

RASSEGNA STAMPA

DICEMBRE 2019

23.12.19



Traffici petroliferi, “servono tracciabilità e monitoraggio”

Soria (Assocostieri) chiede “analisi del rischio e tavoli istituzioni-associazioni”. Il convegno di Confcommercio Veneto: “Evasione da 20 mld € l’anno per lo Stato e da 1,2 mld € in regione”

Tra le azioni principali di contesto all’illegalità nel traffico di prodotti petroliferi, secondo Assocostieri, c’è “la tracciabilità dei flussi di prodotto a monte della filiera, con particolare attenzione all’individuazione delle porte di ingresso via mare e via terra”, come spiegato dal d.g. Dario Soria, intervenuto giovedì a un evento organizzato a Mestre da Confcommercio Veneto in collaborazione con Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane. Per riuscire in questo intento, in particolare, Soria individua due “macroattività” necessarie: “La verifica di requisiti qualitativi e soprattutto soggettivi degli operatori; il monitoraggio in tempo reale da parte di agenzie fiscali, organi di controllo, associazioni di categoria, Mise e MeF”.

Nei requisiti soggettivi rientrano “fedina penale, capitale sociale e modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs n. 231/2001, evidenziando come possano costituire una base per l’analisi di rischio”. Relativamente al monitoraggio, invece, Assocostieri ha proposto l’istituzione di tavoli di confronto periodici tra istituzioni e associazioni. Serve, infine, “un approccio di lungo periodo basato su tracciabilità, verifica dei flussi finanziari e analisi di rischio”.

Alcuni dati sul traffico internazionale fraudolento di prodotti petroliferi (benzina e gasolio) sono stati dati da Confcommercio Veneto, per la quale ogni anno si genera “un buco per le casse dello Stato di circa 20 miliardi di euro, di cui circa 1,2 per il Veneto, regione particolarmente esposta al fenomeno perché terra d’ingresso delle autocisterne provenienti dall’est Europa e perché sede di stoccaggio irregolare in non pochi casi”.

Secondo il presidente di Confcommercio Veneto, Massimo Zanon, “è una situazione inaccettabile che crea disparità per gli operatori e distorce la filiera. L’evasione dell’Iva e delle accise produce l’effetto di commercializzare prodotti a prezzi molto più competitivi, creando enormi difficoltà per i piccoli operatori che sottoscrivono contratti di gestione con le compagnie petrolifere tradizionali e spesso si trovano costretti a gettare la spugna. Come categoria auspichiamo, nei limiti del possibile, maggiori controlli su strada e non solo per arginare un fenomeno purtroppo diffuso”.

Inoltre, per il tenente colonnello Fabio Marco Vetrano, capo ufficio operazioni Comando regionale della GdF Veneto, “non necessariamente i prodotti commercializzati in evasione d’imposta sono qualitativamente scadenti. Ciò determina che l’utenza non abbia molta contezza della situazione, perché d’altronde il rifornimento del proprio veicolo è comunque garantito. Ad approvvigionarsi sono organizzazioni criminali che creano filiere illecite con

acquisiti e vendite eseguiti con fatture inesistenti, le cosiddette frodi carosello: siamo impegnati a tutto campo per contrastare il fenomeno, con attività d'indagine di polizia giudiziaria, perché i controlli tradizionali non bastano più”.

23.12.19

STAFFETTA QUOTIDIANA
DAL 1933 - QUOTIDIANO DELLE FONTI DI ENERGIA

Convegno di Mestre, la posizione di Assocostieri sui traffici petroliferi

L'importanza della verifica dei requisiti soggettivi, con una sorta di "fedina penale"



Come abbiamo già segnalato, al convegno del 19 dicembre sui traffici internazionali di prodotti petroliferi organizzato a Mestre da Confcommercio Veneto era presente anche il direttore generale di Assocostieri, **Dario Soria**, che, informa un comunicato, si è soffermato in particolare sull'importanza della tracciabilità dei flussi di prodotto a monte della filiera, con particolare attenzione all'individuazione delle porte di ingresso via mare e via terra. Rilevando che a tal fine *"le due macroattività necessarie sono la verifica dei requisiti non solo qualitativi ma soprattutto soggettivi degli operatori ed il loro*

monitoraggio in tempo reale da parte di agenzie fiscali, organi di controllo, associazioni di categoria e dei ministeri, quali il Mise e il Mef".

Per quel che riguarda i **requisiti soggettivi**, Soria ha citato a titolo esemplificativo la "fedina penale", i modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.lgs n. 231/2001 ed il capitale sociale, evidenziando come possano costituire una base per l'analisi di rischio. Relativamente invece al **monitoraggio**, Assocostieri propone l'istituzione di tavoli di confronto periodici tra istituzioni e associazioni al fine di condividere le informazioni ed affrontare tempestivamente le eventuali situazioni di rischio. Sottolineando l'importanza di agire con un approccio di lungo periodo basato su tracciabilità e verifica dei flussi finanziari e, appunto, delle analisi di rischio.

Proposte e richieste che arrivano da un'associazione di categoria, oggi aderente a Confcommercio e costituita nel 1983, che rappresenta a livello nazionale la logistica energetica indipendente nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del Gpl, del biodiesel, del GNL small scale e dei terminali di rigassificazione: un settore che è sempre stato "nevralgico" per l'economia del Paese e in futuro lo sarà ancora di più.

20.12.19



Il traffico internazionale dei prodotti petroliferi

Assocostrieri: serve approccio strutturale su tracciabilità e monitoraggio



Il traffico internazionale dei prodotti petroliferi è stato il tema del organizzato da Confcommercio Veneto, tenutosi ieri a Mestre.

All'evento ha partecipato anche Assocostieri, da sempre in prima linea su queste tematiche. Il direttore generale **Dario Soria** (nella foto) ha avuto modo di ribadire la posizione dell'Associazione riguardo alle attività fraudolente sempre più frequenti nel settore alle locali Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Guardia di Finanza.

Assocostrieri già nell'ambito del Tavolo permanente sull'illegalità, presieduto dall'allora sottosegretario De Micheli, aveva fornito il proprio contributo per il contrasto ai fenomeni evasivi che aveva portato all'approvazione della Legge di bilancio per il 2017, il primo atto legislativo contenente significative modifiche al tessuto preesistente, con il dichiarato intento di contrasto dell'illegalità nel settore dei carburanti per ripristinare le condizioni per un mercato trasparente e competitivo.

La posizione di Assocostieri

L'avvocato Soria ha sottolineato l'importanza della tracciabilità dei flussi di prodotto a monte della filiera, con particolare attenzione all'individuazione delle porte di ingresso via mare e via terra. A tal fine, le due macroattività necessarie riguardano la verifica di requisiti, non solo qualitativi, ma soprattutto soggettivi degli operatori, ed il monitoraggio in tempo reale da parte di agenzie fiscali, organi di controllo, associazioni di categoria e Ministeri, quali il Mise ed il Mef.

Per quanto riguarda la verifica dei requisiti soggettivi, il direttore generale ha citato, a titolo esemplificativo, la fedina penale, i modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs n. 231/2001 ed il capitale sociale, evidenziando come possano costituire una base per l'analisi di rischio.

Relativamente al monitoraggio, invece, l'Associazione ha proposto l'istituzione di tavoli di confronto periodici tra istituzioni ed associazioni, al fine di condividere informazioni ed affrontare tempestivamente eventuali situazioni di rischio.

Infine, Assocostrieri ha sottolineato l'importanza di agire con un approccio di lungo periodo basato su tracciabilità, verifica dei flussi finanziari e analisi di rischio.

18.12.19



Il Gnl per la sostenibilità nei trasporti marittimi

Il settore dei trasporti marittimi è interessato da importanti sfide ambientali per ridurre sensibilmente le emissioni di inquinanti e climalteranti. Come concordato all'interno dell'International Maritime Organization, Imo, dal 1° gennaio 2020 entrerà in vigore la disposizione che impone un tetto al contenuto di zolfo dei combustibili usati per la navigazione in tutti i mari, portando la percentuale di zolfo autorizzata dal 3,5% allo 0,5%. Nei porti e nelle aree "Sulfur emission control area", Seca, la percentuale di zolfo è ulteriormente ridotta allo 0,1%. A questo proposito ricordiamo come già facciano parte di queste aree: il Mar del Nord, la Manica e il Mar Baltico. Da tempo si parla della possibilità di far rientrare anche il Mar Mediterraneo.

Come già evidenziato in sede europea una delle soluzioni tecniche identificate per rispettare questi obblighi ambientali è l'utilizzo di motori a Gnl, che sono in grado di mantenere gli stessi rendimenti delle attuali motorizzazioni, rendendo praticamente nulle le emissioni di ossidi di zolfo e di ossidi di azoto, particolarmente inquinanti e dannosi per l'ecosistema marino, e di particolato. Il Gnl consente, inoltre, di abbattere le emissioni di CO₂ anche del 20%. È evidente come l'utilizzo del Gnl sia connesso allo sviluppo della logistica di approvvigionamento e consegna del prodotto, che è ancora oggetto di investimenti infrastrutturali.

La filiera si sta lentamente sviluppando e numerosi sono i progetti di infrastrutture lungo lo Stivale: nel 2021 si potrebbero contare almeno tre punti di rifornimento navale tra la Sardegna e il centro Italia. È evidente come solo tre punti di bunkeraggio, saranno insufficienti per consentire l'ambiziosa tabella di marcia che si è posta la Commissione Europea proponendo con il Green Deal di raggiungere una totale decarbonizzazione entro il 2050.

Per permettere, quindi, il completo sviluppo della filiera, Assocostieri ritiene che si debba ancora agire prevedendo una pianificazione strategica di lungo periodo da parte delle Autorità, cui spetta il compito di monitorare e coordinare i progetti di investimento sul territorio nazionale, come avvenuto in altri paesi europei. È di fondamentale importanza l'introduzione di regimi fiscali agevolati per il settore, fino ad arrivare alla defiscalizzazione per i depositi costieri, come già anticipato dalla proposta del Piano nazionale integrato energia e clima. È, inoltre, auspicabile l'istituzione di una cabina di regia presso il Mit che monitori l'accesso ai finanziamenti previsti dai bandi europei denominati "connecting europe facility", finalizzati alla realizzazione di un'infrastruttura logistica che utilizzi combustibili alternativi, consentendo di tutelare gli interessi italiani a livello comunitario e di utilizzare al meglio le risorse messe a disposizione. Assocostieri ritiene fondamentale che vengano definite a livello nazionale procedure operative per le operazioni di bunkeraggio.

14.12.19

LA GAZZETTA  **MARITTIMA**

SECONDO L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ASSOCOSTIERI

Depositi di oli minerali strategici per il paese

Lo scarico degli oli minerali diretto da nave-cisterna a veicoli e a fusti deve avvenire solo in casi eccezionali

ROMA – L'associazione ASSOCOSTIERI, in risposta alla recente segnalazione assunta dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in tema di scarico degli oli minerali, intende riaffermare, così come ha sempre sostenuto nelle opportune sedi istituzionali, la strategicità dei depositi di oli minerali per il paese. L'attività diretta di scarico degli oli minerali da nave-cisterna a veicoli e a fusti, deve avvenire solo in casi eccezionali. La posizione di ASSOCOSTIERI, che rappresenta in Italia la logistica energetica, fa seguito a quanto deciso dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. In particolare, quest'ultima ha recentemente inviato ai Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Interno, dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, una segnalazione, pubblicata sul Bollettino settimanale n. 36 del 9/9/19, relativa agli effetti restrittivi della concorrenza derivanti dalla normativa vigente in materia di scarico di oli minerali in ambito portuale.

La normativa che regola le attività di scarico degli oli minerali presso gli scali portuali (DM 31/7/1934), all'art. 16 dispone che lo scarico diretto da nave-cisterna a veicoli ed a fusti è vietato. Potrà però, in caso di giustificate eccezionali circostanze, derogarsi per

lo scarico diretto da nave-cisterna, di piccolo o medio tonnellaggio, a carri-serbatoio ferroviari e ad autocisterne. L'autorizzazione ha carattere di provvisorietà.

L'Autorità ha ritenuto opportuno sottolineare i possibili effetti restrittivi della concorrenza della richiamata disposizione normativa e della conseguente necessità, anche a fronte dell'evoluzione tecnologica intervenuta che consente lo scarico di oli da nave a autocisterna in piena sicurezza anche mediante impianti mobili, di una sua revisione in senso pro-concorrenziale.

ASSOCOSTIERI, al contrario, ha sempre sostenuto nelle opportune sedi istituzionali, che la ratio della norma richiamata, discende da ragioni attinenti a logici criteri di sicurezza del trasporto di oli minerali ed alla sicurezza degli approvvigionamenti del nostro Paese che deve essere garantita tramite la figura tipizzata del "deposito strategico costiero".

È indubbio, infatti, che quella del "deposito di oli minerali", tipicamente costiero per le fattispecie di cui trattasi, assume una centralità indiscussa nel nostro sistema di approvvigionamento, in particolare alla luce anche della disposizione contenuta nell'art. 57 legge 35/2012.

ASSOCOSTIERI desidera sottolineare che, in quanto infrastrutture

strategiche, i depositi costieri sono tipicamente destinatari di una serie di normative volte a garantire, tra l'altro: la citata sicurezza degli approvvigionamenti; la tenuta delle opportune scorte d'obbligo; il censimento delle informazioni sui prodotti transitati e l'eventuale partecipazione alla "piattaforma logistica" ministeriale gestita dal GME; lo stretto controllo e vigilanza doganale; pregnanti esigenze di sicurezza sotto il profilo della prevenzione incendi, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (ex D.lgs n. 81/08), della sicurezza delle operazioni portuali (ex D.lgs n. 272/1999), del rischio di incidente rilevante e del piano di emergenza portuale, della tutela ambientale".

Il mancato transito dei prodotti petroliferi per i depositi costieri, così dettagliatamente regolati dalle normative antifrode in materia di IVA ed accise, rischierebbe di lasciare posto ad una logistica secondaria non regolamentata e, oltremodo, difficile da assoggettare a controllo.

Per tali ragioni l'Associazione auspica che i Ministeri interessati e gli enti di vigilanza continuino, in linea con le prescrizioni normative, a considerare evenienza del tutto eccezionale e meritoria di adeguata giustificazione quella dello scarico di nave che non transiti per un deposito costiero di oli minerali.

12.12.19



Assocostieri: scarico olii da nave a veicoli eccezione

Associazione replica a Garante concorrenza

Lo scarico diretto di olii minerali da nave cisterna a veicoli e fusti deve rimanere un caso eccezionale. E' la risposta di Assocostieri - l'Associazione della logistica energetica, che riunisce le aziende che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi e i terminali di rigassificazione Gnl - alla posizione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che con una segnalazione ha evidenziato i possibili effetti di restrizione della concorrenza della normativa attuale e la necessità di una revisione.

La norma, che vieta appunto lo scarico diretto, permettendolo solo in casi eccezionali, per Assocostieri, al contrario, è legata a "logici criteri di sicurezza del trasporto di oli minerali ed alla sicurezza degli approvvigionamenti del nostro Paese che deve essere garantita tramite la figura tipizzata del "deposito strategico costiero" sottolinea una nota. Quindi l'associazione auspica che "i ministeri interessati e gli enti di vigilanza continuino" in linea con le normative a considerare un'eccezione "meritoria di adeguata giustificazione, quella dello scarico di nave che non transiti per un deposito costiero di oli minerali".

12.12.19

STAFFETTA QUOTIDIANA
DAL 1933 - QUOTIDIANO DELLE FONTI DI ENERGIA

Assocostieri, no alla deregulation degli “scarichi mobili”

Dopo la segnalazione dell'Antitrust sullo scarico di oli minerali da nave-cisterna a veicoli e a fusti

“Il mancato transito dei prodotti petroliferi per i depositi costieri, così dettagliatamente regolati dalle normative antifrode in materia di Iva ed accise, rischierebbe di lasciare posto ad una logistica secondaria non regolamentata e, oltremodo, difficile da assoggettare a controllo”. Per questo, Assocostieri “auspica che i ministeri interessati e gli enti di vigilanza continuino, in linea con le prescrizioni normative, a considerare evenienza del tutto eccezionale e meritoria di adeguata giustificazione quella dello scarico di nave che non transiti per un deposito costiero di oli minerali”. Così l'associazione che rappresenta la logistica indipendente interviene sulla questione sollevata lo scorso luglio dall'Antitrust con una segnalazione ai ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Interno, dello Sviluppo economico e dell'Ambiente, pubblicata in settembre.

Secondo l'Antitrust, la limitazione delle autorizzazioni allo scarico su impianti mobili (fusti e autocisterne) solo a casi eccezionali avrebbe effetti restrittivi della concorrenza. La normativa che regola le attività di scarico degli oli minerali presso gli scali portuali (DM 31/7/1934), all'articolo 16 dispone che lo scarico diretto da nave-cisterna a veicoli ed a fusti è vietato tranne “in caso di giustificate eccezionali circostanze”, in cui si può derogare in caso di scarichi a carri-serbatoio ferroviari e ad autocisterne con autorizzazioni provvisorie.

Secondo Assocostieri “la ratio della norma richiamata discende da ragioni attinenti a logici criteri di sicurezza del trasporto di oli minerali ed alla sicurezza degli approvvigionamenti del nostro Paese che deve essere garantita tramite la figura tipizzata del deposito strategico costiero. È indubbio, infatti, che quella del deposito di oli minerali, tipicamente costiero per le fattispecie di cui trattasi, assume una centralità indiscussa nel nostro sistema di approvvigionamento, in particolare alla luce anche della disposizione contenuta nell'articolo 57 legge 35/2012”.

L'associazione sottolinea che “in quanto infrastrutture strategiche, i depositi costieri sono tipicamente destinatari di una serie di normative volte a garantire, tra l'altro: la citata sicurezza degli approvvigionamenti; la tenuta delle opportune scorte d'obbligo; il censimento delle informazioni sui prodotti transitati e l'eventuale partecipazione alla piattaforma logistica ministeriale gestita dal Gme; lo stretto controllo e vigilanza doganale; pregnanti esigenze di sicurezza sotto il profilo della prevenzione incendi, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (ex D.lgs n. 81/08), della sicurezza delle operazioni portuali (ex D.lgs n. 272/1999), del rischio di incidente rilevante e del piano di emergenza portuale, della tutela ambientale”.

11.12.19

Depositi oli minerali, Assocostieri: “Scarico diretto solo in casi eccezionali”

L'associazione dopo l'intervento dell'Agcm che segnalava effetti restrittivi sulla concorrenza: “La normativa garantisce approvvigionamenti, sicurezza e tutela ambientale”

La strategicità dei depositi di oli minerali per l'approvvigionamento del Paese è l'elemento principale della posizione espressa da Assocostieri in risposta alla segnalazione dell'Antitrust a proposito delle norme che regolano lo scarico in ambito portuale.

A settembre il Garante aveva inviato una segnalazione, pubblicata sul Bollettino settimanale n. 36 (disponibile in allegato), a Mit, Ministero dell'Interno, Mise e Minambiente relativa agli effetti restrittivi della concorrenza che derivano dalla normativa di cui all'art. 16 del DM 31 luglio 1934. Con il testo si chiede di “equiparare a fini autorizzatori” lo scarico “mediante impianto fisso e mediante impianto mobile, nei casi in cui l'autorità competente abbia certificato condizioni di sicurezza equivalenti”.

Le disposizioni che regolano tale attività vietano il trasbordo diretto da nave-cisterna a veicoli e fusti. Tuttavia, in casi eccezionali (con l'autorizzazione del Mit), è possibile una deroga provvisoria per lo scarico diretto da nave-cisterna, di piccolo o medio tonnellaggio, a carri-serbatoio ferroviari e a autocisterne. L'Agcm ritiene che tale assetto possa danneggiare la concorrenza e segnala la necessità di una revisione.

Assocostieri, invece, sostiene che la ratio della norma richiamata, discende “da ragioni che riguardano criteri di sicurezza del trasporto e degli approvvigionamenti che deve essere garantita proprio con la figura tipizzata del deposito strategico costiero”. Inoltre, l'associazione sottolinea che i depositi costieri sono “tipicamente destinatari di una serie di normative per garantire sicurezza, salute dei lavoratori, tutela ambientale, scorte, un censimento dei prodotti transitati e l'eventuale partecipazione alla piattaforma logistica del Gme”.

Infine, per l'associazione il mancato transito dei prodotti petroliferi per i depositi costieri, “così dettagliatamente regolati dalle normative antifrode in materia di Iva e accise, rischierebbe di lasciare posto ad una logistica secondaria non regolamentata e difficile da controllare”. Per tutti questi motivi Assocostieri auspica che i ministeri “considerino evenienza del tutto eccezionale e meritoria di adeguata giustificazione quella dello scarico di nave che non transiti per un deposito costiero di oli minerali”.

11.12.19

 Messaggero Marittimo.it

Scarico degli oli minerali: la posizione di Assocostieri

Quello diretto da nave-cisterna a veicoli e a fusti solo in casi eccezionali



Dopo la segnalazione dell'**Autorità Garante della concorrenza e del mercato**, in tema di **scarico degli oli minerali**, Assocostieri sostiene, come ha fatto da sempre nelle opportune sedi istituzionali, la "strategicità dei depositi di oli minerali per il Paese. L'attività diretta di scarico degli oli minerali da nave-cisterna a veicoli e a fusti, deve avvenire solo in casi eccezionali".

La posizione dell'associazione, che in Italia rappresenta la logistica energetica, fa seguito a quanto deciso dall'Autorità che ha inviato ai ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Interno, dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, una segnalazione, pubblicata sul Bollettino settimanale n. 36 del 9.9.19, relativa agli effetti restrittivi della concorrenza derivanti dalla normativa vigente in materia di scarico di oli minerali in ambito portuale.

La normativa (DM 31/7/1934), all'art. 16 dispone infatti che lo scarico diretto da nave-cisterna a veicoli ed a fusti **è vietato**. Potrà però, in caso di giustificate eccezionali circostanze, derogarsi per lo scarico diretto da nave-cisterna, di piccolo o medio tonnellaggio, a carri-serbatoio ferroviari e ad autocisterne con **autorizzazione provvisoria**.

"L'Autorità -dicono da Assocostieri- ha ritenuto opportuno sottolineare i possibili effetti restrittivi della concorrenza della richiamata disposizione normativa e della conseguente necessità, anche a fronte dell'evoluzione tecnologica intervenuta, che consente lo scarico di oli da nave a autocisterna in piena sicurezza anche mediante impianti mobili, di una sua revisione in senso pro-concorrenziale.

Assocostieri, al contrario, ha sempre sostenuto nelle opportune sedi istituzionali, che la ratio della norma richiamata, discende da ragioni attinenti a logici criteri di sicurezza del trasporto di oli minerali ed alla sicurezza degli approvvigionamenti del nostro Paese che deve essere garantita tramite la figura tipizzata del deposito strategico costiero".

Quella del "deposito di oli minerali", tipicamente costiero per le fattispecie di cui trattasi, assume, dice ancora l'associazione, una "centralità indiscussa nel nostro sistema di approvvigionamento, in particolare alla luce anche della disposizione contenuta nell'art. 57 legge 35/2012".

In quanto infrastrutture strategiche, i depositi costieri sono tipicamente destinatari di una serie di normative volte a garantire, tra l'altro la citata sicurezza degli approvvigionamenti; la tenuta delle opportune scorte d'obbligo; il censimento delle informazioni sui prodotti transitati e l'eventuale partecipazione alla "piattaforma logistica" ministeriale gestita dal GME; lo stretto controllo e vigilanza doganale; pregnanti esigenze di sicurezza sotto il profilo della prevenzione incendi, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, della sicurezza delle operazioni portuali, del rischio di incidente rilevante e del piano di

emergenza portuale, della tutela ambientale.

Il mancato transito dei prodotti petroliferi per i depositi costieri, così dettagliatamente regolati dalle normative antifrode in materia di Iva ed accise, rischierebbe di lasciare posto ad una logistica secondaria non regolamentata e, oltremodo, difficile da assoggettare a controllo.

“Per tali ragioni -conclude Assocostieri- l’associazione auspica che i ministeri interessati e gli enti di vigilanza continuino, in linea con le prescrizioni normative, a **considerare evenienza del tutto eccezionale e meritoria di adeguata giustificazione quella dello scarico di nave che non transiti per un deposito costiero di oli minerali**”.

11.12.19



Oli minerali e depositi, Assocostieri: "Nessuna anomalia con le nuove norme"

Secondo l'Antitrust il divieto di scarico diretto nave-veicoli restringe la concorrenza perché favorisce le compagnie con impianti mobili

Assocostieri, in risposta alla recente segnalazione assunta dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), sottolinea che l'attività diretta di scarico degli oli minerali da nave cisterna a veicoli (o fusti) deve avvenire solo in casi eccezionali.

L'AGCM ha recentemente inviato al governo - ai ministeri dei Trasporti, dell'Interno, dello Sviluppo economico e dell'Ambiente - una segnalazione (pubblicata sul Bollettino settimanale del 9 settembre, pagina 21) sugli effetti restrittivi della concorrenza derivanti dalla normativa vigente in materia di scarico di oli minerali in ambito portuale. La normativa regola le attività di scarico degli oli minerali nei porti (DM 31/7/1934) e all'articolo 16 dispone che lo scarico diretto da nave-cisterna a veicoli o a fusti è vietato.

È prevista una deroga per lo scarico diretto da nave-cisterna, di piccolo o medio tonnellaggio, a carri-serbatoio ferroviari e ad autocisterne. Secondo l'Antitrust con queste condizioni c'è la possibilità che la concorrenza si restringa, favorendo le compagnie che possono compiere queste operazioni tramite impianti mobili.

Assocostieri invece sostiene che la ratio di questa norma è la sicurezza del trasporto di oli minerali e degli approvvigionamenti dell'Italia, che devono essere garantiti dal deposito strategico costiero. «È indubbio – si legge in una nota di Assocostieri - che quella del deposito di oli minerali, tipicamente costiero per le fattispecie di cui trattasi, assume una centralità indiscussa nel nostro sistema di approvvigionamento, in particolare alla luce anche della disposizione contenuta nell'art. 57 legge 35/2012».

Assocostieri sottolinea che, in quanto infrastrutture strategiche, i depositi costieri sono tipicamente destinatari di una serie di normative volte a garantire sicurezza (soprattutto contro gli incendi, ex D.lgs n. 272/1999), salute dei lavoratori (ex D.lgs n. 81/08), tutela ambientale, approvvigionamenti, scorte, un censimento dei prodotti transitati e infine l'eventuale partecipazione alla piattaforma logistica ministeriale del Gestore dei Mercati Energetici (GME, la "borsa" del mercato elettrico italiano).

«Il mancato transito – conclude la nota Assocostieri - dei prodotti petroliferi per i depositi costieri, così dettagliatamente regolati dalle normative antifrode in materia di IVA ed accise, rischierebbe di lasciare posto ad una logistica secondaria non regolamentata e, oltremodo, difficile da assoggettare a controllo». L'associazione «auspica che i ministeri interessati e gli enti di vigilanza continuino, in linea con le prescrizioni normative, a considerare evenienza del tutto eccezionale e meritoria di adeguata giustificazione quella dello scarico di nave che non transiti per un deposito costiero di oli minerali».

06.12.19



Gas, uno scontro ideologico

Settimana caldissima per il gas, in particolare per il settore dei trasporti e della mobilità. Tanta carne al fuoco, tanti numeri, proiezioni, in uno scontro tra accusa (associazioni ambientaliste) e difesa (aziende del settore) tutto da decifrare ed esaminare. Uno scontro che rischia di prendere una traiettoria ideologica e che invece va ancorato, sì, a dati di fatto ed evidenze scientifiche, ma anche contestualizzato nelle situazioni concrete in cui le scelte devono essere fatte.

Si è partiti lunedì con lo studio Bocconi commissionato da Anigas, Assocostieri, Assogasliquidi, Assogasmetano, Ekomobil, Edison, Snam, Sol, Vulcangas, Anfia, Volkswagen e Anita. Uno studio che, come ha sottolineato Luigi De Paoli introducendo l'evento di presentazione, parte dalla constatazione che il settore dei trasporti è quello che fa più fatica a ridurre consumi ed emissioni e dall'ipotesi (da verificare) che il metano possa “dare una mano” ad affrontare questi problemi, tenendo anche presente che “l'Italia ha una posizione di partenza favorevole sia per numero di mezzi a metano che per lo sviluppo della rete di distribuzione; i tempi della transizione verso la decarbonizzazione sono necessariamente lunghi; un approccio alla mobilità sostenibile che punti su più contributi sembra in grado di dare risultati superiori e con costi (e rischi) minori che si scegliesse di privilegiare un'unica soluzione”. La risposta è stata positiva e lo studio avrà un seguito analizzando le prospettive di sviluppo dei gas rinnovabili, biometano e idrogeno. Gas, questi, che utilizzeranno per lo più le infrastrutture del metano “fossile”. E qui arriva una prima considerazione: queste infrastrutture vanno tenute in funzione ed efficienza – e le sempre nuove criticità sulle gare gas testimoniano anch'esse la necessità di una riflessione che ancora manca.

Martedì Andrea Poggio, responsabile mobilità di Legambiente, ha diffuso un articolo in cui sferra una critica ad alzo zero sull'uso del metano nei trasporti, sottolineando che il vantaggio rispetto a benzina e gasolio in termini di emissioni di gas serra e di inquinanti non c'è e in ogni caso non giustifica il favore fiscale accordato né l'investimento che il Piano energia e clima fa sul metano. Attacco che non è certo una novità dell'ultima ora e che riprende piuttosto quello “scarto” che le associazioni ambientaliste italiane ed europee hanno deciso nei confronti della mobilità a gas, dopo che per anni era stata considerata anche nel mondo ambientalista una soluzione a portata di mano per “ripulire” la mobilità.

Lo stesso giorno a Milano il Kyoto Club ha presentato uno studio sulle potenzialità del biometano da fanghi di depurazione, in un'iniziativa congiunta con la Città Metropolitana di Milano e con il Gruppo Cap. Uno studio che mette in luce come il biometano sia in grado di alimentare circa 39.000 automobili, circa 2,5 volte il numero delle auto a metano circolanti nella Città metropolitana di Milano. Il che ci porta a un secondo argomento: rottamare sic et simpliciter la filiera dell'auto a metano (cioè la filiera dell'auto a benzina) rischia di azzoppare le prospettive del biometano.

Tra ieri e mercoledì gli Amici della Terra hanno rintuzzato gli attacchi al gas sottolineando tra l'altro che le emissioni di metano dalla filiera energetica hanno una portata marginale

rispetto a rifiuti e agricoltura – che sono anche le “fonti” del biometano.

Lunedì in Liguria è stato firmato un protocollo per la diffusione del Gnl small scale, con un occhio particolare alla navigazione. Un settore che i nostri vicini francesi presidiano con una certa convinzione, come dimostrano le azioni che Total ha annunciato in settimana per far andare a gas le portacontainer che coprono le tratte verso l'Asia. In Italia ci dibattiamo tra le difficoltà di trovare un posto per un deposito costieri, rischiando di perdere questa opportunità di – quantomeno – pulire l'aria dei nostri porti. Senza contare il rischio di lasciare a secco gli oltre duemila mezzi pesanti a Gnl che girano in Italia, per via dello sciopero a Marsiglia che ha ridotto le caricazioni di autobotti destinate anche in Italia.

Altra circostanza molto concreta – per quanto non strettamente legata ai trasporti – riguarda la Sardegna. Sembrano in procinto di ripartire i tavoli sul phase out del carbone. Venerdì scorso è arrivata la notizia del prossimo via libera alla ripresa dell'attività di Eurallumina. Il vapore di cui ha bisogno la fabbrica verrà dalla centrale a carbone Enel. E quando il carbone sarà vietato? Si passerà al gas? Con quali infrastrutture? Come ha detto in settimana il presidente Arera Stefano Besseghini, la questione è delicata ed eminentemente politica: fare la dorsale potrebbe implicare investimenti (e remunerazioni) che rischiano di andare oltre l'orizzonte della decarbonizzazione previsto dal Pniec. Non basta però dire che il gas non è sufficientemente più virtuoso del carbone per determinare una scelta. Nel concreto, vanno messe sul tavolo le conseguenze sulle attività produttive, trovando alternative percorribili.

Nel numero della Staffetta di venerdì scorso abbiamo pubblicato, nello spazio della rassegna stampa settimanale, un articolo de Il Manifesto in cui si parla della “contraddizione” della Norvegia, che continua a schiacciare il pedale sulle estrazioni di idrocarburi, investendo al contempo massicciamente in soluzioni per la transizione come l'auto elettrica. Citando una studentessa di Ingegneria energetica e ambientale della Norwegian University of Science and Technology di Trondheim, l'autore riporta: “Per raggiungere i primi posti nelle classifiche mondiali degli indici di sviluppo umano noi norvegesi abbiamo sfruttato la natura: se abbiamo modellato una società che ci permette di vivere in sicurezza e in pace lo dobbiamo essenzialmente al petrolio. Questa è la prima contraddizione”. Una ricercatrice di Statkraft, primo produttore da rinnovabili in Europa, aggiunge: “Non è più possibile tracciare una linea netta tra chi investe nelle energie rinnovabili e chi, invece, investe in energie fossili: tutto è interconnesso”, partendo dalla constatazione delle politiche di investimento di Equinor.

La tensione problematica tra quello che c'è e quello che ci sarà, col gas che ci si trova giusto al centro, è emersa con forza anche giovedì al convegno di Energia Libera dedicato in larga parte al ruolo del termoelettrico flessibile nella transizione.

Da ultimo, segnaliamo il “pericolo biomasse”. In settimana la Regione Piemonte ha illustrato le proprie iniziative in materia di ambiente e qualità dell'aria. Il programma si concentra moltissimo sulla mobilità ma i grafici sulla provenienza degli agenti inquinanti, testimoniano una realtà inconfutabile: sul territorio regionale, in media annuale, oltre la metà del PM10 viene dal riscaldamento a legna e solo il 10% dai trasporti. Se si fa fuori il metano – soprattutto se lo si fa fuori in fretta – le biomasse per riscaldamento avranno una prateria davanti.

A surriscaldare il dibattito è sicuramente la prospettiva sempre più concreta di una prossima revisione della direttiva europea sulla tassazione dei prodotti energetici, su cui i 28 hanno convenuto di dar mandato alla Commissione di presentare una proposta. Tra le questioni prioritarie ci sarà sicuramente il trattamento fiscale (di favore) di cui gode il gas

naturale nel settore dei trasporti. Una scelta i cui effetti sono da ponderare attentamente.

05.12.19

Today@ OIL&NONOIL
STAFFETTA QUOTIDIANA
DAL 1933 - IL QUOTIDIANO DELLE FONTI DI ENERGIA 4 DICEMBRE 2019

"PETROLIERI D'ITALIA" UNITEVI (*)

Per riflettere insieme sul futuro del settore

I 70 anni compiuti in questi giorni da Assopetroli (v. Staffetta 22/11), dopo quelli compiuti un anno fa, il 1° giugno, dall'Unione Petrolifera (v. Staffetta 08/06/18), offrono lo spunto, insieme alla soddisfazione per il raggiungimento di questi traguardi, per alcune riflessioni sul futuro di quello che ancora insistiamo a chiamare "Petrolio Italia" nell'ambito del più vasto e composito sistema italiano dell'energia e di cui queste due associazioni costituiscono una componente rilevante. Un "petrolio Italia", va detto subito a scanso di equivoci, che ha ormai ben poco delle sue origini, quando questa fonte di energia si preparava a diventare già nel 1954 la più importante del Paese superando il carbone e l'energia idroelettrica, ben prima che analogo sorpasso venisse fatto dal gas naturale. E che oggi assomiglia invece ad una cittadella assediata o a una barca sbattuta tra le onde di cui molti non vedono l'ora che imbrocchi definitivamente il viale del tramonto per raccoglierne le spoglie. Per quanto tempo ancora potrà durare una situazione del genere? Quale è di conseguenza l'orizzonte temporale e operativo di queste associazioni? Altri venti, trenta anni per arrivare al traguardo dei 100 e anche oltre? Sono domande che pochi anni fa sarebbero state impensabili, ma che oggi non possono essere eluse.

E che potrebbero trovare risposta nella creazione di un fronte comune di tutto il downstream petrolifero italiano, che dovrebbe comprendere anche Assocostieri e Assogasliquidi. C'è infatti il rischio che questo passaggio epocale subisca una forte accelerazione. Senza dare il tempo a questo patrimonio di riorganizzarsi su nuove basi, nuovi scenari e nuove prospettive. Un patrimonio di tecnologie, risorse, reti e impianti, un business costruito e messo insieme a prezzo di molti sacrifici e di cospicui investimenti da generazioni di imprenditori, manager, tecnici, amministratori e lavoratori, tutti quelli che fino a pochi anni fa venivano chiamati i "petrolieri" e che ora, per evitare di essere messi alla gogna, preferiscono spostare l'accento su altre attività e su altre missioni. Quasi rinnegando le vecchie. Fenomeno che per

la verità è accaduto altre volte in altre fasi della transizione energetica. Per esempio nel caso dei carbonieri.

Un fronte che dovrebbe essere creato, non per attaccare altri fronti, ma per mettere a fattor comune da una parte una linea di torri di guardia e di difesa e dall'altra una strategia per riorganizzare e rilanciare questo patrimonio. L'alternativa per sopravvivere essendo quella poco consigliabile di attardarsi in guerre di campanili per accaparrarsi quel che resta del settore e per cercare di allargare il proprio orticello associativo. Con azioni di marketing mirate ad attirare i "cani sciolti" rimasti sul mercato, tra cui Api-IP con i suoi oltre 5.000 punti vendita carburanti, o a portarsi via a vicenda i rispettivi soci. Aumentando la confusione tra un'associazione e l'altra specie quando le linee di demarcazione e di rappresentanza non sono chiare e consentono anche la doppia adesione. Con il risultato che, seppure da angolazioni e interessi diversi, tutti finiscono col parlare alla fine delle stesse cose e col fare le stesse proposte. Tipico il caso del Gnl: un'occasione per allargare il proprio business e in cui tutti oggi vorrebbero impegnarsi.

Per creare questo fronte le strade sono molteplici. Partendo dall'idea più semplice, quella di un tavolo dove cominciare a confrontarsi e a valutare possibili opzioni, per arrivare

Segue a pagina 2

03.12.19



Gnl, le prospettive nei trasporti al 2030

Lo studio del progetto Green dell'università Bocconi

I consumi di Gnl small scale potranno arrivare a 4-7 miliardi di metri cubi nel 2030, di cui fino a 1,6 miliardi nell'autotrazione, fino a 2,8 miliardi nel trasporto pesante e fino a 2,4 miliardi nella navigazione. È una delle conclusioni cui giunge lo studio “Le prospettive di mercato del gas naturale (liquefatto e compresso) nel settore dei trasporti: vincoli e opportunità”, messo a punto nell'ambito del progetto di ricerca Green – Università Bocconi e presentato ieri.

Lo studio, finanziato da Anigas, Assocostieri, Assogasliquidi, Assogasmetano, Ekomobil, Edison, Snam, Sol, Vulcangas, Anfia, Volkswagen e Anita, mette a punto due scenari per ciascun comparto. Nel caso dell'auto, uno è caratterizzato da un atteggiamento del legislatore particolarmente favorevole al metano, almeno per una parte del periodo di analisi, il secondo da un atteggiamento più neutrale delle autorità pubbliche verso i veicoli a gas naturale. Nel primo caso il numero totale di veicoli a metano sarebbe pari a circa 2 milioni nel 2030, nel secondo si fermerebbe sotto 1,6 milioni, con consumi 1,6 2 mld mc al 2030.

Nel trasporto pesante sono state individuate due traiettorie di crescita sulla base di diverse assunzioni circa alcune variabili rilevanti, quali lo sviluppo della rete di distribuzione, le percorrenze medie e i consumi unitari, arrivando a ipotizzare la presenza sulle strade nazionali di un numero di veicoli compreso tra 34 e 49 mila al 2030 e consumi tra 1,8 e 2,8 mld mc.

Quanto infine alla navigazione, i consumi di Gnl sono stati calcolati a partire dai consumi energetici complessivi attesi, calcolati sulla base della futura congiuntura economica e del progressivo trasferimento di parte del traffico merci dalla modalità gomma a quella mare, ipotizzando due diverse velocità di sostituzione del derivato petrolifero, influenzate da assunzioni diverse circa l'evoluzione del contesto normativo ambientale internazionale. I consumi risultano così compresi tra 600 milioni e 2,4 mld mc.

Lo studio, ha sottolineato in apertura Luigi De Paoli, nasce dalla constatazione che il settore dei trasporti è quello che fa più fatica a ridurre i consumi e le emissioni (anche per le difficoltà di impiego delle Fer) e dall'ipotesi (da verificare) che il metano potesse “dare una mano” ad affrontare questi problemi, tenendo anche presente che “l'Italia ha una posizione di partenza favorevole sia per numero di mezzi a metano che per lo sviluppo della rete di distribuzione; i tempi della transizione verso la decarbonizzazione sono necessariamente lunghi; un approccio alla mobilità sostenibile che punti su più contributi sembra in grado di dare risultati superiori e con costi (e rischi) minori che si scegliesse di privilegiare un'unica soluzione (l'uso generalizzato del vettore elettrico?)”

Lo studio, ha detto la responsabile Susanna Dorigoni, sarà sviluppato ulteriormente analizzando il potenziale produttivo del biometano, i suoi costi e limiti, le prospettive di sviluppo e i costi di produzione dell'idrogeno blu (o decarbonizzato di matrice fossile) e

dell'idrogeno verde e quelli del metano sintetico (power to gas).

In allegato le presentazioni di De Paoli (Bocconi), Dorigoni, Perrella (Mise), Soria (Assocostieri), e Spagnoli (Gse).

03.12.19

Mobilità, il gas tra prospettive di crescita e sfide ambientali

Nel prossimo decennio i trasporti italiani assorbiranno da 4 a 7 mld mc. Uno studio del centro di ricerca Green della Bocconi presentato a Milano con Mit, Mise, Gse, Assocostieri, Anigas, AssogasMetano

*La transizione energetica è un fenomeno “opportuno e imprescindibile”, ma bisogna fare in modo che, da un lato, “non sia eccessivamente costoso” e, dall’altro, si sviluppi in maniera “graduale e ragionevole”. E’ perciò necessario “tener conto delle risorse di cui già disponiamo, come la rete di trasporto del gas naturale”, **una fonte con impatto ambientale “assolutamente inferiore” agli altri combustibili fossili** e “comparabile a quello del vettore elettrico”. A parlare è Susanna Dorigoni, ricercatrice dell’Università Bocconi, che ieri a Milano ha sintetizzato così il messaggio chiave dello studio dedicato al ruolo del gas nei trasporti, realizzato dal centro di ricerca Green dell’ateneo milanese. Un report che evidenzia le potenzialità di questa fonte come protagonista della transizione energetica in ambito mobilità, valorizzandone la competitività in ambito ambientale ed economico.*

*Intervenendo al convegno “Le prospettive del gas naturale liquefatto e compresso nei trasporti”, la studiosa ha sostenuto che per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione è necessario un approccio incentrato su un mix energetico variegato, che inserisca il **gas nella cornice di “una coesistenza sinergica di più soluzioni”**.*

*Dorigoni si è inoltre soffermata “sull’ampiezza” del mercato del gas a uso trasporti nel nostro Paese, spiegando che, secondo le previsioni dello studio, nel prossimo decennio il comparto potrà arrivare ad attestarsi su un dato compreso tra i 4 e i 7 miliardi di mc. “Le prospettive di crescita del mercato del gas naturale nel settore dei trasporti sono più che considerevoli”, ha detto, “si tratta di una strada valida e opportuna (con particolare riferimento al biometano) il cui sviluppo potrebbe consentire la sinergica compliance su due fondamentali obiettivi comunitari: **contenimento delle emissioni e penetrazione delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti**”.*

*Di qui una serie di raccomandazioni elencate nello studio: **mantenere l’attuale tassazione del metano autotrazione** e mettere a punto un sistema misto di incentivi fiscali e non per le specifiche caratteristiche dei diversi segmenti di utilizzo; proseguire nell’incentivazione del Gnl nella trazione pesante; implementare politiche locali della mobilità che riconoscano il potenziale del gas per la riduzione dell’inquinamento urbano; definire un corpus normativo chiaro, efficace e stabile che fissi regole e procedure per il bunkeraggio nei porti italiani.*

*Infine, particolare attenzione dovrebbe essere posta all’**incentivazione della produzione***

e del consumo di biometano e bio-Gnl.

Al di là della presentazione dello studio, il convegno è stato un'occasione di dibattito tra i diversi stakeholder del comparto gas, che nei loro interventi hanno restituito la poliedricità del settore, approfondendone le diverse sfaccettature e le prospettive di sviluppo.

A dare uno sguardo di più ampio respiro al confronto è stato Giovanni Perrella, della segreteria tecnica della dg Aece del Mise, che ha delineato lo scenario di contesto legato al Pniec e ai suoi obiettivi. Tra i temi toccati anche l'importanza dello **sviluppo di infrastrutture del comparto idrogeno**, emersa dalla consultazione sul Piano energia-clima, e la necessità di arrivare a un adeguato numero di stazioni di rifornimento per questa forma di mobilità. Il rappresentante del Mise ha inoltre evidenziato in generale l'efficacia dell'iter di implementazione del piano, scandita in "obiettivi intermedi", e la necessità di favorire il più possibile un percorso condiviso, "in armonia con cittadini, esperti e corpi intermedi".

Il tema degli incentivi al biometano è stato invece il focus dell'intervento di Mario Spagnoli del Gse, che ha dato un quadro normativo del settore alla luce dei punti chiave del DM 2 marzo 2018, sottolineando inoltre le **potenzialità del "modello virtuoso" e circolare** legato a questa fonte energetica. Il rappresentante del Gse ha infine ricordato il tavolo tecnico tra Mipaaf, Mise, Mianambiente e Gse volto ad approfondire "la valutazione dei sottoprodotti previsti dall'allegato del DM 2018 che hanno diritto a ottenere i 375 euro" legati alla valorizzazione di ogni Cic riconosciuto.

Il punto di vista del settore del **bunkeraggio marino** ha avuto voce, nel corso della tavola rotonda conclusiva della mattinata, nell'intervento di Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, che ha rimarcato il ruolo chiave del gas nel comparto come "driver" per favorire "competitività" e "crescita" del settore.

Marta Bucci, direttore generale di Anigas, ha invece toccato due questioni chiave più volte menzionate nel corso della mattinata: da una parte la necessità di coniugare "sostenibilità ambientale, economica e sociale" nel percorso di transizione; dall'altro i vantaggi legati alla "**valorizzazione" di un'infrastruttura esistente**, su cui il Paese ha già investito", sottolineata con forza dallo studio della Bocconi.

Il valore industriale del comparto gas e degli investimenti realizzati nel corso degli anni dalle aziende della filiera è stato ribadito da Paolo Vettori, presidente di AssogasMetano, che ha sottolineato come i risultati di questo percorso "oggi siano a disposizione di tutto il Paese". Vettori ha inoltre evidenziato come attualmente alcune realtà ambientaliste tendano a non valorizzare adeguatamente il **ruolo del gas come fonte di transizione**, puntando invece su altre fonti considerate più "green". Il tema è stato ripreso anche da Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi, che oltre a menzionare le potenzialità del gas in ottica "circolare", ha spiegato come "spetti alla politica interpretare correttamente la situazione", valorizzando adeguatamente il ruolo di questa fonte in un contesto rigoroso e scientifico.

In quest'ottica - legata all'importanza di un approccio puntuale al gas, capace di

ricoscerne il valore di fonte principe in questo periodo di transizione verso il trasporto low carbon - si può contestualizzare anche l'osservazione del segretario generale di Anita, Giuseppina Della Pepa, che ha evidenziato tra i punti di forza della ricerca della Bocconi proprio la capacità di **dare spazio in modo puntuale “alle diverse voci” del settore**, “dal trasporto leggero a quello pesante”. Il tutto con il risultato di attribuire in questo modo il giusto risalto a “quelle azioni positive”, legate a un approccio green, che nel corso degli anni vengono portate avanti nel settore.

A chiudere i lavori della mattinata il sottosegretario al ministero dei Trasporti Roberto Traversi, che ha sottolineato tra l'altro come la mobilità sostenibile sia una questione chiave e come, per favorire gli investimenti del settore privato in quest'ambito, sia necessaria una **“visione di medio e lungo periodo” che dia stabilità e certezza agli operatori**. “Il rispetto del Pianeta è fondamentale, ma per realizzare progetti ambiziosi è necessaria una roadmap nel medio e lungo termine promuovendo sinergie tra pubblico e privato”, ha detto Traversi.

Una sintesi dello studio Bocconi e le presentazioni al convegno di Green, Gse e Assocostieri sono disponibili in allegato.

https://www.youtube.com/watch?time_continue=105&v=mNdPeVrzboY&feature=emb_logo

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING