

RASSEGNA STAMPA

MARZO 2021

31.03. 21



## Addio a Renzo Zucchi, presidente di Socogas, tra i pionieri del GPL

**I**l 29 dicembre ci ha lasciati a 92 anni Renzo Zucchi, dirigente e imprenditore nel settore petrolifero già dagli anni '50 e fondatore di una realtà di spicco nel panorama dell'energia, la **Socogas di Fidenza**, in provincia di Parma. L'azienda, oggi **Gruppo Socogas**, è riconosciuta e affermata in Italia e all'estero nel mercato dei prodotti petroliferi, attraverso diverse società e oltre 200 dipendenti. Renzo Zucchi: coraggio e lungimiranza gli permisero di riconoscere nel **GPL** le qualità di un combustibile **ecologico per il futuro**, quando ancora veniva bruciato in testa ai pozzi petroliferi. E di proseguire con successo lungo questo non facile cammino verso nuove frontiere, dando infine anche impulso alla recentissima diffusione del **GNL**, il gas naturale liquefatto impiegato per il trasporto pesante. E la voglia di cimentarsi con progetti innovativi nel campo, ad esempio, del **biometano**, il gas naturale rinnovabile ricavato dagli scarti.

### LA PERSONA

Fidentino, classe 1928, durante la II Guerra Mondiale si diploma all'Istituto Professionale di **Cremona** poi si iscrive al corso allievi ufficiali e passa 15 mesi di leva in **artiglieria**, scrivendo il primo manuale d'uso per i nuovi obici arrivati dagli Stati Uniti. Lavora alla raffineria **Condor** di Milano fino al 1959 dove acquisisce una **conoscenza totale del GPL**, che diventa il suo principale interesse di studio e approfondimento, lavorando in particolare sugli aspetti della sicurezza degli stoccaggi, del trasporto, della gestione di questa preziosa risorsa. Su queste basi, viene ingaggiato dalla francese **Total**, diventando a 31 anni il suo più giovane dirigente nel mondo. Nel **1967** fonda la

Socogas oggi una delle realtà più avanzate nella ricerca e innovazione nel campo dei prodotti petroliferi. *Correttezza, integrità, innovazione e attenzione alle persone* –



La colonnina GNL dell'impianto Adda Nord di Caravaggio (BG)  
The LNG column of the plant Adda Nord in Caravaggio (BG).

così viene ricordato – sono i valori a cui si è sempre ispirato sui quali, insieme a coraggio, determinazione e passione per il suo lavoro, ha fondato tutta la sua storia imprenditoriale.

Personaggio visionario, per **Dario Soria**, direttore generale di **Assocostieri**, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, che ha speso l'intera sua vita al servizio del GPL fin da quando, a Milano prima e per la Total poi, acquisì una conoscenza a tutto tondo del prodotto, elevato da scarto di raffineria a prodotto di **pregio ambientale**.

#### QUEL GPL CHE NESSUNO CONOSCEVA

Come ha sottolineato il sindaco di Fidenza

**Andrea Massari** nel suo ricordo, Renzo Zucchi è stato protagonista di una delle più grandi rivoluzioni viste nel campo dell'energia, che ha trasformato la mobilità e la qualità della vita per milioni di persone.

Una rivoluzione di nome GPL, iniziata nel 1959, che Renzo nel 2017 mi raccontò così, nel corso di una bellissima intervista per celebrare i 50 anni del suo gioiello, la **Socogas**: "Il GPL era un prodotto che non conosceva nessuno. Io volevo recuperarlo e non costava davvero niente: pagai il carico di una nave intera **5 lire al kg** (7 centesimi odierni, vale a dire 70 € a tonn.), oggi le quotazioni lo danno a **390 euro alla tonnellata**".

La rivoluzione di Renzo ha significato risparmio sul carburante per milioni di fa-

miglie, riscaldamento anche nelle zone più inaccessibili, il sogno di dare all'Italia una posizione strategica nel mercato energetico europeo.

#### L'ULTIMA SFIDA

Attivo e innovatore in ogni frangente, presente in azienda fino al malore che lo ha portato via, Renzo Zucchi non ha fatto in tempo ad inaugurare la sua ultima creatura, una nuova, grande stazione di rifornimento carburanti a Fidenza, 8000 metri quadrati all'uscita della A1 di Fidenza, colori Eni, sulla SP 12 km 1+180 che collega l'autostrada alla via Emilia: **benzina e gascio**, ma anche gli ecologici **GPL e metano**, il **GNL** per mezzi pesanti e i **kilowatt** per veicoli elettrici e ibridi plug-in. ■ **RF**

Inaugurazione  
stazioni di servizio  
Adda Nord e Adda  
Sud, febbraio 2018.  
Da sinistra, Renzo  
Zucchi, Francesco  
Bettoni, Presidente  
A35 Brebemi e  
Azzam Al Mutawa,  
Executive Vice  
Marketing Kuwait  
Petroleum International.



Gran opening of  
the Adda North and  
Adda South refueling  
stations. From left,  
Renzo Zucchi, Francesco  
Bettoni President of the A35  
Brebemi and Azzam Al  
Mutawa, Executive Vice  
President Marketing  
Kuwait Petroleum  
International.

11.03.21

**Today@**

### **Frodi carburanti: Assopetroli, Assocostieri e Conftrasporto scrivono a Minenna**

Maggiore cooperazione con gli operatori di settore; analisi di impatto delle nuove disposizioni; cabina di regia e osservatorio permanente; task force sui controlli contro le frodi. È quanto chiedono Assopetroli, Assocostieri e Conftrasporto in una lettera congiunta inviata venerdì al direttore dell'Agenzia delle Dogane Marcello Minenna. Un documento molto duro sugli ultimi interventi annunciati dall'Agenzia e in generale sul metodo di lavoro che non coinvolgerebbe a sufficienza gli operatori di settore. In particolare, nel mirino c'è il metodo degli "open hearing" che hanno sostituito i tavoli di lavoro degli anni passati. La lettera nasce proprio a valle dall'ultimo open hearing di venerdì 26 febbraio sull'introduzione di nuo-

vi adempimenti in materia di e-Das.

Quanto alla "task force" contro le frodi, già chiesta dal responsabile Energia di Forza Italia Luca Squeri (v. *Staffetta 04/03*), le associazioni chiedono di istituire una squadra che "coinvolga tutti gli organi dello Stato tra cui la Guardia di Finanza, l'Agenzia delle Entrate, nonché la Dna, considerata la natura dei fenomeni evasivi in argomento, spesso riconducibili alla criminalità organizzata". Con il sostrato normativo ormai creato, si legge nella lettera, "si ravvisa la necessità di potenziare al massimo grado i controlli non tanto cartolari, sulle licenze, sulle vature, sui documenti di circolazione, necessari ma insufficienti, quanto sulle movimentazioni fisiche in rapporto alle correlate movimentazioni finanziarie e valutarie. È il momento, insomma, di sospendere l'introduzione di ulteriori adempimenti generalizzati e penalizzanti e passare ad un'operatività selettiva e mirata, sfruttando la condivisione delle banche dati dei soggetti della task force e la sinergia gli operatori sul campo, tra cui le scriventi, pronti a fornire ogni informazione ed alert del caso. La task force, inoltre, dovrebbe investire nella formazione delle risorse dedicate al controllo delle frodi creando cultura e best practice da somministrare anche alle strutture periferiche". (8/3)

11.03.21

## Today@

### Piano di ripresa, le proposte di **Assocostieri**

Bisogna rimettere mano al **Piano di Ripresa** dal punto di vista della filiera del Gnl, reinserendo i progetti previsti nella precedente bozza sul "bunkeraggio ship-to-ship e truck-to-ship" e sulle "navi bunkerine dedicate". È l'appello di **Assocostieri** che ha inviato ieri la sua memoria alla commissione Industria del Senato, nell'ambito del ciclo di audizioni sul Recovery Plan. Nel documento, Assocostieri ha indicato anche alcune correzioni sul piano della governance, a cominciare dal "coinvolgimento delle amministrazioni locali e, in particolare, delle Autorità di sistema portuale".

Nell'ambito degli obiettivi di transizione ecologica, ha chiarito Assocostieri, è fondamentale "perseguire il percorso" già tracciato dal Pniec, che riconosce il ruolo centrale del gas nel processo di decarbonizzazione. "In tal senso – ha aggiunto l'associazione – è importante perseguire lo sviluppo dei **combustibili alternativi** individuati dalla direttiva Dafi, con particolare riferimento al Gpl ed al Gnl. Il Gpl è un combustibile propedeutico allo sviluppo del **bio-Gpl**, un bio-combustibile che emette il 94% di CO<sub>2</sub> in meno rispetto al Gpl fossile e ne può sfruttare la logistica consolidata che allo stato attuale permette una distribuzione capillare del prodotto sul suolo nazionale e arriva a coprire quasi il 5% dei consumi per trasporti in Italia". A questo, ha specificato Assocostieri, "si aggiunge che il bio-Gpl è un sottoprodotto del ciclo di produzione dei biocarburanti liquidi, per esempio biodiesel, all'interno delle bio-raffinerie (attualmente in Italia si annoverano quelle di Marghera e Gela)".

Per quanto riguarda invece il **Gnl**, è stato evidenziato il suo "potenziale nel settore del trasporto marittimo e nel trasporto stradale pesante", nonché la "primaria rilevanza nel garantire la sicurezza e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas". Assocostieri ha quindi "**espresso rammarico**" per l'assenza nell'ultima versione del Piano di ripresa dei progetti contenuti nella precedente bozza, riferendosi in particolare alle iniziative per il "**rinnovo della flotta navale**" e il "supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del **bunkeraggio del Gnl ship-to-ship e truck-to-ship** e delle **navi bunkerine dedicate**".

Passando alla **mobilità sostenibile**, Assocostieri ha posto l'accento sul principio della neutralità tecnologica, chiedendo di continuare a "promuovere gli investimenti volti a sviluppare il **biometano** e gli altri biocarburanti sostenibili, in particolar modo quelli prodotti a partire da rifiuti. La valorizzazione delle materie prime classificate come sottoprodotti quali ammissibili ai meccanismi di incentivazione dei biocarburanti

e del biometano – ha spiegato Assocostieri – si inserirebbe nel concetto di economia circolare, rendendo virtuose le filiere nazionali". Inoltre secondo Assocostieri, "accelerare unicamente verso il passaggio ad un'unica tipologia di alimentazione, oltre ad introdurre il rischio di perdere rapidamente competitività e posti di lavoro, non stimolerà il settore dei trasporti ad investire ulteriormente in soluzioni come il Gpl e il Cng/Gnl. Tali combustibili – ha proseguito – possono concretamente contribuire alla riduzione delle emissioni e, grazie al bio-Gpl ed al biometano/bio-Lng, mantenere una loro valenza nel contesto della green economy che si vuole perseguire".

Lo stesso approccio neutrale, ha fatto intendere Assocostieri, dovrebbe essere adottato con riferimento all'**idrogeno**. "Lo sviluppo e la diffusione dell'idrogeno – ha puntualizzato – richiedono ingenti investimenti e, secondo le stime di penetrazione ipotizzate nelle linee guida del MiSE, resterà, comunque, necessario il ricorso ad altre fonti energetiche che, al 2050, dovranno contribuire per l'80% della domanda energetica finale. Si ritiene necessario, pertanto, che non vengano forniti indirizzi politici convergenti verso un'unica fonte, ma si assicuri un sistema di approvvigionamento di energia basato su un **mix di fonti diverse**, che possono contribuire tutte parallelamente all'obiettivo finale, sfruttando le peculiarità del tessuto energetico ed industriale proprio della nostra specifica realtà nazionale".

Non è mancato poi un accenno al settore della "**combustione civile**", dove "l'unico combustibile tra gli alternativi ed i rinnovabili che può contare su una filiera logistica già capillarmente diffusa nel nostro Paese, isole minori e aree montane incluse, è il Gpl". Bisogna pertanto "incentivare l'utilizzo dei combustibili gassosi, che potranno in un prossimo futuro essere alimentati con i corrispondenti combustibili bio (bio-Gpl o biometano). Ciò anche con politiche fiscali ad hoc, premiando il Gpl uso combustione come già avviene con gas naturale e Gnl che, per lo stesso utilizzo, godono di un'aliquota di accisa inferiore".

Infine per quanto riguarda la **governance**, Assocostieri ha suggerito di adottare indici di performance (Kpi) chiari per il monitoraggio dell'attuazione del Piano. "La struttura di governance – ha concluso – dovrebbe essere snella" e coinvolgere le amministrazioni locali, soprattutto le Autorità del sistema portuale, "in un'ottica di semplificazione amministrativa nell'erogazione dei fondi a disposizione per la realizzazione di interventi nelle realtà portuali". (5/3)

09.03.21

### **Caro Minenna, sulle frodi cambiamo metodo**

Il caso ha voluto che, mentre la Staffetta venerdì scorso invocava l'applicazione del "metodo Draghi" anche nella lotta ai fenomeni di tipo nuovo che imperversano nella filiera della distribuzione dei carburanti, chiamando in causa il direttore dell'Agenzia delle Dogane, **Marcello Minenna**, lo stesso si vedesse recapitare due lettere che di fatto gli chiedono in via quasi ultimativa di cambiare metodo perché i risultati ottenuti fin qui in termini di antifrode non hanno ottenuto lo scopo voluto e soprattutto perché hanno introdotto una mole tale di adempimenti che strozzano gli operatori onesti senza ricevere in compensazione alcuna facilitazione o sgravio fiscale. Lettere firmate una dai responsabili di **Assocostieri**, **Assopetroli** e **Conftrasporto** e l'altra da **Faib**, **Fegica** e **Figisc/Anisa**. Né l'una né l'altra inviata purtroppo per conoscenza al nuovo ministro dell'Economia, **Daniele Franco**, e a **Luciana Lamorgese**, appena confermata ministro dell'Interno. Gli unici ad avere il potere di intervenire, con l'assenso del premier Draghi, per cambiare veramente le cose. Due lettere che sarebbe stato inoltre importante fossero accompagnate da una terza firmata dal presidente di **Unem** (già UP) a rappresentare anche il fronte delle compagnie, tra cui **Eni**, anche se al momento non ne fa parte **Api IP**. Non è mai troppo tardi. Perché anch'esse soffrono sulla propria pelle quanto sta accadendo. Un fronte unico di tutta la filiera avrebbe in termini di immagine un impatto ben maggiore anche nei confronti di mezzi di comunicazione che nella loro totalità, salvo rare eccezioni, ignorano del tutto il problema e la sua gravità. In ballo c'è la sopravvivenza di un settore che, dopo un anno di pandemia, continua a svolgere un servizio importante per la sopravvivenza del Paese.

08.03.21



### **Frodi carburanti: Assopetroli, Assocostieri e Confraspporto scrivono a Minenna**

*Contestando l'azione delle Dogane nel metodo e nel merito. "Serve una task force sui controlli, il fenomeno è ormai appannaggio della criminalità organizzata"*

Maggiore cooperazione con gli operatori di settore; analisi di impatto delle nuove disposizioni; cabina di regia e osservatorio permanente; task force sui controlli contro le frodi. È quanto chiedono Assopetroli, Assocostieri e Confraspporto in una lettera congiunta inviata venerdì al direttore dell'Agenzia delle Dogane Marcello Minenna. Un documento molto duro sugli ultimi interventi annunciati dall'Agenzia e in generale sul metodo di lavoro che non coinvolgerebbe a sufficienza gli operatori di settore. In particolare, nel mirino c'è il metodo degli "open hearing" che hanno sostituito i tavoli di lavoro degli anni passati. La lettera nasce proprio a valle dall'ultimo open hearing di venerdì 26 febbraio sull'introduzione di nuovi adempimenti in materia di e-Das. Quanto alla "task force" contro le frodi, già chiesta dal responsabile Energia di Forza Italia Luca Squeri, le associazioni chiedono di istituire una squadra che "coinvolga tutti gli organi dello Stato tra cui la Guardia di Finanza, l'Agenzia delle Entrate, nonché la Dna, considerata la natura dei fenomeni evasivi in argomento, spesso riconducibili alla criminalità organizzata". Con il sostrato normativo ormai creato, si legge nella lettera, "si ravvisa la necessità di potenziare al massimo grado i controlli non tanto cartolari, sulle licenze, sulle volture, sui documenti di circolazione, necessari ma insufficienti, quanto sulle movimentazioni fisiche in rapporto alle correlate movimentazioni finanziarie e valutarie. È il momento, insomma, di sospendere l'introduzione di ulteriori adempimenti generalizzati e penalizzanti e passare ad un'operatività selettiva e mirata, sfruttando la condivisione delle banche dati dei soggetti della task force e la sinergia gli operatori sul campo, tra cui le scriventi, pronti a fornire ogni informazione ed alert del caso. La task force, inoltre, dovrebbe investire nella formazione delle risorse dedicate al controllo delle frodi creando cultura e best practice da somministrare anche alle strutture periferiche".

08.03.21\_



## **Frodi carburanti, lettera delle associazioni alle Dogane**

*Confrtrasporto, Assocostieri e Assopetroli scrivono a Minenna: "Non siamo più disponibili a essere i soli a sopportare il costo delle azioni antifrode senza risultati concreti. Serve una riflessione sul metodo", 4 proposte di intervento*

È ormai "necessaria" e "improrogabile una riflessione sul metodo con il quale si intende continuare a perseguire il contrasto alle frodi nel settore carburanti". Perché "a fronte di uno sforzo senza precedenti nella storia del diritto tributario, i risultati in termini di antifrode sono percepiti dal mercato come modesti". Di contro "gli operatori onesti si trovano ad essere sempre più oppressi da una mole spropositata di adempimenti, senza poter disporre di alcuna facilitazione o sgravio fiscale". È quanto scrivono Confrtrasporto, Assocostieri e Assopetroli al direttore dell'Agenda delle Dogane, Marcello Minenna.

Nella lettera - datata 5 marzo - si riepilogano gli adempimenti antifrode disposti negli ultimi cinque anni, osservando che all'inizio questi sono stati accolti dagli operatori onesti "con fiducia, proattività e spirito di collaborazione", come investimenti per ripristinare le corrette condizioni di mercato. Ma, proseguono le associazioni, i problemi non sono stati risolti, le condizioni del mercato sono "sempre più critiche" e "si sono aggiunti continui oneri ormai insostenibili". In sintesi, non si è raggiunto l'obiettivo della semplificazione, "né un risultato tangibile in termini di contrasto alle frodi".

Oltre a stigmatizzare il metodo fin qui seguito, la lettera - disponibile in allegato -fa anche quattro proposte all'Agenda delle Dogane. Anzitutto la invita a "riconsiderare la propria azione di propulsore legislativo e di regolatore amministrativo in una logica di maggiore cooperazione con il mercato"; poi ad "accompagnare sempre le norme o le determinazioni amministrative di prossima emanazione da una relazione di impatto sul mercato e di quantificazione dei costi, prevedendo forme di incentivo, compensazione, ammortamento e simili". Ancora, Confrtrasporto, Assocostieri e Assopetroli chiedono una "cabina di regia" e un "osservatorio permanente" che coinvolga il Mef, l'Agenda delle Entrate e, di volta in volta, gli altri ministeri ed enti coinvolti, per la realizzazione di misure normative ed amministrative. Le associazioni auspicano altresì la creazione di una "task force" di controllo che coinvolga tutti gli organi dello Stato tra cui la Guardia di Finanza, l'Agenda delle Entrate, nonché la Dna.

"Le categorie da noi rappresentate", commentano le associazioni, "non sono più disponibili ad essere le sole a sopportare il costo delle azioni antifrode senza risultati concreti a vantaggio degli operatori onesti del settore".

La lettera si conclude facendo riferimento alle prossime determinazioni annunciate dalle Dogane per introdurre l'obbligo del rapporto di ricezione dell'e-Das per tutti i soggetti censiti da Adm e disciplinare l'implementazione di sistemi di misurazione da incorporare negli automezzi deputati al trasporto carburanti. Misure, commentano le associazioni, che "di principio si accolgono con favore e che tuttavia devono essere valutate, nei tempi e nei modi, con grandissima attenzione, sia sul piano normativo sia sul piano dei costi".

Il passaggio al "full digital", annunciato dalla Dogane all'ultimo open hearing del 26 febbraio, non sarà "a impatto zero per le imprese", gli investimenti necessari "saranno ingenti", sottolineano ancora Confrtrasporto, Assocostieri e Assopetroli. Ponendo in conclusione il tema dei problemi di ordine giuridico per la "corretta allocazione di ruoli e responsabilità nella filiera di stoccaggio e movimentazione dei carburanti".



05.03.21



## Piano di ripresa, le proposte di Assocostieri

*La memoria inviata alla commissione Industria Senato*



Bisogna rimettere mano al **Piano di Ripresa** dal punto di vista della filiera del Gnl, reinserendo i progetti previsti nella precedente bozza sul “bunkeraggio ship-to-ship e truck-to-ship” e sulle “navi bunkerine dedicate”. È l'appello di **Assocostieri** che ha inviato ieri la sua memoria alla commissione Industria del Senato, nell'ambito del ciclo di audizioni sul Recovery Plan. Nel documento, Assocostieri ha indicato anche alcune correzioni sul piano della governance, a cominciare dal “coinvolgimento delle amministrazioni locali e, in particolare, delle Autorità di sistema portuale”.

Nell'ambito degli obiettivi di transizione ecologica, ha chiarito Assocostieri, è fondamentale “perseguire il percorso” già tracciato dal Pniec, che riconosce il ruolo centrale del gas nel processo di decarbonizzazione. “In tal senso – ha aggiunto l'associazione – è importante perseguire lo sviluppo dei **combustibili alternativi** individuati dalla direttiva Dafi, con particolare riferimento al Gpl ed al Gnl. Il Gpl è un combustibile propedeutico allo sviluppo del **bio-Gpl**, un bio-combustibile che emette il 94% di CO2 in meno rispetto al Gpl fossile e ne può sfruttare la logistica consolidata che allo stato attuale permette una distribuzione capillare del prodotto sul suolo nazionale e arriva a coprire quasi il 5% dei consumi per trasporti in Italia”. A questo, ha specificato Assocostieri, “si aggiunge che il bio-Gpl è un sottoprodotto del ciclo di produzione dei biocarburanti liquidi, per esempio biodiesel, all'interno delle bio-raffinerie (attualmente in Italia si annoverano quelle di Marghera e Gela)”.

Per quanto riguarda invece il **Gnl**, è stato evidenziato il suo “potenziale nel settore del trasporto marittimo e nel trasporto stradale pesante”, nonché la “primaria rilevanza nel garantire la sicurezza e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas”. Assocostieri ha quindi “**espresso rammarico**” per l'assenza nell'ultima versione del Piano di ripresa dei progetti contenuti nella precedente bozza, riferendosi in particolare alle iniziative per il “**rinnovo della flotta navale**” e il “supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del **bunkeraggio del Gnl** ship-to-ship e truck-to-ship e delle **navi bunkerine dedicate**”.

Passando alla **mobilità sostenibile**, Assocostieri ha posto l'accento sul principio della neutralità tecnologica, chiedendo di continuare a “promuovere gli investimenti volti a sviluppare il **biometano** e gli altri biocarburanti sostenibili, in particolar modo quelli prodotti a partire da rifiuti. La valorizzazione delle materie prime classificate come sottoprodotti quali ammissibili ai meccanismi di incentivazione dei biocarburanti e del biometano – ha spiegato Assocostieri – si inserirebbe nel concetto di economia circolare, rendendo virtuose le filiere nazionali”. Inoltre secondo Assocostieri, “accelerare unicamente verso il passaggio ad un'unica tipologia di alimentazione, oltre ad introdurre il rischio di perdere rapidamente competitività e posti di lavoro, non stimolerà il settore dei trasporti ad investire ulteriormente in soluzioni come il Gpl e il Cng/Gnl. Tali combustibili – ha proseguito – possono concretamente contribuire alla riduzione delle emissioni e, grazie al bio-Gpl ed al biometano/bio-Lng, mantenere una loro valenza nel contesto della green economy che si vuole perseguire”.

Lo stesso approccio neutrale, ha fatto intendere Assocostieri, dovrebbe essere adottato con riferimento all'**idrogeno**. “Lo sviluppo e la diffusione dell'idrogeno – ha puntualizzato – richiedono ingenti investimenti e, secondo le stime di penetrazione ipotizzate nelle linee guida del MiSE, resterà, comunque, necessario il ricorso ad altre fonti energetiche che, al 2050, dovranno contribuire per l'80% della domanda energetica finale. Si ritiene necessario, pertanto, che non vengano forniti indirizzi politici convergenti verso un'unica fonte, ma si assicuri un sistema di approvvigionamento di energia basato su un **mix di fonti diverse**, che possono contribuire tutte parallelamente all'obiettivo finale, sfruttando le peculiarità del tessuto energetico ed industriale proprio della nostra specifica realtà nazionale”.

Non è mancato poi un accenno al settore della “**combustione civile**”, dove “l'unico combustibile tra gli alternativi ed i rinnovabili che può contare su una filiera logistica già capillarmente diffusa nel nostro Paese, isole minori e aree montane incluse, è il Gpl”. Bisogna pertanto “incentivare l'utilizzo dei combustibili gassosi, che potranno in un prossimo futuro essere alimentati con i corrispondenti combustibili bio (bio-Gpl o biometano). Ciò anche con politiche fiscali ad hoc, premiando il Gpl uso combustione come già avviene con gas naturale e Gnl che, per lo stesso utilizzo, godono di un'aliquota di accisa inferiore”.

Infine per quanto riguarda la **governance**, Assocostieri ha suggerito di adottare indici di performance (Kpi) chiari per il monitoraggio dell'attuazione del Piano. “La struttura di governance – ha concluso – dovrebbe

essere snella” e coinvolgere le amministrazioni locali, soprattutto le Autorità del sistema portuale, “in un'ottica di semplificazione amministrativa nell'erogazione dei fondi a disposizione per la realizzazione di interventi nelle realtà portuali”.

04.03.21



### **Gnl e trasporto marittimo: Assocostieri chiede al Mef l'esenzione dalle accise**

Assocostieri, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica in Italia, ha reso noto di aver avviato un confronto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze per la modifica del regolamento adottato con il decreto MEF 15 dicembre 2015, n. 225 riguardante l'esenzione dall'accisa per il Gnl e il Gpl ai sensi del punto 3 della tabella A allegata al D. Lgs. n. 504/1995.

“A parere di Assocostieri è essenziale che anche il Gnl e il Gpl possano usufruire dell'esenzione dall'accisa prevista dal diritto comunitario per i carburanti qualora impiegati per la navigazione diversa dal diporto. Questi combustibili avranno un ruolo chiave nella transizione verso la piena sostenibilità del trasporto via mare” si legge in una nota dell'associazione.

Il confronto avviato, anche con le altre associazioni, “è ormai in fase avanzata” dicono, “e rappresenta un importante esempio di metodo nella collaborazione tra associazioni e Istituzioni”. Assocostieri conclude informando che “anche l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha convenuto che il quadro normativo che disciplina in Italia il tema delle accise per il bunkeraggio dovrà essere necessariamente aggiornato e allineato agli altri Stati dell'Unione Europea. Dal punto di vista fiscale, la soluzione verso la quale si è unanimemente orientati è quella di mantenere regole minime per agevolare lo svolgimento di queste operazioni”.

A cura di

**eXtra**  
COMUNICAZIONE E MARKETING