

RASSEGNA STAMPA

OTTOBRE 2021

11.10.21



Dlgs Fer: le osservazioni di Erg, Eni, Enea e Assocostieri

I documenti inviati alla commissione Industria Senato

Semplificazione delle procedure amministrative per l'installazione degli impianti rinnovabili, individuazione delle aree idonee, ruolo delle comunità energetiche e dei biocarburanti: sono alcuni dei punti toccati da Erg, Eni, Enea ed Assocostieri che, negli scorsi giorni, hanno inviato le loro **osservazioni** alla commissione Industria del Senato, nell'ambito del ciclo di audizioni sullo schema di decreto legislativo di recepimento della **direttiva Red II**.

Con riferimento al tema della **sburocratizzazione**, Erg ha chiesto “tempi certi di risposta nelle istruttorie” e di implementare le “**liste di controllo** per escludere la procedura di valutazione di impatto ambientale (Via) nei casi in cui l'intervento proposto riduca l'impatto rispetto alla situazione esistente”. Erg si è poi concentrata sullo sviluppo degli impianti eolici, evidenziando come un elemento di “complicazione” sia rappresentato dall'atteggiamento critico del **Ministero della Cultura**. Per questo Erg ha proposto di eliminare il cosiddetto “concerto” del Mic “nell'atto formale/finale di emanazione del decreto Via”. Assocostieri ha invece sottolineato l'importanza dei “**depositi costieri**”, che “avranno un ruolo centrale nella conversione della filiera energetica prevista dalla transizione energetica”. L'associazione ha quindi suggerito di semplificare i procedimenti autorizzativi finalizzati alla migrazione dei depositi verso prodotti energetici rinnovabili o a basso contenuto di carbonio, quali i biocarburanti e i carburanti sintetici prodotti con energie rinnovabili. Secondo Assocostieri il processo autorizzativo dovrebbe avere anche un “**iter snello e centralizzato** a livello nazionale, secondo il procedimento già in essere per gli impianti energetici strategici”.

Sul fronte degli **incentivi**, sempre Erg ha chiesto di “prevedere **procedure d'asta** con contingenti separati per singola tecnologia (eolica o fotovoltaica) e tipologia di intervento (nuovi impianti ovvero integrali ricostruzioni)”. La stessa azienda ha posto l'accento sul repowering degli impianti eolici, proponendo di superare le “penalizzazioni presenti per i progetti che insistono su siti/impianti che non hanno aderito al cosiddetto spalma incentivi volontario”.

Per quanto riguarda l'individuazione delle **aree idonee** all'installazione degli impianti rinnovabili, Erg ha messo in risalto le difficoltà delle amministrazioni pubbliche nell'“effettuare il censimento e la classificazione del territorio” per la localizzazione delle pale eoliche. **Solo le aziende del settore**, ha chiarito Erg, hanno il know-how necessario per valutare la concreta realizzabilità dell'impianto, alla luce delle varie soluzioni tecniche e dei diversi modelli di aerogeneratori esistenti. Il rischio, ha aggiunto Erg, è che “quanto assunto per caratterizzare un'area in un determinato momento potrebbe non essere più valido qualora l'innovazione e il progresso tecnologico fornissero nuove soluzioni più efficienti sotto il punto di vista costruttivo e di produzione di energia elettrica”. L'azienda ha pertanto avanzato l'idea di riconoscere la “qualifica di aree idonee” ai “siti ove già insistano impianti Fer, prevedendo contemporaneamente dei “**processi autorizzativi** di livello **corrispondente alla complessità del progetto** e al numero e alla tipologia di vincoli esistenti in tutte le altre aree”. Sullo stesso argomento Enea chiesto di “includere nelle aree idonee da privilegiare sia le **aree agricole** non utilizzabili sia quelle non utilizzate”, in un'ottica di sviluppo dell'agrivoltaico.

Enea ha poi insistito sulle **comunità energetiche**, suggerendo di lasciare invariato il “**perimetro**” dei soggetti che possono partecipare alle comunità e di coloro che possono esercitare poteri di controllo. In entrambi i casi, ha spiegato Enea, si deve trattare di soggetti residenti nei comuni dove sono installati gli impianti, in quanto “il differente perimetro geografico tra chi può partecipare alla comunità energetica e chi può esercitare i poteri di controllo” potrebbe “portare ad avere membri della stessa comunità, ad esempio due persone fisiche, con le stesse peculiarità ma con un differente potere di controllo”. Proseguendo sullo stesso argomento, Enea ha evidenziato che lo schema di decreto legislativo permette di inserire gli **impianti di produzione elettrica da fonti rinnovabili esistenti** nella comunità di energia rinnovabile. “Tuttavia – ha proseguito – sembra preclusa la possibilità per gli impianti esistenti di accedere agli incentivi riconosciuti per la condivisione di energia”. In questo modo, ha ammonito Enea, si limita lo sviluppo delle comunità energetiche, che potrebbero beneficiare del repowering e revamping degli impianti esistenti. Anche Eni ha toccato il tema delle comunità energetiche, chiedendo di: riconoscere ai **soggetti professionali del settore dell'energia**, anche di grandi dimensioni, la possibilità di partecipare alla fase di creazione, sviluppo e gestione delle comunità; aumentare la **soglia di potenza degli impianti** (già innalzata a 1 MW) e **graduare la tariffa incentivante** in funzione della taglia degli impianti; eliminare l'opzione per i partecipanti alla comunità di richiedere al proprio fornitore lo **scorporo in bolletta** della quota di energia condivisa.

Infine Eni ha tirato in ballo il settore dei trasporti, suggerendo di valorizzare l'economia circolare e puntare fin “da subito anche sui **carburanti da carbonio riciclato** (Rcf). A tal fine – ha specificato Eni – occorrerebbe definire a livello nazionale una metodologia che consenta il calcolo del relativo risparmio emissivo, tenendo conto delle emissioni evitate rispetto alle alternative tradizionali di trattamento o smaltimento applicabili”. Per Assocostieri è invece importante “continuare lo sviluppo dell'uso del Gnl”, sia in ambito stradale che marittimo, e del Gpl, “che vanta indubbi pregi ambientali ed una logistica consolidata e capillare”. Bisogna però incentivare, ha continuato, “lo sviluppo del **biometano liquefatto** e del **bioGpl**. In prospettiva – ha concluso – le controparti di matrice biologica e sintetica da fonti rinnovabili potranno sostituire completamente le quote fossili, preservando e valorizzando l'estesa infrastruttura operante in Italia”.

06.10.21



Transizione energetica: alla fiera di Bologna i protagonisti water & energy

A BolognaFiere, dal 6 all'8 ottobre 2021, prende il via una piattaforma espositiva e convegnistica che affronta nel dettaglio le tematiche di riferimento sull'acqua e l'energia. Sei gli eventi in programma, organizzati da BolognaFiere e da Mirumir.

Le due realtà hanno dato vita a una nuova JV - **BolognaFiere Water&Energy** - che sarà operativa dal 2022, costituita da BolognaFiere (75%) e Mirumir (25%).

La **transizione energetica**, il corretto utilizzo delle risorse energetiche, i nuovi vettori, la trasformazione degli scenari in chiave di sostenibilità ambientale sono tematiche al centro di profonde trasformazioni che coinvolgono, trasversalmente, ogni ambito del produrre e del vivere. La connessione fra queste tematiche e i trend di innovazione che impongono, sono alla base di una nuova piattaforma espositiva che quest'anno si presenta agli operatori con 6 manifestazioni che valorizzeranno, con una visione fortemente integrata, le sinergie esistenti.

Tematiche all'attenzione delle direttive UE per il **Green Deal** che sono le protagoniste del confronto nei piani di sviluppo dei distretti industriali – fortemente rappresentati in Emilia-Romagna –, dell'agricoltura di domani, dell'industria di trasformazione, dell'edilizia del futuro, dei trasporti e della nuova mobilità che coinvolge fonti energetiche e servizi dedicati.

Le manifestazioni della piattaforma

- ACCADUEO - Mostra Internazionale dell'acqua (tecnologie, trattamenti, distribuzione e sostenibilità)
- CH4 - Salone dedicato alle tecnologie e ai sistemi per il trasporto e la distribuzione del gas
- HESE-Hydrogen Energy Summit&Expo – manifestazione nazionale dedicata alle tecnologie per la produzione, il trasporto e lo stoccaggio dell'idrogeno
- ConferenzaGNL - evento internazionale dedicato alla promozione della filiera del GNL (Gas Naturale Liquefatto)
- Fuels Mobility – manifestazione nazionale dedicata alle tecnologie per le stazioni di servizio e alla mobilità sostenibile
- Dronitaly – manifestazione nazionale dedicata ai droni per uso professionale

ConferenzaGNL - International Conference & Expo

Tre giorni di confronto e dibattito sulle nuove rotte degli usi diretti di GNL e bioGNL.

Organizzato da Mirumir in partnership con World Energy Council – Italia e con l'alto patrocinio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, la manifestazione prevede una fitta agenda di panel nazionali e internazionali che approfondiranno gli aspetti di maggiore interesse del settore del gas naturale liquefatto, unica alternativa immediatamente disponibile, rispetto ai derivati petroliferi, per contenere le emissioni inquinanti e climalteranti nei limiti previsti al 2030.

Al centro della discussione la filiera degli usi finale del GNL, partendo dalle infrastrutture Small Scale LNG, essenziali per chiudere la filiera di approvvigionamento, fino ad arrivare

alle sue prospettive nel comparto marittimo e del trasporto pesante, senza dimenticare le ulteriori opportunità ambientali connesse al BioGNL.

L'iniziativa prevede il coinvolgimento dei principali attori, a livello nazionale e internazionale, sulla scena del GNL: Edison, Gas & Heat, Higas, Snam, Blu Way, Depositi Italiani GNL, Ecospray, Elengy, Iveco, Liquigas, OLT Offshore LNG Toscana, Rina, TotalEnergies, TPER, Transadriatico, Vulcangas.

Fuels Mobility – La Stazione di Servizio del futuro

È il nuovo evento dedicato alle stazioni di servizio e alla loro evoluzione, dove si riuniscono i principali stakeholder di settore per confrontarsi sulla trasformazione che ha permesso ai distributori di benzina di diventare retailer multienergia e multiservizi in risposta ai più moderni vettori energetici per una mobilità sostenibile.

La manifestazione nasce da un'idea di Mirumir, sviluppata assieme a BolognaFiere. Mirumir è stata ideatrice e per oltre 15 anni segreteria organizzativa di OIL&NONOIL, principale appuntamento nazionale dedicato alla filiera distributiva dei carburanti liquidi e gassosi, dal deposito al serbatoio.

La sfida di Fuels Mobility è quella di rendere protagonista il comparto della distribuzione carburanti nel percorso che si sta tracciando verso una mobilità concretamente sostenibile. Tre giorni di dibattito sui combustibili, tradizionali e alternativi, per offrire l'opportunità di esplorarne l'impiego in contesti che spaziano dalle stazioni di servizio per il trasporto su gomma ai punti di rifornimento dedicati al trasporto navale ed aereo.

L'iniziativa è realizzata con il patrocinio di: ALIS, Assocostieri, Assogasliquidi-Federchimica, Assogasmetano, Assopetroli-Assoenergia, CIB-Consorzio Italiano Biogas, Confmobility, Enea, Fai-Federazione Autotrasportatori Italiani, Faib, Federlavaggi, Federmetano, Figisc, Freight Leaders, Grandi Reti, H2IT Associazione Italiana Idrogeno e Celle a Combustibile, Simtur, Unem, Uni, Upei. Fuels Mobility vede la partecipazione delle più importanti aziende del settore tra cui SNAM4Mobility, Iveco, Kew Technology, Schermolux, Siemens, Tper, Transadriatico, Vanzetti Engineering.

Hydrogen Energy Summit & Expo (HESE)

Dibattiti, convegni e seminari tecnici nei quali decisori pubblici, rappresentanti del mondo delle imprese e della scienza ed esperti del settore, si confronteranno sugli scenari di mercato e sullo sviluppo delle nuove tecnologie per l'idrogeno, per affrontare le sfide di oggi e di domani.

L'iniziativa, organizzata in collaborazione con H2IT – Associazione Italiana Idrogeno e Celle a Combustibile e World Energy Council – Italia, è realizzata con il patrocinio di: Aidic, Aiee – Associazione Italiana Economisti dell'Energia, Anita, Assogasmetano, Assogastecnici-Federchimica, Assologistica, Atena, CIG – Comitato Italiano Gas, Confitarma, Confmobility, Enea, Federmetano, Freight Leaders, NGV Italy, Politecnico di Milano, Politecnico di Torino – Energy Center, Ref-E, Simtur, SOS-LOGistica, Unem, Uni.

Oltre al partenariato con FNM, la manifestazione prevede il coinvolgimento delle principali realtà di settore, a livello nazionale e internazionale, come: Edison, Iberdrola, Piel by McPhy, Snam, Toyota, Air Liquide Baker Hughes, BCG, Bureau Veritas, Gas & Heat, Kew Technology, Kiwa, Landi Renzo Group, NextChem, Rina, Saipem, Sapio.

Dronitaly, manifestazione B2B dedicata ai droni e alle loro applicazioni professionali

L'edizione 2021 si rinnova e si presenta per la prima volta presso gli spazi di BolognaFiere. Aziende e istituzioni si confronteranno sulle maggiori questioni di interesse per il settore: dagli sviluppi normativi ai nuovi ambiti di applicazione.

L'utilizzo dei droni è ormai una realtà trasversale che interessa differenti settori tra pubblico e privato e che si sta consolidando in alcuni ambiti specifici come la gestione delle reti e il presidio ambientale.

Tra le aziende e gli enti partecipanti: Aermatica 3D, Enav Group, Flyability, 3D Target, Italdron, MicroGeo, Rina, Telespazio, UP Caeli Via. Organizzato con il patrocinio di Aipas, AOPA Italia, Assorpas, Confabitare, Consiglio Nazionale dei Geologi, Enac, Enea, Fiapr, Consiglio Nazionale Ingegneri, Rete Professioni Tecniche, Rina, Politecnico di Milano.

05.10.21



Menale (Assocostieri): “Nella propulsione navale il Gnl passaggio obbligato”

Bypassare il gas naturale liquefatto (Gnl) e ‘saltare’ direttamente al metanolo (come suggerisce di fare il gruppo armatoriale Maersk?)

Un’opzione quasi impossibile secondo il neopresidente di Assocostieri, Diamante Menale, che in un’intervista rilasciata a Staffetta Quotidiana ha detto: “Oggi il mondo armatoriale si muove verso il Gnl. Molti stanno pensando di fare navi a Gnl che possano essere poi riconvertite al prodotto successivo, che sia l’idrogeno, l’ammoniaca o altro. Ma oggi non si può prescindere dal Gnl per la transizione, considerando le quantità di prodotto che servono per garantire di approvvigionamenti”.

Lo stesso Menale prosegue nella sua disamina sostenendo che “se poi il Gnl da prodotto ‘ecologico’ viene battezzato come prodotto di transizione, questo rischia di essere un freno per un armatore che deve fare un investimento e non sa se avrà il tempo necessario di ammortizzarlo. La vita di una nave dura 25-30 anni. Se tra 11 anni la nave che compro rischia di essere obsoleta, devo fare altri conti. Per questo bisogna stare attenti a presentare alternative che non saranno disponibili prima di 15-20 anni: si rischia di raffreddare le alternative già disponibili”.

Nella stessa intervista viene rilevato come in Italia non ci sono ancora porti pronti per il bunkeraggio Gnl. Questa a risposta del presidente di Assocostieri: “Anche qui serve una valutazione politica. Se diciamo che queste soluzioni fanno parte del Pniec (Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2030, ndr) dobbiamo facilitare gli investimenti. Se per fare questi investimenti ci vogliono 5 anni solo di iter di autorizzazione, dopo di che bisogna scontrarsi con le opposizioni locali... Se è un settore strategico bisogna sensibilizzare la parte politica su regolamenti e normative, per garantire che gli investimenti siano fatti in tempi brevi.

01.10.21



La logistica petrolifera e la sfida della riconversione

Intervista al nuovo presidente di Assocostieri Diamante Menale



Diamante Menale, presidente di Enagas, è presidente di Assocostieri dallo scorso giugno. In questa intervista affronta tutti i temi che la logistica petrolifera e del gas si trova ad affrontare, dal caro energia alla transizione energetica. E candida gli operatori del settore a un ruolo centrale nel passaggio dalle energie fossili a quelle rinnovabili. A partire dagli spazi che ospitano le infrastrutture e che potrebbero essere riconvertiti. A condizione che ci siano

procedure semplificate e certe.

Il caro gas rischia di impattare sulla competitività del Gnl. Come pensa che evolverà la situazione?

Negli ultimi 15-16 mesi siamo passati dal picco minimo al picco massimo, in particolare sui prodotti gassosi come Gpl e Gnl. Ma i rincari riguardano un po' tutto il comparto delle materie prime, compreso il grezzo e i moduli fotovoltaici, per i quali siamo passati da 600 a 900 euro al kW. C'è sicuramente una componente di aspettativa di rimbalzo economico, di ripresa. Quanto al Gpl e Gnl ci aspettiamo che si sia raggiunto il picco, non credo che questa ascesa possa continuare ancora a lungo. In passato è successo più di una volta che ci fosse un andamento anti-stagionale, con prezzi in calo in corrispondenza del picco invernale della domanda. Ora è come se dovessimo recuperare un anno di domanda, tutti cercano di assicurarsi materie prime per sostenere i progetti che sono stati congelati per un anno.

Se i prezzi dovessero restare così alti verrebbe in questione il ruolo del gas nella transizione, almeno per la sua convenienza economica.

Noi siamo convinti che Gpl e Gnl devono avere un ruolo fondamentale per favorire la transizione. I prodotti gassosi, pur non essendo particolarmente migliorativi dal punto di vista della CO₂, sono comunque virtuosi per quanto riguarda polveri, particolato e qualità dell'aria. Invece negli ultimi tempi c'è stata un'accelerazione, per cui pare che si voglia arrivare in 5-10 anni a un obiettivo che prima si pensava di raggiungere in trent'anni. E così si è cercata una scorciatoia che elimina i gas dal progetto di transizione energetica. Ma dietro c'è una spinta molto ideologica. La transizione va invece accompagnata con la realizzazione delle infrastrutture di riconversione. Come Assocostieri vogliamo dare un contributo ai nostri associati sia sulla parte distribuzione sia sulla logistica, proprio per accompagnare la transizione.

La transizione è un processo irreversibile, ma non si può pensare di non dare più un ruolo a Gpl e Gnl, soprattutto sulla parte navale, quando non ci sono alternative pronte.

In quali comparti vede lo spazio maggiore per i gas?

Il Gpl ha una rete di distribuzione stradale importante e una convenienza economica, finché rimane la fiscalità attuale. E ha delle qualità ambientali, anche se abbiamo visto un cambiamento dalla parte politica: vengono finanziate le auto elettriche a emissioni zero e

non quelle a gas. Abbiamo provato più volte a far inserire emendamenti per favorire la conversione del parco auto più vetusto con il Gpl. La risposta è sempre stata che la convenienza c'è già e non c'è bisogno di incentivi.

Perché la transizione sia realistica è necessario guardare alle percentuali del bilancio energetico nazionale e da lì valutare il cambiamento progressivo con prodotti più virtuosi, il tutto nel rispetto dei tempi per creare tecnologie e infrastrutture. Sarebbe una follia, per esempio, pensare di andare tutto elettrico con poche migliaia di MW di fotovoltaico. Allora dovremmo considerare anche l'ipotesi del micro nucleare.

Insomma, gli operatori si devono attrezzare per cambiare struttura logistica e di distribuzione, ma tutto va fatto tenendo conto dei dati oggettivi.

Nel mondo del bunker c'è chi come Maersk ha deciso di “saltare” il Gnl e passare direttamente al metanolo. Il gas rischia di restare spiazzato?

Oggi il mondo armatoriale si muove verso il Gnl. molti stanno pensando di fare navi a Gnl che possano essere poi riconvertite al prodotto successivo, che sia l'idrogeno, l'ammoniaca o altro. Ma oggi non si può prescindere dal Gnl per la transizione, considerando le quantità di prodotto che servono per garantire di approvvigionamenti. Certo, se poi il Gnl da prodotto “ecologico” viene battezzato come prodotto di transizione, questo rischia di essere un freno per un armatore che deve fare un investimento e non sa se avrà il tempo necessario di ammortamento. La vita di una nave dura 25-30 anni. Se tra 11 anni la nave che compro rischia di essere obsoleta, devo fare altri conti. Per questo bisogna stare attenti a presentare alternative che non saranno disponibili prima di 15-20 anni: si rischia di raffreddare le alternative già disponibili.

In Italia non ci sono ancora porti pronti per il bunkeraggio Gnl.

Anche qui serve una valutazione politica. Se diciamo che queste soluzioni fanno parte del Pniec, dobbiamo facilitare gli investimenti. Se per fare questi investimenti ci vogliono 5 anni solo di iter di autorizzazione, dopo di che bisogna scontrarsi con le opposizioni locali... Se è un settore strategico bisogna sensibilizzare la parte politica su regolamenti e normative, per garantire che gli investimenti siano fatti in tempi brevi.

È il caso del progetto Edison-Q8 di Napoli.

Le amministrazioni si erano espresse in senso favorevole. Poi tutto è stato bloccato e revocato.

Le infrastrutture per il Gnl potrebbero anche tracciare la strada per il biometano.

Il biometano è sicuramente virtuoso ma non è facile trovare un sito e convincere le istituzioni locali. Se vogliamo facilitare il percorso di transizione energetica dobbiamo creare le condizioni affinché si possano riconvertire le strutture produttive e la logistica. Abbiamo una logistica importante per il Gpl e per gli idrocarburi in generale, prodotti che in 15-20 anni andranno ad esaurimento. Bisognerebbe creare facilitazioni per convertire quei siti in impianti di produzione di biometano, fotovoltaico con idrogeno... altrimenti rischiamo la desertificazione della logistica “vecchia” per poi ritrovarci a dover cercare gli spazi per una logistica “nuova”, andando a scontrarci con i territori. E così allunghiamo ancora di più il percorso.

Il governo è intervenuto con delle semplificazioni. Non sono sufficienti?

I nostri sono impianti strategici. E strategica dovrebbe essere anche la riconversione alle nuove energie, in modo tale che l'iter sia semplificato, visto che il territorio ha già accettato l'intervento precedente. In più, potrei conservare sul territorio anche i posti di lavoro e l'indotto. Poi c'è il tema delle bonifiche. Spesso gli impianti vengono tenuti a basso regime

per evitare di fare le bonifiche. Se invece facilitiamo la transizione degli impianti, possiamo garantire l'ambiente e favorire la transizione. Con un impianto fotovoltaico si sposta la questione della bonifica di 25 anni. Molti operatori coglierebbero questa opportunità pur di rimanere nel campo dell'energia. Io stesso cinque anni non sarei stato interessato al biometano. Oggi più di uno lo sta valutando.

Vi aspettate qualcosa in questo senso dal decreto biometano che dovrebbe uscire a giorni?

Una semplificazione, nel senso del passaggio delle competenze dalla Regione allo Stato. Gli impianti minacciati dalla transizione potrebbero avere una grande spinta in questo senso. Anche perché molti operatori sono a caccia di aree industriali per fare il fotovoltaico. Queste aree ci sono e le possiamo riconvertire. Si dovrebbero mutuare le regole sulle infrastrutture strategiche semplificando gli iter per la riconversione.

Un altro fronte della transizione è quello dei biocarburanti. Quali sono le criticità?

È diventato un settore molto più difficile. L'Italia vuole accelerare rispetto agli obiettivi europei, ma a maggior ragione non possiamo creare incertezza sugli investimenti da fare. Tra 15-20 anni quello che rimarrà dei carburanti liquidi sarà bio. Se togliamo l'olio di palma, il rischio è di importare il prodotto finito da altri paesi europei che magari non lo hanno vietato. Sia il phase out anticipato dell'olio di palma sia il passaggio al bioetanolo dovranno essere resi compatibili con la transizione. Su questo abbiamo mandato un contributo alle commissioni parlamentari. Oltre alla parte ambientale bisogna tenere conto della capacità di approvvigionamento e del costo. In Italia abbiamo un costo dell'energia maggiore rispetto agli altri paesi europei. Non possiamo aumentare questo gap.

E l'idrogeno?

È il punto d'arrivo della transizione. Ma non è pronto, ha bisogno ancora di 20-25 anni.

Come va la campagna associativa?

Siamo soddisfatti. Nell'ultimo mandato della presidente Marika Venturi l'associazione, con il contributo del direttore Dario Soria, ha confermato la capacità attrattiva e di allargare gli orizzonti: dagli idrocarburi ai biocarburanti al Gpl al Gnl. Assocostieri è stata sempre attenta ai cambiamenti e alla nascita di nuove nicchie di mercato. Siamo un riferimento importante per amministrazioni e ministeri, forniamo servizi agli associati. Vorremmo avere un ruolo anche nell'offerta di opportunità alternative per i nostri associati del settore idrocarburi, per consentire loro di allargare gli orizzonti oltre la benzina e il gasolio, accompagnandoli in questo "acculturamento".

Con la nuova presidenza abbiamo tre componenti paritetiche nel consiglio direttivo: la logistica tradizionale, il Gpl e il Gnl, con le vice presidenze affidate a Snam, Edison e Sodeco.

A proposito di transizione, nel pacchetto Fit for 55 c'è anche la revisione delle accise. Un aumento della tassazione sul gas naturale ne comprometterebbe la competitività.

La nuova direttiva rischia di sfavorire il gas. Questa posizione è passata a maggioranza in Europa. Dobbiamo presidiare di più i tavoli europei. Pensare di alzare l'accisa sul gas è un'ulteriore tentativo di prendere una scorciatoia. Ma non ci sono le condizioni, non ci sono le alternative pronte. Dobbiamo cercare di evitarlo.

Come si evolve il fenomeno delle frodi nel downstream petrolifero? Servono nuovi interventi normativi?

Le norme ci sono. Dobbiamo fare in modo che i dati Infoil e del Das elettronico siano incrociati sempre più profondamente. E dobbiamo collaborare sempre più strettamente con gli organismi di controllo, anche attraverso la formazione. C'è da dire che dal 2008 al 2021 abbiamo assistito a una crisi economica che ha portato all'impoverimento di tutte le strutture pubbliche. Speriamo che con il Pnrr ci sia un'inversione di tendenza. Ci sono organismi di controllo che hanno poche risorse e un carico di lavoro esagerato. Tanto di cappello per quello che fanno, ma sono strutture da rafforzare.

Detto questo, anche gli operatori devono essere sempre più attenti: in un mercato che si va ridimensionando chi vuole restare deve essere nella piena legalità ed essere controllore a sua volta.

Come quando a controllare erano in sostanza le compagnie.

Personalmente penso che il sistema più efficace fosse proprio quello in cui il controllo era demandato alle compagnie petrolifere. Certo, oggi i sistemi di controllo sono aumentati. Ma spesso vediamo che vengono chiusi punti vendita che riaprono dopo 15 giorni. Questo ci dà un po' di sofferenza. Forse ci sono spazi da colmare tra i controlli e il processo. E così si scoraggia anche chi fa i controlli.

C'è qualche intervento necessario in particolare sui depositi?

Il deposito che dà i servizi è spesso chiamato a rispondere in luogo del cliente, con richieste di garanzie, spesso anche sproporzionate rispetto al fatturato del deposito. La garanzia andrebbe invece rilasciata da chi ha il prodotto in conto lavorazione.

Abbiamo parlato molto di transizione, ma ad oggi la quasi totalità del fabbisogno dei trasporti è coperta ancora dal petrolio. I depositi costieri sono la porta di ingresso dei prodotti di importazione. I flussi dall'estero aumenteranno?

Con la progressiva riduzione della produzione nazionale, l'importazione di prodotto è aumentata e aumenterà ancora.

Una battuta sulla razionalizzazione della rete carburanti. Serve un nuovo intervento normativo, degli incentivi?

La transizione alle nuove energie può essere anche l'occasione di una ristrutturazione della rete, che consenta di trasformare i punti vendita in centri di servizi per la mobilità sostenibile.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING