. La rete complessiva, che pure secondo gli addetti ai lavori avrebbe bisogno di una razionalizzazione, supera i 22 mila impianti attivi. "Non è opportuno fare scelte che privilegino una fonte energetica rispetto ad altre", ha detto il segretario generale di Assopetroli, Sebastiano Gallitelli. "Per una transizione inclusiva, secondo i principi europei, e sostenibile dal punto di vista economico e sociale non possiamo non valorizzare l'infrastruttura esistente", ha proseguito, aggiungendo poi che "un paese maturo in tempi di crisi come quello attuale deve preservare un'infrastruttura strategica". "Oggi la rete italiana ha tutti i requisiti per essere un veicolo pronto, sostenibile e credibile per l'offerta multienergetica. È un asset già pronto che può essere utilizzato", ha spiegato Gallitelli. Secondo il dirigente di Assopetroli, in vista dello sviluppo della mobilità elettrica, "per l'infrastruttura di ricarica non si può prescindere dalla rete di distribuzione dei carburanti", anche perché l'infrastruttura elettrica potrà dirsi adeguata solo quando permetterà agli automobilisti di utilizzare l'auto elettrica come auto primaria.

Anche per Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, il principio della neutralità tecnologica è tra quelli prioritari, insieme all'analisi del ciclo di vita e al superamento della misurazione delle emissioni esclusivamente al tubo di scarico e non considerando l'intero processo produttivo. "La nostra associazione auspica che nel processo di avvicinamento alla nuova strategia energetica in ottica 2050, l'attuazione del Green New Deal si mantenga ancorata a tre fondamentali punti fermi: necessità di una neutralità tecnologica fondata su analisi Lca e well-to-wheel; capitalizzazione dello sforzo fatto per lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture come quelle del Gnl; spinta alla ricerca di soluzioni per il passaggio

dai gas di transizione a quelli rinnovabili (biometano e bioGnl)", ha dichiarato il direttore generale, Dario Soria.

Al convegno hanno partecipato anche Cécile Nourigat, segretaria generale di Upei, che rappresenta quasi 2.000 importatori e distributori di energia europei indipendenti per i settori dei trasporti e del riscaldamento, e Natalino Mori, vicepresidente della Federazione autotrasportatori italiani (Fai) - Conftrasporto. A una prima parte generale, sulla tabella di marcia imposta al settore dal Green New Deal e sulla traiettoria di sviluppo tracciata dalla Dafi, è seguita una parte dedicata agli impatti sulla logistica primaria e secondaria, nella quale sono intervenuti i rappresentanti di diverse aziende: Francesco Parisi (Edison), Mirko Nuzzo (Q8) Marco Piccini e Andrea Ragnacci (Piccini Paolo Spa). Il ministero dello Sviluppo economico è stato rappresentato da Giovanni Perrella, consulente della direzione generale per l'approvvigionamento, l'efficienza e la competitività energetica.

21.10.20



Carburanti: la razionalizzazione a un punto morto, servono idee nuove e condivise

Il convegno di apertura di OilnonOil. Chiusi per incompatibilità appena 200 punti vendita. La proposta dei gestori e le aperture di Unem e Assopetroli. I nodi di metano e Gpl. Il dilagare delle frodi

Le norme introdotte negli ultimi anni per la razionalizzazione della rete carburanti sono a un punto morto; servono nuove idee su cui trovare un denominatore comune tra le articolazioni della filiera; senza una vera ristrutturazione è impossibile ritrovare redditività, mentre gli operatori illegali occupano sempre più spazio sul mercato. È un quadro non proprio confortante quello emerso dal convegno online “Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma” che ha aperto la manifestazione OilnonOil.

A partire dagli effetti delle norme sugli incompatibili, su **Guido di Napoli** del Mise ha fatto il punto. Per renderle efficaci, ha detto, bisognerebbe “rendere obbligatoria l'iscrizione o dare una tempistica certa per gli interventi sul portale”. E mentre si è proceduto a rendere dinamiche le schede dei punti vendita, “un po' meno avanzato è l'allineamento con l'Osservaprezzi”, anche per i cambiamenti che hanno riguardato la direzione generale incentivi del Mise, lasciata scoperta lo scorso 2 ottobre da Laura Aria. In ogni caso, “non si sono realizzati gli effetti sperati ma era abbastanza prevedibile”, ha aggiunto Di Napoli. “La norma non mi convince anche perché si basa su una autovalutazione rispetto alla compatibilità”. In conclusione “sono forse 200 in tutto i punti vendita che hanno chiuso” sulla base della norma introdotta con la legge sulla concorrenza.

Secondo **Massimiliano Giannocco** di Unem “è importante capire le intenzioni del Governo” ma al contempo “riprendere le attività di controllo anche per i punti vendita pericolosi”, mentre **Giovanni Turriziani** di Assopetroli ha sottolineato che “le leggi ci sono e vanno applicate: possibile che ci sia un metro variabile tra Regione e Regione, tra Comune e Comune?”, si è chiesto. “Serve una stretta sull'applicazione di queste norme”. Anche perché “sono sempre di più gli operatori e le organizzazioni che vivono nell'illegalità, sono tra noi, commerciano tra noi, sono sul mercato: questo è inaccettabile”, ha aggiunto. “Ma anche su questo gli strumenti esisterebbero già, a partire dall'interdittiva antimafia”. Per avere qualche speranza “serve un coordinamento tra gli organi dello Stato. Serve uno scatto in avanti”.

Sul tema frodi **Claudio Laurora** di Assocostieri Servizi ha ricordato: “in 5 anni e mezzo abbiamo ricevuto come Ludoil un centinaio di richieste da società ‘particolari’ che volevano transitare da noi. Non è passato nessuno ma solo le società con le stimmate giuste”.

Bruno Bearzi di Figisc ha parlato di contratti, con la proposta che l'associazione sta facendo circolare da circa un anno che si basa su affitto e fornitura in esclusiva con garanzie sui prezzi di cessione a condizioni eque su tutta la filiera, per permettere un salto in senso imprenditoriale ai gestori, senza tralasciare le altre forme come il comodato per chi non è adatto a tale passaggio.

Roberto Di Vincenzo ha illustrato la proposta unitaria per la chiusura obbligatoria dei punti vendita con moratoria sulle nuove aperture, mentre **Martino Landi**, ricordando un

incontro la scorsa settimana con Assopetroli, ha sottolineato che la razionalizzazione è essenziale per “salvare i gestori e l'intera filiera”, anche perché le frodi “sono ormai oltre il 30% dei volumi in questi ultimi tempi” e “senza un intervento nessuno si salva”.

Roberto Lambicchi, dirigente della Regione Lombardia, ha parlato a nome delle Regioni, sottolineando che “l'anagrafe ha dato risultati importanti ma rischia di diventare obsoleta” per i limiti su interoperabilità e base volontaria. “I controlli – ha aggiunto – devono essere più efficaci, ai Comuni servono strumenti e risorse”.

Passando ai gas, **Silvia Migliorini** di Assogasliquidi ha ricordato i numeri del Gpl: 4.300 punti vendita contro i 2.500 del 2008, quando fu istituito l'obbligo del terzo carburante. A dimostrazione che le norme e il governo della rete sono importanti, anche se, ha aggiunto, “la rete cresce al crescere della domanda”, per cui servono incentivi all'acquisto o alla conversione delle auto. Quanto al Gnl, “siamo arrivati a 80 punti vendita, e la crescita continuerà visto che sono stati confermati gli investimenti anche per il secondo semestre. Ci sono circa 3.000 mezzi a Gnl che circolano in Italia e la rete può crescere nel Centro Sud con depositi small scale e microliquefatori”, ma “serve un quadro politico chiaro”, anche per quanto riguarda i prodotti bio.

Licia Balboni di Federmetano ha sottolineato che “per il metano non serve una riduzione della rete ma una sua omogeneizzazione sul territorio, soprattutto al sud”. I punti vendita di metano, dei quali ormai solo il 20% è monocarburante, “sono raddoppiati dal 2008 ma l'erogato medio è sceso da un milione di metri cubi a 700mila. Non basta il 2% del circolante, bisogna arrivare al 5%”, ha aggiunto. In compenso, “gli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti a Gnl sono stati già bruciati al clic day del primo ottobre”. Interessante infine la notazione sulle frodi: “per il metano il problema illegalità non esiste perché il prodotto arriva dal tubo ma anche perché c'è il reverse charge. Perché non si può fare anche per gli altri carburanti?”. Balboni ha infine sollecitato Di Napoli sulla proroga degli incentivi al biometano: sull'allungamento “ci sono prospettive”, ha detto l'esponente di Mise, “la politica è favorevole e anche noi lo siamo”.

Mariarosa Baroni di Ngv Italia ha centrato l'intervento sulla questione del self service mentre **Flavio Merigo** di Assogasmetano ha stigmatizzato “l'assalto a utilizzare aree dove la domanda di metano auto c'è già per aprire selvaggiamente punti vendita in aree già ben servite. Questo – ha chiosato – è contro la Dafi”.

Commentando la proposta illustrata da Di Vincenzo, Giannocco ha poi detto: “ben vengano proposte come quella dei gestori, con i quali c'è peraltro un confronto aperto e costruttivo, ma il dialogo deve riguardare anche le istituzioni, lo Stato, le Regioni e i Comuni. Serve una **regia comune** perché è opportuno voltare pagina e trovare nuove idee”.

Per Turriziani il problema è che “**procediamo in ordine sparso**”. È necessario “fare proposte comuni, una sorta di razionalizzazione delle razionalizzazioni, ognuno rinunciando a qualcosa. La proposta dei gestori – ha concluso – va approfondita ma se non sbaglia dove è stata attuata in Olanda o Belgio ci fu un contributo di 3-4 millesimi al litro da parte del consumatore. Non so come verrebbe accolto ora qui da noi. Insomma, è opportuno confrontarsi e presentarsi al Mise unificati”.

Lambicchi ha infine fatto riferimento alla necessità di una proroga dei termini della **Dafi** sugli obblighi di carburanti alternativi per i punti vendita con erogato oltre i 10 milioni di litri, visti i ritardi dovuti all'emergenza Covid.

21.10.20



Carburanti: razionalizzazione della rete, dopo Anagrafe operatori chiedono un passo avanti

Trovare un terreno comune tra operatori del settore e istituzioni per avviare una razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, con la definizione di criteri precisi che consentano una ridefinizione del comparto sfruttando gli strumenti già attivi, in particolare l'Anagrafe degli impianti di distribuzione dei carburanti, e la piena attuazione della Risoluzione de Toma. È quanto emerso dal convegno online "Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma", che ha inaugurato la 15ma edizione di Oil&nonOil, il salone dedicato a energie, carburanti e servizi per la mobilità, iniziato oggi in presenza a Veronafiere e in programma fino al 23 ottobre.

Il webinar ha messo a confronto rappresentanti di diverse associazioni di settore e delle istituzioni, partendo dalla Risoluzione de Toma, approvata l'anno scorso e la cui attuazione ha incontrato molti ostacoli, ai quali si è aggiunta l'emergenza coronavirus. L'evento è stato moderato da Gabriele Masini, direttore di Staffetta Quotidiana, e ha visto gli interventi di Guido Di Napoli, dirigente della divisione Carburanti e mobilità sostenibile del ministero dello Sviluppo economico (Mise), Roberto Lambicchi, dirigente dell'unità organizzativa Commercio, servizi e fiere della Regione Lombardia; Massimiliano Giannocco, responsabile dei rapporti con le istituzioni e gli enti locali dell'Unione energie per la mobilità (unem); Claudio Laurora, presidente di Assocostieri Servizi; Giovanni Turriziani, vicepresidente Rete di Assopetroli-Assoenergia; Bruno Bearzi, presidente della Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti (Figisc); Roberto Di Vincenzo, segretario generale della Federazione italiana gestori carburanti e affini (Fegica Cisl); Martino Landi, presidente della Federazione autonoma italiana benzinai (Faib); Silvia Migliorini, direttrice di Assogasliquidi-Federchimica; Licia Balboni, presidente di Federmetano; Flavio Merigo, presidente di Assogasmetano; Mariarosa Baroni, presidente di Ngv Italy.

Durante il dibattito sono emerse le criticità della rete di distribuzione di carburanti italiana che vede alcuni dei numeri più alti in Europa per impianti, ben 22.655, per complessivi 22.260 punti vendita attivi e 395 in sospensiva, ma con un erogato medio di 1.320 metri cubi di benzina e gasolio, nettamente al di sotto di Paesi come la Germania che vanta un erogato medio di 3.486 metri cubi. A fronte di questa situazione, i partecipanti al convegno hanno osservato i deboli risultati dell'Anagrafe degli impianti di distribuzione dei carburanti, lanciata nel 2017 dal ministero dello Sviluppo economico, e che ad oggi, pur offrendo la possibilità di una fotografia della situazione sul territorio, non sembra aver assolto alla sua funzione di consentire una razionalizzazione della rete.

In questo contesto, dal convegno è emersa la necessità di una maggiore collaborazione e uniformità sia dal punto di vista dell'applicazione delle leggi vigenti che di azioni da parte delle istituzioni, con l'erogazione di fondi per la realizzazione delle bonifiche che consentano una ristrutturazione della rete efficace, concreta e a supporto delle aziende coinvolte. Altro tema affrontato è stato quello della concorrenza con una rete che presenta anomalie che spesso non consentono alle aziende eque condizioni per competere e raggiungere la sostenibilità economica, con conseguenze per gestori e lavoratori del

settore. Per quanto riguarda i carburanti gassosi, dal convegno è emersa la necessità di strutturare la rete, evitando aperture di impianti in aree già ben servite, avviando politiche non solo sul lato dell'offerta ma anche della domanda. Tra gli strumenti individuati un'Anagrafe più flessibile e in contatto con l'Osservaprezzi, l'estensione ai carburanti liquidi della metodologia sull'Iva applicata a quelli gassosi, l'erogazione di metano in modalità self-service non presidiata.

Sono 60 le aziende espositrici presenti a Oil&nonOil rappresentative dei vari settori merceologici legati al mondo delle stazioni di servizio: carburanti convenzionali e alternativi, impianti di rifornimento, stoccaggio e trasporto, sistemi di gestione e tutti i servizi collegati. Come nelle precedenti edizioni, la fiera, appuntamento di riferimento nazionale per l'intero settore, inserisce il tema dei carburanti all'interno della mobilità in generale e anche della questione della transizione energetica. La sicurezza sanitaria in fiera è garantita dal nuovo protocollo safebusiness di Veronafiere, validato dal Comitato tecnico-scientifico della Protezione civile, dalle autorità sanitarie e dall'Associazione esposizioni e fiere italiane (Aefi). L'organizzazione è in linea con l'ultimo Decreto del Presidente del Consiglio, il Dpcm del 18 ottobre, che ha confermato il via libera alle manifestazioni fieristiche di carattere nazionale e internazionale, ma limitato le attività congressuali alla modalità da remoto.

21.10.20



Convegno Oil&nonOil: la sfida della razionalizzazione della rete distributiva, operatori del settore e istituzioni a confronto

La razionalizzazione della rete è stata al centro del convegno inaugurale della 15ma edizione del salone Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità, che si è aperto oggi a Veronafiere e che terminerà il 23 ottobre. Moderato da Gabriele Masini, direttore di "Staffetta quotidiana", che ha fatto appello a trovare un terreno comune, l'evento ha messo a confronto rappresentanti di diverse associazioni di settore e delle istituzioni, partendo dalla Risoluzione de Toma, approvata l'anno scorso e la cui attuazione ha incontrato molti ostacoli, ai quali si è aggiunta l'emergenza coronavirus. Per quanto riguarda le istituzioni, Guido Di Napoli, dirigente della divisione Carburanti e mobilità sostenibile del ministero dello Sviluppo economico (Mise), ha concluso che l'Anagrafe degli impianti è stata implementata e che "dal punto di vista delle chiusure non si sono realizzati gli effetti sperati anche se ciò era abbastanza prevedibile": gli impianti chiusi, infatti, sono circa 200, molto pochi. "Lo strumento non sembra in grado di assolvere a quella funzione", ha ammesso, esprimendo perplessità sull'ambizioso obiettivo di chiuderne 10 mila. Portando l'esperienza della Regione Lombardia, Roberto Lambicchi, dirigente dell'unità organizzativa Commercio, servizi e fiere dell'amministrazione regionale, ha aggiunto che "l'Anagrafe ha portato a risultati importanti ma corriamo il rischio che diventi obsoleta", soffermandosi soprattutto sull'aspetto dei controlli. Per quanto riguarda la razionalizzazione, occorre definire i criteri. Tra quelli da lui indicati ci sono "la sostenibilità economica e ambientale, la sicurezza e la funzione di servizio, quasi di presidio del territorio in certi contesti, i lavoratori e le famiglie". "I territori hanno situazioni diverse e hanno bisogno di interventi differenti", ha puntualizzato Lambicchi. Massimiliano Giannocco, responsabile dei rapporti con le istituzioni e gli enti locali dell'Unione energie per la mobilità (Unem), ha evidenziato la necessità di "dare una sterzata" per l'attuazione della Risoluzione, pur ammettendo che quello della razionalizzazione è un tema delicato con una "rete polverizzata" come quella italiana. Il dirigente ha ricordato che il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, ha parlato di incentivi, i cui requisiti però sono da definire. Giannocco ha premesso che per Unem "un principio fondamentale è quello della neutralità tecnologica"; chiarito ciò, lo sviluppo di carburanti alternativi è "una sfida assolutamente interessante" soprattutto in "un'ottica di punti vendita integrati che possano offrire servizi oil e non oil". Claudio Laurora, presidente di Assocostieri Servizi, ha portato nel confronto il duplice punto di vista di una realtà presente sia nella logistica che nella rete. A suo giudizio, i punti A e I della Risoluzione de Toma sono i più critici: il primo impegna il governo alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete distributiva, prevedendo la chiusura dei punti vendita obsoleti e inefficienti; il secondo a rafforzare il contrasto all'evasione, alla contraffazione e ai fenomeni di concorrenza sleale esistenti. Su quest'ultimo aspetto, Laurora ha riconosciuto che c'è stato un incremento dello sforzo delle autorità contro l'evasione e la contraffazione e che questa è la "linea giusta". Sulla ristrutturazione, invece, affinché abbia seguito sul campo, "un messaggio forte deve arrivare dagli enti locali". "Un vero ammodernamento della rete si potrà avere solo quando si metteranno a disposizione fondi per la realizzazione delle bonifiche. La rete della distribuzione carburanti ha bisogno di interventi per la sua ristrutturazione che siano

efficaci, concreti e a supporto delle aziende coinvolte”, ha precisato Laurora.

Giovanni Turriziani, vicepresidente Rete di Assopetroli-Assoenergia, ha lanciato un invito a partire da “alcuni elementi di certezza”, ovvero dalle leggi esistenti: “Ci sono delle leggi correnti sia per quanto riguarda la chiusura sia per quanto riguarda il contrasto all’illegalità”, ha ricordato il dirigente. “Che cosa si può fare di più stringente per obbligare ai controlli se non sussistono le condizioni per tenere un impianto aperto?”, ha poi domandato, avvertendo che “non può esistere un metro variabile tra comuni, regioni e ministeri” e che “serve una stretta sull’applicazione di queste norme”. Lo stesso discorso vale per la piaga dell’illegalità: “Anche su questo la Risoluzione de Toma si pone l’obiettivo di fare nuove leggi, ma anche su questo degli strumenti esistono”. Turriziani ha sottolineato che “nel caso dei carburanti non si può parlare banalmente di una normale frode” e che invece “si tratta di associazione criminale nella maggior parte dei casi” contro la quale non ci può limitare ad ammende o sanzioni lievi. Riguardo alla razionalizzazione, “serve uno scatto in avanti”, ma “l’obiettivo rimane comunque quello di ridurre il numero di impianti e su questo siamo tutti d’accordo”, ha concluso il rappresentante dell’associazione delle imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici.

In rappresentanza dei gestori si sono espressi Bruno Bearzi, presidente della Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti (Figisc), Roberto Di Vincenzo, segretario generale della Federazione italiana gestori carburanti e affini (Fegica Cisl) e Martino Landi, presidente della Federazione autonoma italiana benzinai (Faib). Bearzi si è soffermato sull’aspetto contrattualistico, osservando che le imprese di distribuzione hanno bisogno di “eque condizioni per competere” e raggiungere la sostenibilità economica. “Il gestore attualmente è quasi un lavoratore parasubordinato in un abuso di dipendenza economica”, ha spiegato il leader sindacale. Benché “non tutti gli attuali gestori sono in grado di fare i gestori imprenditori”, ha proseguito, occorre comunque eliminare quei “contratti illegali non tipizzati con il ministero che non danno nessuna garanzia ai lavoratori”. La proposta di Figisc è un contratto d’affitto d’azienda con rapporto esclusiva fornitura carburante. Di Vincenzo ha innanzitutto tratto un bilancio negativo della legge sulla concorrenza, che non ha dato i risultati sperati. Il segretario generale di Fegica Cisl ha osservato che non solo sulla razionalizzazione della rete “ognuno ha una sua ricetta”, ma che pur essendoci strumenti come l’Anagrafe dei carburanti e l’Osservaprezzi carburanti, “le sanzioni non si applicano”. Quel che è certo, a suo parere, è che per chiudere 10 mila impianti non basta un’azione “sul piano volontario”. Si può trarre insegnamento, invece, dall’esperienza olandese, ovvero da un “tipo di chiusura che parte dalla riduzione dell’inquinamento nel suolo e che obbliga alcuni produttori a conferire gli impianti in eccedenza a un soggetto pubblico”. “Questa è secondo noi la strada obbligata”, ha affermato Di Vincenzo, pur immaginando una moratoria. Landi ha ricordato che il settore – con 23-24 mila impianti e bassi erogati medi – è da anni in contrazione e che l’unica formula corretta è “riportare i punti vendita a un livello di movimentazione importante”. A ciò si aggiunge “un’evasione che supera il 30 per cento”, con la quale “nessuno si può salvare”. “È arrivato il momento di fare sul serio”, ha esortato il leader Faib, sottolineando che dietro questi 23-24 mila impianti ci sono minimo 70-80 mila persone che ci lavorano. “Per noi chiudere non vuol dire mandare a casa lavoratori, ma riorganizzare il settore”, ha chiarito Landi. Per quanto riguarda l’erogato, Faib pone “l’asticella a 7-8-900 mila litri se l’impianto ha attività collaterali”, mentre sugli aspetti contrattuali è consapevole “che non si può continuare ad avere un unico contratto” e “disponibile a valutarne altri”, compresa la tipologia che ritiene

“più vergognosa”, quella della guardiania.

Per quanto riguarda i carburanti gassosi, sono intervenuti Silvia Migliorini, direttrice di Assogasliquidi-Federchimica, Licia Balboni, presidente di Federmetano, e Flavio Merigo,

presidente di Assogasmetano. Al convegno è stata ascoltata anche la voce di Mariarosa

Baroni, presidente di Ngv Italy, l'associazione che raggruppa le più importanti aziende italiane operanti nel settore dei carburanti alternativi ecosostenibili per i trasporti. Migliorini, per la quale si dovrebbe parlare di "riqualificazione ambientale delle stazioni carburanti", ha evidenziato il ruolo delle politiche di incentivazione: oggi ci sono 4.300 punti vendita Gpl, mentre nel 2008 ce n'erano circa 2.500 e questo incremento è avvenuto con la spinta della normativa e delle promozioni. "La rete cresce al crescere della domanda" e "il traino incentivante premia le motorizzazioni alternative", ha affermato. La direttrice di Assogasliquidi-Federchimica ha esortato a "interrogarsi, soprattutto in questo momento particolare, su come garantire che gli investimenti che sono stati fatti per riqualificare dal punto di vista ambientale possano continuare, anche con misure di promozione dal lato della domanda". Politiche di supporto sarebbero necessarie soprattutto per le infrastrutture, dato che la rete è sviluppata soprattutto nell'Italia centro-settentrionale. Sulla stessa linea la presidente di Federmetano Balboni, in rappresentanza di un settore in controtendenza, che non ha bisogno di ridimensionare la sua rete, ma di strutturarla data la sua presenza concentrata soprattutto al centro-nord: "Oltre che uno sviluppo della rete dal lato dell'offerta ci deve essere uno sviluppo dal lato della domanda". Anche la presidente Balboni ha ricordato che nonostante la pandemia l'iniziativa dell'impresa privata non è venuta meno: gli imprenditori, in particolare, "hanno creduto nella sostenibilità e nel progetto del gas naturale". Infine, sugli strumenti a disposizione, Balboni ha suggerito "un'Anagrafe più flessibile e in contatto con l'Osservaprezzi" e l'estensione ai carburanti liquidi della metodologia sull'Iva applicata a quelli gassosi. Merigo, che ha partecipato alla redazione della prima stesura e alla revisione della Dafi (la Direttiva europea per le infrastrutture necessarie allo sviluppo dei combustibili alternativi) ha fatto presente che "quello che era contenuto nella Dafi non è stato precisamente attuato". "La grande problematica che rileviamo attualmente è che c'è stata una sorta di assalto per aprire selvaggiamente punti vendita in aree già molto ben servite", ha spiegato. "Questo è contro quello che la Dafi prevede", ha affermato. "In realtà gli strumenti ci sono. Chiediamo che vengano razionalizzati perché spesso non sono omogenei. Evitiamo di aprire impianti a macchia di leopardo dove c'è già utenza e cerchiamo di creare nuova utenza", ha aggiunto il presidente di Assogasmetano. La presidente di Ngv Italy Baroni ha concentrato il suo intervento soprattutto sul mancato decollo del portale per l'istruzione degli utenti self-service del metano. Ngv da anni porta avanti la richiesta dell'erogazione di metano in modalità self-service non presidiata, per la cui attuazione il portale è una condizione fondamentale. La questione però si è bloccata al ministero dei Trasporti.

21.10.20



Carburanti: convegno Oil&nonOil, operatori a confronto sulla razionalizzazione della rete

La razionalizzazione della rete è stata al centro del convegno inaugurale della 15ma edizione del salone Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità, che si è aperto oggi a Veronafiere e che terminerà il 23 ottobre. Moderato da Gabriele Masini, direttore di "Staffetta quotidiana", che ha fatto appello a trovare un terreno comune, l'evento ha messo a confronto rappresentanti di diverse associazioni di settore e delle istituzioni, partendo dalla Risoluzione de Toma, approvata l'anno scorso e la cui attuazione ha incontrato molti ostacoli, ai quali si è aggiunta l'emergenza coronavirus. Per quanto riguarda le istituzioni, Guido Di Napoli, dirigente della divisione Carburanti e mobilità sostenibile del ministero dello Sviluppo economico (Mise), ha concluso che l'Anagrafe degli impianti è stata implementata e che "dal punto di vista delle chiusure non si sono realizzati gli effetti sperati anche se ciò era abbastanza prevedibile": gli impianti chiusi, infatti, sono circa 200, molto pochi. "Lo strumento non sembra in grado di assolvere a quella funzione", ha ammesso, esprimendo perplessità sull'ambizioso obiettivo di chiuderne 10 mila. Portando l'esperienza della Regione Lombardia, Roberto Lambicchi, dirigente dell'unità organizzativa Commercio, servizi e fiere dell'amministrazione regionale, ha aggiunto che "l'Anagrafe ha portato a risultati importanti ma corriamo il rischio che diventi obsoleta", soffermandosi soprattutto sull'aspetto dei controlli. Per quanto riguarda la razionalizzazione, occorre definire i criteri. Tra quelli da lui indicati ci sono "la sostenibilità economica e ambientale, la sicurezza e la funzione di servizio, quasi di presidio del territorio in certi contesti, i lavoratori e le famiglie". "I territori hanno situazioni diverse e hanno bisogno di interventi differenti", ha puntualizzato Lambicchi.

Massimiliano Giannocco, responsabile dei rapporti con le istituzioni e gli enti locali dell'Unione energie per la mobilità (Unem), ha evidenziato la necessità di "dare una sterzata" per l'attuazione della Risoluzione, pur ammettendo che quello della razionalizzazione è un tema delicato con una "rete polverizzata" come quella italiana. Il dirigente ha ricordato che il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, ha parlato di incentivi, i cui requisiti però sono da definire. Giannocco ha premesso che per Unem "un principio fondamentale è quello della neutralità tecnologica"; chiarito ciò, lo sviluppo di carburanti alternativi è "una sfida assolutamente interessante" soprattutto in "un'ottica di punti vendita integrati che possano offrire servizi oil e non oil". Claudio Laurora, presidente di Assocostieri Servizi, ha portato nel confronto il duplice punto di vista di una realtà presente sia nella logistica che nella rete. A suo giudizio, i punti A e I della Risoluzione de Toma sono i più critici: il primo impegna il governo alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete distributiva, prevedendo la chiusura dei punti vendita obsoleti e inefficienti; il secondo a rafforzare il contrasto all'evasione, alla contraffazione e ai fenomeni di concorrenza sleale esistenti. Su quest'ultimo aspetto, Laurora ha riconosciuto che c'è stato un incremento dello sforzo delle autorità contro l'evasione e la contraffazione e che questa è la "linea giusta". Sulla ristrutturazione, invece, affinché abbia seguito sul campo, "un messaggio forte deve arrivare dagli enti locali". "Un vero ammodernamento della rete si potrà avere solo quando si metteranno a disposizione fondi per la realizzazione delle bonifiche. La rete della distribuzione carburanti ha bisogno di

interventi per la sua ristrutturazione che siano efficaci, concreti e a supporto delle aziende coinvolte", ha precisato Laurora.

Giovanni Turriziani, vicepresidente Rete di Assopetroli-Assoenergia, ha lanciato un invito a partire da "alcuni elementi di certezza", ovvero dalle leggi esistenti: "Ci sono delle leggi correnti sia per quanto riguarda la chiusura sia per quanto riguarda il contrasto all'illegalità", ha ricordato il dirigente. "Che cosa si può fare di più stringente per obbligare ai controlli se non sussistono le condizioni per tenere un impianto aperto?", ha poi domandato, avvertendo che "non può esistere un metro variabile tra comuni, regioni e ministeri" e che "serve una stretta sull'applicazione di queste norme". Lo stesso discorso vale per la piaga dell'illegalità: "Anche su questo la Risoluzione de Toma si pone l'obiettivo di fare nuove leggi, ma anche su questo degli strumenti esistono". Turriziani ha sottolineato che "nel caso dei carburanti non si può parlare banalmente di una normale frode" e che invece "si tratta di associazione criminale nella maggior parte dei casi" contro la quale non ci può limitare ad ammende o sanzioni lievi. Riguardo alla razionalizzazione, "serve uno scatto in avanti", ma "l'obiettivo rimane comunque quello di ridurre il numero di impianti e su questo siamo tutti d'accordo", ha concluso il rappresentante dell'associazione delle imprese attive nel settore dei prodotti e servizi energetici.

In rappresentanza dei gestori si sono espressi Bruno Bearzi, presidente della Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti (Figisc), Roberto Di Vincenzo, segretario generale della Federazione italiana gestori carburanti e affini (Fegica Cisl) e Martino Landi, presidente della Federazione autonoma italiana benzinai (Faib). Bearzi si è soffermato sull'aspetto contrattualistico, osservando che le imprese di distribuzione hanno bisogno di "eque condizioni per competere" e raggiungere la sostenibilità economica. "Il gestore attualmente è quasi un lavoratore parasubordinato in un abuso di dipendenza economica", ha spiegato il leader sindacale. Benché "non tutti gli attuali gestori sono in grado di fare i gestori imprenditori", ha proseguito, occorre comunque eliminare quei "contratti illegali non tipizzati con il ministero che non danno nessuna garanzia ai lavoratori". La proposta di Figisc è un contratto d'affitto d'azienda con rapporto esclusiva fornitura carburante. Di Vincenzo ha innanzitutto tratto un bilancio negativo della legge sulla concorrenza, che non ha dato i risultati sperati. Il segretario generale di Fegica Cisl ha osservato che non solo sulla razionalizzazione della rete "ognuno ha una sua ricetta", ma che pur essendoci strumenti come l'Anagrafe dei carburanti e l'Osservaprezzi carburanti, "le sanzioni non si applicano". Quel che è certo, a suo parere, è che per chiudere 10 mila impianti non basta un'azione "sul piano volontario". Si può trarre insegnamento, invece, dall'esperienza olandese, ovvero da un "tipo di chiusura che parte dalla riduzione dell'inquinamento nel suolo e che obbliga alcuni produttori a conferire gli impianti in eccedenza a un soggetto pubblico". "Questa è secondo noi la strada obbligata", ha affermato Di Vincenzo, pur immaginando una moratoria. Landi ha ricordato che il settore - con 23-24 mila impianti e bassi erogati medi - è da anni in contrazione e che l'unica formula corretta è "riportare i punti vendita a un livello di movimentazione importante". A ciò si aggiunge "un'evasione che supera il 30 per cento", con la quale "nessuno si può salvare". "È arrivato il momento di fare sul serio", ha esortato il leader Faib, sottolineando che dietro questi 23-24 mila impianti ci sono minimo 70-80 mila persone che ci lavorano. "Per noi chiudere non vuol dire mandare a casa lavoratori, ma riorganizzare il settore", ha chiarito Landi. Per quanto riguarda l'erogato, Faib pone "l'asticella a 7-8-900 mila litri se l'impianto ha attività collaterali", mentre sugli aspetti contrattuali è consapevole "che non si può continuare ad avere un unico contratto" e "disponibile a valutarne altri", compresa la tipologia che ritiene "più vergognosa", quella della guardiania. Per quanto riguarda i carburanti gassosi, sono intervenuti Silvia Migliorini, direttrice di Assogasliquidi-Federchimica, Licia Balboni,

presidente di Federmetano, e Flavio Merigo, presidente di Assogasmetano. Al convegno è stata ascoltata anche la voce di Mariarosa Baroni, presidente di Ngv Italy, l'associazione che raggruppa le più importanti aziende italiane operanti nel settore dei carburanti alternativi ecosostenibili per i trasporti. Migliorini, per la quale si dovrebbe parlare di "riqualificazione ambientale delle stazioni carburanti", ha evidenziato il ruolo delle politiche di incentivazione: oggi ci sono 4.300 punti vendita Gpl, mentre nel 2008 ce n'erano circa 2.500 e questo incremento è avvenuto con la spinta della normativa e delle promozioni. "La rete cresce al crescere della domanda" e "il traino incentivante premia le motorizzazioni alternative", ha affermato. La direttrice di Assogasliquidi-Federchimica ha esortato a "interrogarsi, soprattutto in questo momento particolare, su come garantire che gli investimenti che sono stati fatti per riqualificare dal punto di vista ambientale possano continuare, anche con misure di promozione dal lato della domanda". Politiche di supporto sarebbero necessarie soprattutto per le infrastrutture, dato che la rete è sviluppata soprattutto nell'Italia centro-settentrionale. Sulla stessa linea la presidente di Federmetano Balboni, in rappresentanza di un settore in controtendenza, che non ha bisogno di ridimensionare la sua rete, ma di strutturarla data la sua presenza concentrata soprattutto al centro-nord: "Oltre che uno sviluppo della rete dal lato dell'offerta ci deve essere uno sviluppo dal lato della domanda". Anche la presidente Balboni ha ricordato che nonostante la pandemia l'iniziativa dell'impresa privata non è venuta meno: gli imprenditori, in particolare, "hanno creduto nella sostenibilità e nel progetto del gas naturale". Infine, sugli strumenti a disposizione, Balboni ha suggerito "un'Anagrafe più flessibile e in contatto con l'Osservaprezzi" e l'estensione ai carburanti liquidi della metodologia sull'Iva applicata a quelli gassosi. Merigo, che ha partecipato alla redazione della prima stesura e alla revisione della Dafi (la Direttiva europea per le infrastrutture necessarie allo sviluppo dei combustibili alternativi) ha fatto presente che "quello che era contenuto nella Dafi non è stato precisamente attuato". "La grande problematica che rileviamo attualmente è che c'è stata una sorta di assalto per aprire selvaggiamente punti vendita in aree già molto ben servite", ha spiegato. "Questo è contro quello che la Dafi prevede", ha affermato. "In realtà gli strumenti ci sono. Chiediamo che vengano razionalizzati perché spesso non sono omogenei. Evitiamo di aprire impianti a macchia di leopardo dove c'è già utenza e cerchiamo di creare nuova utenza", ha aggiunto il presidente di Assogasmetano. La presidente di Ngv Italy Baroni ha concentrato il suo intervento soprattutto sul mancato decollo del portale per l'istruzione degli utenti self-service del metano. Ngv da anni porta avanti la richiesta dell'erogazione di metano in modalità self-service non presidiata, per la cui attuazione il portale è una condizione fondamentale. La questione però si è bloccata al ministero dei Trasporti.

21.10.20



Carburanti: oggi seconda giornata salone Oil&NonOil a Verona

Prosegue con la seconda giornata di parte espositiva e convegni la 15ma edizione del salone di Oil&nonOil - Energie, Carburanti & Servizi per la Mobilità, che fino al 23 ottobre vedrà impegnati a Veronafiere aziende, associazioni di categoria, istituzioni ed esperti in un confronto sul futuro del settore. Nella giornata odierna sarà dato ampio spazio alla transizione energetica e alle sfide del settore petrolifero ed energetico con i convegni alla luce del percorso avviato dall'Europa: "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione carburanti" a cura di Assopetroli-Assoenergia e Assocostieri. La giornata proseguirà con i convegni incentrati su "Problematiche aperte nel settore petrolifero ed energetico", curato dello Studio legale Sorrentino Pasca Toma, e "Invio telematico dei corrispettivi e dei registri di carico e scarico", organizzato da Fortech Srl. Altro tema centrale per la transizione energetica e il futuro del settore, sarà quello dedicato al gas naturale liquefatto (GNL) che verrà affrontato nel convegno "Responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e sicurezza: il GNL per la ripartenza, guardando al futuro" a cura di Federchimica Assogasliquidi. La seconda giornata di Oil&NonOil vedrà anche un approfondimento sulla legalità con il convegno "Illegalità: il punto sulle frodi e i rischi per chi compra". Infine la giornata si concluderà con i convegni "Smart working, come cambia la mobilità? Gli effetti sulla domanda di carburanti", a cura di Quotidiano Energia, Gruppo Italia Energia Srl; "Idrogeno per i trasporti" organizzato da Mirumir Srl. Nonostante le limitazioni dovute alla pandemia Covid-19, la fiera ha visto la partecipazione di 60 aziende espositrici rappresentative dei vari settori merceologici legati al mondo delle stazioni di servizio: carburanti convenzionali e alternativi, impianti di rifornimento, stoccaggio e trasporto, sistemi di gestione e tutti i servizi collegati. Il quartiere fieristico veronese, per la prima manifestazione allestita dopo il lockdown, ha lavorato a un modello integrato di fiera, con una parte espositiva in presenza e un programma convegnistico in diretta streaming che ha consentito ai partecipanti di discutere sui temi più importanti legati alla filiera dei carburanti.

21.10.20



Energia: Soria (Assocostieri), su Green new deal lavorare a strategia condivisa con visione di lungo periodo

Il Green new deal è "un'occasione storica" di cambio di paradigma energetico e della mobilità nella quale si sta investendo ad alto livello e per la cui realizzazione servono una visione "di lungo periodo" ed una "strategia condivisa". Ne è convinto il direttore generale di Assocostieri, Dario Soria, che in un'intervista ad "Agenzia Nova" in occasione del salone Oi&nonOil, organizzato da Veronafiore e Mirumir e in corso a Verona, ricorda gli obiettivi di questa "rivoluzione della decarbonizzazione", che in vista di un rinnovato 2050 punta a raggiungere entro il 2023 un tasso del 12- 13 per cento in biocarburanti nel mix energetico e che in questa prospettiva è al centro di forti investimenti europei (si parla di 1000 miliardi di euro in dieci anni e di ulteriori 209 milioni del recovery fund). In questa sfida, oltre ad una rapida attuazione dei decreti ministeriali di settore, Assocostieri raccomanda di lavorare su tre punti: "è necessario innanzitutto ragionare in termini di assoluta neutralità tecnologica; favorire i terminal di gassificazione esistenti e la realizzazione di una rete italiana; promuovere la ricerca e l'innovazione per passare dai gas fossili alle energie rinnovabili". In questo contesto, Soria sottolinea la necessità di un'azione coordinata e coesa nel settore. "Manca una visione a lungo raggio, siamo distratti da temi di breve periodo", ha commentato il direttore di Assocostieri, che invita ad abbracciare la riforma ad ampio raggio, facendo sforzo di sintesi e pianificando per tempo le azioni industriali necessarie. Continui cambiamenti di rotta di alto livello possono da questo punto di vista ledere all'industria nazionale, ha osservato Soria, che sollecita "una maggiore certezza politica" nell'attuazione di questo cambio di paradigma energetico.

21.10.20



Energia: al via oggi a Verona 15ma edizione salone Oil&nonOil

Prende il via oggi a Verona la 15ma edizione del salone Oil&nonOil - Energie, carburanti e servizi per la mobilità, in programma fino al 23 ottobre. Il quartiere fieristico veronese, per la prima manifestazione allestita dopo il lockdown, ha lavorato a un modello integrato di fiera, con un'esposizione in presenza e un programma convegnistico in diretta streaming. L'evento è organizzato da Veronafiore e Mirumir. L'offerta espositiva per l'edizione 2020 prevede la presenza nel padiglione 4 di oltre 60 aziende, rappresentative dei vari settori merceologici legati al mondo delle stazioni di servizio: carburanti convenzionali e alternativi, impianti di rifornimento, stoccaggio e trasporto, sistemi di gestione e tutti i servizi collegati. Come le precedenti edizioni la fiera, principale appuntamento annuale per l'intero settore, inserisce il tema dei carburanti all'interno della mobilità in generale e anche della questione della transizione energetica. L'evento si propone come un momento di confronto per gli operatori sulle tendenze e l'evoluzione dei mercati dell'energia. Pur nella modalità a distanza, in collegamento online, convegni e workshop offriranno l'opportunità di fare il punto sui temi e le sfide più importanti come l'ammodernamento della rete, il ruolo della tecnologia per la riduzione delle emissioni inquinanti, gli effetti del Green New Deal europeo su logistica e distribuzione, senza dimenticare le questioni normative.

L'offerta dei convegni, ricalibrata in modalità online, prevede nella mattinata odierna l'incontro dal titolo "Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma", a cui seguirà il convegno "Le chiusure delle stazioni di servizio e il ripristino ambientale", a cura di Unione energie per la mobilità (Unem). La prima giornata prevede anche i convegni "Innovazione tecnologica, hardware e e-Das per la legalità e la qualità dei prodotti nell'era della digitalizzazione", organizzato da Federazione autotrasportatori italiani (Fai) - Confrtrasporto. Domani, 22 ottobre, sarà dato ampio spazio alla transizione energetica e alle sfide del settore petrolifero ed energetico con i convegni: "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione carburanti" a cura di Assopetroli-Assoenergia e Assocostieri; "Problematiche aperte nel settore petrolifero ed energetico" curato dello Studio legale Sorrentino Pasca Toma; "Invio telematico dei corrispettivi e dei registri di carico e scarico", organizzato da Fortech Srl; "Responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e sicurezza: il Gnl per la ripartenza, guardando al futuro" a cura di Federchimica Assogasliquidi. Altro tema affrontato sarà quello delle frodi con il convegno "Illegalità: il punto sulle frodi e i rischi per chi compra". La seconda giornata si concluderà con i convegni "Smart working, come cambia la mobilità? Gli effetti sulla domanda di carburanti", a cura di Quotidiano Energia, Gruppo Italia Energia Srl; "Idrogeno per i trasporti" organizzato da Mirumir Srl. Infine, la giornata conclusiva del 23 ottobre sarà incentrata sulle nuove forme di carburanti nei trasporti, con il convegno "Il ruolo strategico del biometano nei trasporti", a cura di Assogasmetano e Cib - Consorzio italiano biogas. Negli ultimi dieci anni la rete carburanti italiana è stata oggetto di cambiamenti sostanziali che hanno visto tutti gli operatori del settore, dalle società petrolifere fino ai piccoli proprietari di impianti, modificare radicalmente il proprio modello di business.

L'Italia si conferma tra i Paesi in Europa col più alto numero di impianti, ben 22.655, di cui 21.171 stradali e 484 autostradali, per complessivi 22.260 punti vendita attivi e 395 in

sospensiva, in base ai dati aggiornati al maggio 2020 forniti dall'Anagrafe dei carburanti lanciata nel 2017 dal ministero dello Sviluppo economico, a fronte però di un erogato medio di 1.320 metri cubi di benzina e gasolio, al di sotto di Paesi come la Germania e la Spagna che pur avendo minori punti vendita, rispettivamente 14.459 e 11.609 (dati al primo gennaio 2019), vantano un erogato medio di 3.486 metri cubi e 2.463 metri cubi.

Per quanto riguarda l'evoluzione della rete distributiva del metano per autotrazione negli ultimi 14 anni, l'Italia ha visto anche una crescita degli impianti di distribuzione, passati dai 515 del 2005 ai 1.394 punti vendita delle ultime rilevazioni fatte nel corso del 2020, in aumento rispetto ai 1.360 del 2019. In soli sette anni la rete ha assistito ad un aumento di circa 400 unità, con una media di oltre 50 nuovi punti vendita all'anno. Altro comparto fondamentale è quello degli autolavaggi, con le ultime stime che vedono circa 12.500 operatori con un totale stimato di 25.000 impianti installati, tra portali e piste self-service. Il comparto impiega circa 35 mila persone per quanto riguarda gli autolavaggi, mentre sono almeno 2.500 i lavoratori impiegati nelle aziende costruttrici.

19.10.20



Conto alla rovescia per Oil&nonOil

A Veronafiere inizia il conto alla rovescia verso Oil&nonOil. La 15^a edizione del salone dedicato alla filiera dei carburanti e dei servizi per la mobilità è in programma dal 21 al 23 ottobre prossimi e inaugura la ripartenza in sicurezza delle manifestazioni fisiche nel quartiere fieristico veronese. Sono oltre 60 le aziende espositrici ospitate nel padiglione 4, protagoniste di un evento che si caratterizza per essere fortemente specializzato e concentrato su business e formazione per gli operatori del settore. A Oil&nonOil, infatti, oltre alla parte commerciale, tornano i convegni e i workshop sulle tendenze e l'evoluzione dei mercati dell'energia, per informarsi sugli ultimi sviluppi in fatto di ammodernamento della rete, ruolo tecnologia per la riduzione delle emissioni inquinanti, effetti del Green New Deal europeo su logistica e distribuzione, senza dimenticare le questioni normative legate al comparto.

L'offerta convegnistica della tre giorni prevede 12 appuntamenti. Si partirà il 21 ottobre con l'incontro dal titolo "Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma", a cui seguirà il convegno "Le chiusure delle stazioni di servizio e il ripristino ambientale, a cura di Unione Energie per la Mobilità (unem). La stessa giornata prevede anche i convegni "Obiettivo emissioni zero: il ruolo dei carburanti" e della tecnologia curato da Assopetroli-Assoenergia, e "Innovazione tecnologica, hardware e e-DAS per la legalità e la qualità dei prodotti nell'era della digitalizzazione", organizzato da Federazione Autotrasportatori Italiani (Fai) – Confrtrasporto. Il 22 ottobre sarà dato ampio spazio alla transizione energetica e alle sfide del settore petrolifero ed energetico con i convegni: "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione carburanti" a cura di Assopetroli-Assoenergia e Assocostieri; "Problematiche aperte nel settore petrolifero ed energetico curato dello Studio legale Sorrentino Pasca Toma; "Invio telematico dei corrispettivi e dei registri di carico e scarico, organizzato da Fortech Srl; "Responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e sicurezza: il GNL per la ripartenza, guardando al futuro" a cura di Federchimica Assogasliquidi. Altro tema affrontato sarà quello delle frodi con il convegno "Illegalità: il punto sulle frodi e i rischi per chi compra". La giornata si concluderà con i convegni "Smart working, come cambia la mobilità? Gli effetti sulla domanda di carburanti", a cura di Quotidiano Energia, Gruppo Italia Energia Srl; "Idrogeno per i trasporti organizzato da Mirumir Srl.

Infine la giornata conclusiva del 23 ottobre sarà incentrata sulle nuove forme di carburanti nei trasporti, con il convegno "Il ruolo strategico del biometano nei trasporti", a cura di Assogasmetano e CIB-Consorzio Italiano Biogas. «L'industria fieristica ha ricevuto il via libera anche nell'ultimo Dpcm del 13 ottobre, quindi con Oil&nonOil siamo pronti a ripartire – commenta Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere –. È il primo nostro evento business e in presenza dopo il lockdown, per questo abbiamo lavorato con professionalità per organizzare al meglio una rassegna che, in questo periodo di incertezza, fosse di supporto al settore e al contempo offrisse la massima sicurezza degli operatori». Per Oil&nonOil è stato attivato il nuovo protocollo di prevenzione #safebusiness di Veronafiere, validato da istituzioni, autorità sanitarie e dall'Associazione esposizioni e fiere italiane (Aefi). Le modalità di ingresso e movimento all'interno delle strutture sono state ridisegnate per garantire il distanziamento sociale e una rete

intelligente di telecamere è in grado di individuare in tempo reale eventuali assembramenti e monitorare il corretto utilizzo dei DPI. Particolare attenzione viene poi riservata alla sanificazione degli ambienti e degli impianti di climatizzazione e nel corso delle manifestazioni sono sempre presenti presidi medici specializzati

19.10.20

DAILY

Oil&nonOil, dal 21 al 23 ottobre la filiera dei carburanti a Verona

La rassegna di riferimento per la distribuzione dei carburanti è in programma dal 21 al 23 ottobre 2020. Prima rassegna in presenza per Verona fiere dopo il lockdown. Sicurezza di espositori e operatori garantita dal nuovo protocollo

A Veronafiere inizia il conto alla rovescia verso Oil&nonOil. La 15esima edizione del salone dedicato alla filiera dei carburanti e dei servizi per la mobilità è in programma dal 21 al 23 ottobre prossimi e inaugura la ripartenza in sicurezza delle manifestazioni fisiche nel quartiere fieristico veronese. Sono oltre 60 le aziende espositrici ospitate nel padiglione 4, protagoniste di un evento che si caratterizza per essere fortemente specializzato e concentrato su business e formazione per gli operatori del settore. A Oil&nonOil, infatti, oltre alla parte commerciale, tornano i convegni e i workshop sulle tendenze e l'evoluzione dei mercati dell'energia per informarsi sugli ultimi sviluppi in fatto di ammodernamento della rete, ruolo tecnologia per la riduzione delle emissioni inquinanti, effetti del Green New Deal europeo su logistica e distribuzione, senza dimenticare le questioni normative legate al comparto. L'offerta convegnistica della tre giorni prevede 12 appuntamenti. Si partirà il 21 ottobre con l'incontro dal titolo "Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma", a cui seguirà il convegno "Le chiusure delle stazioni di servizio e il ripristino ambientale", a cura di Unione Energie per la Mobilità (unem). La stessa giornata prevede anche i convegni "Obiettivo emissioni zero: il ruolo dei carburanti" e della tecnologia curato da Assopetroli-Assoenergia, e "Innovazione tecnologica, hardware e e-DAS per la legalità e la qualità dei prodotti nell'era della digitalizzazione", organizzato da Federazione Autotrasportatori Italiani (Fai) – Conftrasporto. Il 22 ottobre sarà dato ampio spazio alla transizione energetica e alle sfide del settore petrolifero ed energetico con i convegni: "Green New Deal ed effetti sulla logistica e la distribuzione carburanti" a cura di Assopetroli-Assoenergia e Assocostieri; "Problematiche aperte nel settore petrolifero ed energetico" curato dello Studio legale Sorrentino Pasca Toma; "Invio telematico dei corrispettivi e dei registri di carico e scarico", organizzato da Fortech Srl; "Responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e sicurezza: il GNL per la ripartenza, guardando al futuro" a cura di Federchimica Assogasliquidi. Altro tema affrontato sarà quello delle frodi con il convegno "Illegalità: il punto sulle frodi e i rischi per chi compra". La giornata si concluderà con i convegni "Smart working, come cambia la mobilità? Gli effetti sulla domanda di carburanti", a cura di Quotidiano Energia, Gruppo Italia Energia Srl; "Idrogeno per i trasporti organizzato da Mirumir Srl. Infine la giornata conclusiva del 23 ottobre sarà incentrata sulle nuove forme di carburanti nei trasporti, con il convegno "Il ruolo strategico del biometano nei trasporti", a cura di Assogasmetano e CIBConsorzio Italiano Biogas. «L'industria fieristica ha ricevuto il via libera anche nell'ultimo Dpcm del 13 ottobre, quindi con Oil&nonOil siamo pronti a ripartire» commenta Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere. «È il primo nostro evento business e in presenza dopo il lockdown, per questo abbiamo lavorato con professionalità per organizzare al meglio una rassegna che, in questo periodo di incertezza, fosse di supporto al settore e al contempo offrisse la massima sicurezza degli operatori». Per Oil&nonOil è stato attivato il nuovo

protocollo di prevenzione #safebusiness di Veronafiere, validato da istituzioni, autorità sanitarie e dall'Associazione esposizioni e fiere italiane (Aefi). Le modalità di ingresso e movimento all'interno delle strutture sono state ridisegnate per garantire il distanziamento sociale e una rete intelligente di telecamere è in grado di individuare in tempo reale eventuali assembramenti e monitorare il corretto utilizzo dei Dpi. Particolare attenzione viene poi riservata alla sanificazione degli ambienti e degli impianti di climatizzazione e nel corso delle manifestazioni sono sempre presenti presidi medici specializzati

07.10.20



Assocostieri: nessun rapporto con Alpha Green Group

Nessuna società appartenente ad Alpha Green Group è associata ad Assocostieri né sussiste alcun rapporto di partnership tra Alpha Green Group e l'associazione. Lo precisa Assocostieri in una nota, in riferimento a un documento di presentazione della società in cui Assocostieri è indicata come partner.

Nel documento (disponibile in allegato) Alpha Green Oil Products Trading Llc si presenta come una società di Dubai specializzata nel commercio di prodotti petroliferi nel Mediterraneo occidentale e nell'Adriatico, dove opera attraverso la controllata Alpha Green Italia srl, con sede a Roma. Altre sedi sono in Montenegro e Albania.

07.10.20



Assocostieri: “AlphaGreen Group non è nostra associata”

L’associazione: “Non abbiamo alcun rapporto di partnership con la società”

AlphaGreen Group, società di trading oil e gas con sede a Dubai, non è associata di Assocostieri e tra il gruppo e l’associazione non c’è alcun rapporto. È quanto fa sapere Assocostieri che recita: “Con riferimento alle informazioni ricevute circa la presenza sul company profile di AlphaGreen Group dell’indicazione del nominativo e del logo di Assocostieri quale partner del Gruppo”, l’associazione “precisa che nessuna società appartenente ad AlphaGreen Group risulta essere associata e che tra l’organizzazione in questione ed Assocostieri non sussiste alcun rapporto di partnership”.

02.11.20

CORRIERE DEL VENETO

Chioggia

Gpl, cade l'emendamento pro-deposito Ferrazzi (Pd): la città era contraria

Dopo quattro versioni via via più attenuate, alla fine è caduto l'emendamento di Italia Viva che avrebbe dovuto cancellare l'attivazione del deposito Gpl da 10 mila metri cubi di Punta Colombi, sancito dal decreto Agosto. Il decreto aveva introdotto il divieto di entrata in esercizio degli impianti di stoccaggio già autorizzati ma non ancora attivi nei siti riconosciuti dall'Unesco. I parlamentari di IV Donatella Conzatti e Eugenio Comincini avevano raccolto l'appello di **Assocostieri** e Assopetroli contro una norma ritenuta *ad personam* e avevano presentato vari emendamenti: uno per cancellare la norma, un altro per applicarla solo agli impianti futuri. La questione ha creato non pochi dissapori al governo e ieri è stata risolta. «La



città è contraria all'impianto. L'emendamento è stato ritirato nel rispetto della città e dalla laguna di Venezia - annuncia il senatore del Pd Andrea Ferrazzi - Ho parlato personalmente col capogruppo Davide Faraone e con i due parlamentari, dopo aver interloquito con i ministri interessati De Micheli, Patuanelli e D'Incà. In sede di conversione del decreto si approverà un ordine del giorno che invita a valutare il giusto indennizzo per l'azienda». Costa Bionenergie ha speso 40 milioni di euro, il decreto nella prima versione metteva sul piatto 25 milioni. (mo. zi.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING