

RASSEGNA STAMPA

MAGGIO 2019

20.05.19

Primo Magazine

Investire nel GNL significa investire nell'ambiente

“Con il Quaderno 28 presentato oggi a Napoli (16 Maggio, ndr) nell'ambito di ConferenzaGNL abbiamo tracciato un quadro chiaro ed esaustivo dei vantaggi ambientali ed economici che si possono ottenere con l'uso del gas liquefatto nei trasporti. La diffusione del GNL – dichiara Antonio Malvestio, coordinatore del comitato editoriale del Freight Leaders Council – deve essere incoraggiata se il governo vuole mantenere l'impegno di ridurre le emissioni di gas serra. Un obiettivo che può essere raggiunto anche grazie alle 5 proposte individuate dal Freight Leaders Council”.

Il Quaderno, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy, è scaricabile gratuitamente dal sito www.freightleaders.org. Nel mondo circa il 30% del gas naturale viene trasportato in forma liquida, con sistemi di compressione che permettono di ridurre di oltre 600 volte il volume (a pressione atmosferica) e rendono flessibile l'approvvigionamento della materia prima. Sviluppare una rete di infrastrutture capace di rendere disponibile il GNL come carburante contribuirebbe ad abbattere le emissioni di CO2 fino al 15% rispetto ai combustibili tradizionali, dimezzare gli ossidi di azoto e annullare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo. In Italia sono già operative 44 stazioni di rifornimento che servono 2.000 camion in circolazione.

Numeri in forte aumento che dimostrano come il GNL possa già contare su una filiera privata in grado di sostenerlo. Anche la rete europea si sta attrezzando per rifornire i circa 6.000

camion immatricolati in Europa: sono già attivi 150 impianti in 13 diversi paesi e a breve anche Polonia e Bulgaria inaugureranno le prime stazioni di servizio. Rispetto al gasolio, il carburante più utilizzato oggi nel trasporto pesante, il GNL offre anche un altro vantaggio: il prezzo. Le analisi presenti nel Quaderno dimostrano che il GNL costa il 43% in meno del diesel (dati 2017) al netto del rimborso dell'accisa previsto per il trasporto commerciale.

18.05.19



Assocostieri, pronta a cogliere le opportunità del GNL

The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo - Assocostieri, pronta a cogliere le opportunità del GNL - Centrali per l'approvvigionamento e la filiera dello Small Scale

NAPOLI - **Assocostieri**, associazione di riferimento per il settore della logistica energetica in Italia, in seguito alla partecipazione all'iniziativa **"The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo Summit"** di Napoli organizzata da Conferenza GNL, in una nota fa sapere di essere: **"pronta ad affiancare i propri associati nel cogliere le diverse opportunità che sono legate allo sviluppo del GNL"**.

"Dall'approvvigionamento alla rigassificazione, passando per la distribuzione e lo stoccaggio, **Assocostieri rappresenta le aziende leader di mercato in questi settori.**"

- "In particolare, le attività svolte dall'Associazione rappresentano un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio per mezzo del GNL, un settore che si caratterizza per gli ampi margini di crescita".

"Tra le iniziative promosse" - scrive nella nota l'associazione: "la firma del protocollo per il bunkeraggio marino presso il MIT, la partecipazione alle consultazioni promosse dall'Autorità e il supporto alla definizione degli aspetti operativi del bunkeraggio marino di GNL."

17.05.19

il Giornale.it

(Gas naturale liquefatto) il Freight Leaders Council ha voluto dedicare una pubblicazione, il Quaderno 28, al ruolo del GNL nel processo di transizione verso l'impatto zero.

Dal GNL tanti benefici per il trasporto pesante I 2.000 camion alimentati a GNL (Gas naturale liquefatto) che circolano in Italia dimostrano come gli operatori stiano già utilizzando tecnologie capaci di ridurre l'impatto ambientale delle proprie flotte, ma individuare e sostenere soluzioni efficienti per ridurre le emissioni nel settore dei trasporti è una opportunità che governi e istituzioni non possono perdere. Per questo il Freight Leaders Council ha voluto dedicare una pubblicazione, il Quaderno 28, al ruolo del GNL nel processo di transizione verso l'impatto zero. Il Quaderno è stato realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori e NGV Italy.

“Per la logistica il GNL è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile – ha dichiarato Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council –. Il tema della sostenibilità ambientale, insieme a quella economica e sociale, resta centrale nel lavoro della nostra associazione e per questo ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole”. “Il Quaderno è la prima pubblicazione in Italia rivolta a un pubblico più ampio degli addetti ai lavori – ha dichiarato Diego Gavagnin, Coordinatore di ConferenzaGNL -. Nell'immediato sono i trasportatori e i camionisti i più interessati, già adesso può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l'arrivo di traghetti e navi da crociera a GNL, e presto anche dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, altri settori dove si inizia ad usare il metano liquido.” La diffusione del GNL è stata molto rapida negli ultimi anni, in particolare per il trasporto stradale pesante. Un segnale di interesse è la crescita rapidissima della rete delle stazioni di rifornimento (erano 38 a fine 2018 ma ci sono nuove inaugurazioni) e le manifestazioni di interesse per sviluppare nuove infrastrutture nelle aree portuali per servire le prime navi che stanno navigando nei nostri mari. Trasformare in forma liquefatta il gas significa sottoporre il metano alla temperatura di -161 gradi centigradi così da ridurre di oltre 600 volte (a pressione atmosferica) il volume, con considerevoli vantaggi in termini di ingombro e trasportabilità. La sua applicazione nei trasporti permette di abbattere fino al 15 per cento di CO2 rispetto ai carburanti tradizionali, dimezzare gli ossidi di azoto e annullare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo. Un vantaggio nel trasporto marittimo, poiché in alcune aree navigabili le norme internazionali impongono limiti al tenore di zolfo nei combustibili, i cui livelli andranno a inasprirsi dal 2020. Anche la sostenibilità economica del GNL è un aspetto incoraggiante per gli operatori, visto che il gas liquefatto costa il 43 per cento in meno del gasolio (dati 2017) al netto del rimborso dell'accisa previsto. Il Quaderno offre un quadro completo dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto

stradale, navale e ferroviario, fotografa il contesto normativo e lo sviluppo delle infrastrutture. Un capitolo è dedicato alle misure di sostegno più opportune per accelerarne lo sviluppo. Il dinamismo dimostrato dal settore privato va accompagnato da un'indicazione di volontà chiara da parte della politica. Il Freight Leaders Council ha individuato 5 step per raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL.

1 – Un piano nazionale operativo. Dall'analisi condotta nel Quaderno emerge la necessità di definire una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore. In questo ambito sono quattro le priorità: la definizione di un piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di GNL ship to ship e un piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti.

2 – Regime fiscale determinato per legge. Per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti, serve un impegno da parte del Governo sul regime fiscale da applicare al GNL. Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima ha previsto che le accise sul GNL non mutino fino al 2030, ma agli operatori serve certezza normativa.

3 – Rinnovo del parco veicoli. Oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il Governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio-GNL, analogamente a quanto deciso in Germania per il biennio 2019-2020.

4 – Sostenere la produzione dei biocarburanti. Occorre creare le condizioni per un'accelerazione delle produzioni di bio-gas e quindi di bio-GNL. Per andare in questa direzione, un primo passo dovrà essere la definizione di un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL.

5 – Sostenere l'uso del GNL per le navi. Accelerare gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture può avere un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera utile al rifornimento delle navi. È necessario infine avere una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare "chiuso" Mediterraneo, che potrebbe diventare area ECA (Emission Control Area).

16.05.19



Malvestio (FLC): Investire nel GNL è investire nell'ambiente

"Con il Quaderno 28 presentato oggi a Napoli nell'ambito di ConferenzaGNL abbiamo tracciato un quadro chiaro ed esaustivo dei vantaggi ambientali ed economici che si possono ottenere con l'uso del gas liquefatto nei trasporti. La diffusione del GNL - dichiara Antonio Malvestio, coordinatore del comitato editoriale del Freight Leaders Council - deve essere incoraggiata se il governo vuole mantenere l'impegno di ridurre le emissioni di gas serra. Un obiettivo che può essere raggiunto anche grazie alle 5 proposte individuate dal Freight Leaders Council".

Nel mondo circa il 30% del gas naturale viene trasportato in forma liquida, con sistemi di compressione che permettono di ridurre di oltre 600 volte il volume (a pressione atmosferica) e rendono flessibile l'approvvigionamento della materia prima. Sviluppare una rete di infrastrutture capace di rendere disponibile il GNL come carburante contribuirebbe ad abbattere le emissioni di CO2 fino al 15% rispetto ai combustibili tradizionali, dimezzare gli ossidi di azoto e annullare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo.

In Italia sono già operative 44 stazioni di rifornimento che servono 2.000 camion in circolazione. Numeri in forte aumento che dimostrano come il GNL possa già contare su una filiera privata in grado di sostenerlo. Anche la rete europea si sta attrezzando per rifornire i circa 6.000 camion immatricolati in Europa: sono già attivi 150 impianti in 13 diversi paesi e a breve anche Polonia e Bulgaria inaugureranno le prime stazioni di servizio. Rispetto al gasolio, il carburante più utilizzato oggi nel trasporto pesante, il GNL offre anche un altro vantaggio: il prezzo. Le analisi presenti nel Quaderno dimostrano che il GNL costa il 43% in meno del diesel (dati 2017) al netto del rimborso dell'accisa previsto per il trasporto commerciale.

Il dinamismo dimostrato dal settore privato va accompagnato da una chiara volontà politica a sostegno dello sviluppo di questo carburante. Il Freight Leaders Council ha individuato 5 step per raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL:

1- Un piano nazionale operativo. Dall'analisi condotta nel Quaderno emerge la necessità di definire una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore. In questo ambito sono quattro le priorità: la definizione di un piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di GNL ship to ship e un piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti.

2- Regime fiscale determinato per legge. Per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti, serve un impegno da parte del Governo sul regime fiscale da applicare al GNL. Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima ha previsto che le accise sul GNL non mutino fino al 2030, ma agli operatori serve certezza normativa.

3- Rinnovo del parco veicoli. Oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il Governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio - GNL, analogamente a quanto deciso in Germania per il biennio 2019-2020.

4- Sostenere la produzione dei biocarburanti. Occorre creare le condizioni per un'accelerazione delle produzioni di bio-gas e quindi bio-GNL. Per andare in questa direzione, un primo passo dovrà essere la definizione di un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL.

5- Sostenere l'uso del GNL per le navi. Accelerare gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture può avere un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera utile al rifornimento delle navi. È necessario infine avere una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare "chiuso" Mediterraneo, che potrebbe diventare area ECA (Emission Control Area).

Il Quaderno, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy, è scaricabile gratuitamente dal sito www.freightleaders.org.

16.05.19


Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo

ASSOCOSTIERI: pronti a cogliere le opportunità del GNL. Siamo centrali per l'approvvigionamento e la filiera dello Small Scale

Napoli, 15-16 maggio 2019 – ASSOCOSTIERI saluta con interesse l'iniziativa "The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo Summit" organizzata da ConferenzaGNL.

Come Associazione di riferimento per il settore della logistica energetica in Italia, ASSOCOSTIERI è pronta ad affiancare i propri associati nel cogliere le diverse opportunità che sono legate allo sviluppo del GNL.

Dall'approvvigionamento alla rigassificazione, passando per la distribuzione e lo stoccaggio, ASSOCOSTIERI rappresenta le aziende leader di mercato in questi settori.

In particolare, le attività svolte dall'Associazione rappresentano un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio per mezzo del GNL, un settore che si caratterizza per gli ampi margini di crescita.

Tra le iniziative promosse dall'Associazione ricordiamo: la firma del protocollo per il bunkeraggio marino presso il MIT, la partecipazione alle consultazioni promosse dall'Autorità e il supporto alla definizione degli aspetti operativi del bunkeraggio marino di GNL.

ASSOCOSTIERI, inoltre, attraverso il suo operato, collabora anche con le istituzioni locali, come nel caso della sottoscrizione dell'accordo di collaborazione per lo sviluppo del gas naturale liquefatto in Sardegna.

ASSOCOSTIERI è l'Associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica. In particolare, sono parte dell'Associazione le società attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali e fiscali di oli minerali, prodotti chimici e GPL, biodiesel, depositi e terminali di rigassificazione di GNL. L'Associazione rappresenta, da oltre 35 anni, gli interessi degli operatori del settore, svolgendo un lavoro continuativo e proattivo di accreditamento dei propri associati e delle loro tematiche di interesse presso gli stakeholder di riferimento

16.05.19

asknews

Malvestio (FLC): Investire nel GNL è investire nell'ambiente

“Con il Quaderno 28 presentato oggi a Napoli nell’ambito di ConferenzaGNL abbiamo tracciato un quadro chiaro ed esaustivo dei vantaggi ambientali ed economici che si possono ottenere con l’uso del gas liquefatto nei trasporti. La diffusione del GNL – dichiara Antonio Malvestio, coordinatore del comitato editoriale del Freight Leaders Council – deve essere incoraggiata se il governo vuole mantenere l’impegno di ridurre le emissioni di gas serra. Un obiettivo che può essere raggiunto anche grazie alle 5 proposte individuate dal Freight Leaders Council”. Nel mondo circa il 30% del gas naturale viene trasportato in forma liquida, con sistemi di compressione che permettono di ridurre di oltre 600 volte il volume (a pressione atmosferica) e rendono flessibile l’approvvigionamento della materia prima. Sviluppare una rete di infrastrutture capace di rendere disponibile il GNL come carburante contribuirebbe ad abbattere le emissioni di CO2 fino al 15% rispetto ai combustibili tradizionali, dimezzare gli ossidi di azoto e annullare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo. In Italia sono già operative 44 stazioni di rifornimento che servono 2.000 camion in circolazione. Numeri in forte aumento che dimostrano come il GNL possa già contare su una filiera privata in grado di sostenerlo. Anche la rete europea si sta attrezzando per rifornire i circa 6.000 camion immatricolati in Europa: sono già attivi 150 impianti in 13 diversi paesi e a breve anche Polonia e Bulgaria inaugureranno le prime stazioni di servizio. Rispetto al gasolio, il carburante più utilizzato oggi nel trasporto pesante, il GNL offre anche un altro vantaggio: il prezzo. Le analisi presenti nel Quaderno dimostrano che il GNL costa il 43% in meno del diesel (dati 2017) al netto del rimborso dell’accisa previsto per il trasporto commerciale. Il dinamismo dimostrato dal settore privato va accompagnato da una chiara volontà politica a sostegno dello sviluppo di questo carburante. Il Freight Leaders Council ha individuato 5 step per raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL:

1- Un piano nazionale operativo. Dall’analisi condotta nel Quaderno emerge la necessità di definire una strategia che renda più efficiente l’aspetto logistico del settore. In questo ambito sono quattro le priorità: la definizione di un piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di GNL ship to ship e un piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti.

2- Regime fiscale determinato per legge. Per consentire agli operatori dell’autotrasporto di pianificare i propri investimenti, serve un impegno da parte del Governo sul regime fiscale da applicare al GNL. Il Piano Nazionale Integrato per l’Energia ed il Clima ha previsto che le accise sul GNL non mutino fino al 2030, ma agli operatori serve certezza normativa.

3- Rinnovo del parco veicoli. Oltre agli attuali aiuti per l’acquisto dei mezzi, il Governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio – GNL, analogamente a quanto deciso in Germania per il biennio 2019-2020.

4- Sostenere la produzione dei biocarburanti. Occorre creare le condizioni per

un'accelerazione delle produzioni di bio-gas e quindi bio-GNL. Per andare in questa direzione, un primo passo dovrà essere la definizione di un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL.

5- Sostenere l'uso del GNL per le navi. Accelerare gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture può avere un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera utile al rifornimento delle navi. È necessario infine avere una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare "chiuso" Mediterraneo, che potrebbe diventare area ECA (Emission Control Area). Il Quaderno, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Confrtrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy, è scaricabile gratuitamente dal sito

www.freightleaders.org.

16.05.19



Assocostieri: pronti a cogliere le opportunità del Gnl

ASSOCOSTIERI saluta con interesse l'iniziativa "The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo Summit" organizzata da ConferenzaGNL. Come Associazione di riferimento per il settore della logistica energetica in Italia, ASSOCOSTIERI è pronta ad affiancare i propri associati nel cogliere le diverse opportunità che sono legate allo sviluppo del GNL. Dall'approvvigionamento alla rigassificazione, passando per la distribuzione e lo stoccaggio, ASSOCOSTIERI rappresenta le aziende leader di mercato in questi settori. In particolare, le attività svolte dall'Associazione rappresentano un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio per mezzo del GNL, un settore che si caratterizza per gli ampi margini di crescita. Tra le iniziative promosse dall'Associazione ricordiamo: la firma del protocollo per il bunkeraggio marino presso il MIT, la partecipazione alle consultazioni promosse dall'Autorità e il supporto alla definizione degli aspetti operativi del bunkeraggio marino di GNL. ASSOCOSTIERI, inoltre, attraverso il suo operato, collabora anche con le istituzioni locali, come nel caso della sottoscrizione dell'accordo di collaborazione per lo sviluppo del gas naturale liquefatto in Sardegna.

16.05.19



Energia: giunto oggi a conclusione a Napoli "The small scale Lng use, Euro-Mediterranean conference & expo

Nel corso della giornata il Freight leaders council ha presentato al pubblico di ConferenzaGnl il Quaderno 28, recente pubblicazione, dedicata al ruolo del Gnl nel processo di transizione verso l'impatto zero. Il Quaderno, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGnl e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, Wec, Ref-E, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, Ngv Italy propone al suo interno 5 punti per raggiungere un livello ottimale di diffusione del Gnl in Italia. Nella cornice della Conference & Expo le società Ecospray technologies e Gas and Heat hanno siglato un MoU per la progettazione e la fornitura di impianti per il trattamento del boil off gas.

16.05.19

 Messaggero Marittimo .it

Small scale Lng: il supporto di Assocostieri e Olt Offshore

La società è pronta per la conversione del terminale

[Olt Offshore Lng Toscana](#) e [Assocostieri](#) sosterranno l'iniziativa di ConferenzaGnl **[“The Small scale Lng use, Euro-Mediterranean conference & Expo summit”](#).**

Come Associazione di riferimento per il settore della logistica energetica in Italia, Assocostieri è pronta ad affiancare i propri associati nel cogliere le diverse opportunità che sono legate allo sviluppo del Gnl. A tale scopo, in particolare, per promuovere la diffusione del bunkeraggio per mezzo del Gnl, un settore che si caratterizza per gli ampi margini di crescita, diverse le iniziative promosse dall'Associazione: la firma del protocollo per il bunkeraggio marino al Mit, la partecipazione alle consultazioni promosse dall'Autorità e il supporto alla definizione degli aspetti operativi del bunkeraggio marino di Gnl.

L'iniziativa, occasione per promuovere il dialogo e l'incontro tra tutti gli stakeholder è essenziale per incentivare la crescita del Paese in questo settore strategico. “Siamo convinti -dicono da Olt Offshore Lng Toscana- che sia necessario promuovere una comunicazione più capillare per far comprendere l'importanza dello Small scale Lng. In tale ottica, appena sarà ultimata la fase autorizzativa, la società è pronta ad accelerare per fornire questo nuovo servizio”.

A Marzo di quest'anno, infatti, è stato avviato l'iter per attivare i servizi Small scale Lng, con l'obiettivo di scaricare, a partire dal 2021, **fino a 41 bettoline l'anno**, ognuna con una lunghezza compresa tra i 90 e i 120 metri.

Nel frattempo, Fsr Toscana sta lavorando a pieno regime, fornendo un contributo significativo alla sicurezza e alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento. Il terminale ha ricevuto Gnl da Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Perù, Qatar, Trinidad e Tobago, Unione europea oltre agli Usa.

“Accanto alle importanti performance operative -proseguono dalla società- è necessario mettere in risalto le altrettanto rilevanti prestazioni del terminale da un punto di vista di **sicurezza e ambiente**. Il terminale Olt ha ottenuto lo scorso anno la registrazione EMAS ed è riconosciuto dalle istituzioni pubbliche di riferimento come una best practice per quanto dimostrato in termini di sostenibilità”.

15.05.19

LA GAZZETTA MARITTIMA

Assocostieri: precursori nel GNL



Marika Venturi

Assocostieri è impegnata da sempre sul tema della sostenibilità, e la sua presidente Marika Venturi, ha cortesemente ripreso il tema nella nostra intervista che segue.

GENOVA – Presidente Venturi cresce il numero di navi che utilizzano il GNL ma la rete di rifornimento nei porti sembra in forte ritardo. La sua Associazione ha progetti in merito?

“L'utilizzo del GNL per il
A.F.
(segue a pagina 10)

Assocostieri: precursori

settore terrestre ha registrato una forte crescita negli ultimi 5 anni; basti pensare al numero di motrici presenti in Italia passati da poche unità nel 2014 a più di un migliaio secondo le ultime stime, anche a seguito dell'incremento del numero di distributori dove poter reperire questo combustibile passati da circa 3 nel 2014 a più di 30. Questo ci conferma come il GNL oltre ad essere un combustibile che può mantenere le stesse performance tecniche dei combustibili tradizionali, risulta essere apprezzato anche per i benefici ambientali che porta.

Nel settore marittimo, il ritmo di crescita risulta essere meno sostenuto rispetto a quello che sta

avvenendo nel settore terrestre ma è un mercato che lentamente si sta aprendo. Nel Nord Europa, dopo l'entrata del Mar del Nord, del Mar Baltico e della Manica nelle aree SECA si è registrato un aumento delle navi che utilizzano il GNL e iniziano ad essere operative le prime navi da crociera ordinate alcuni anni fa. Questo darà un impulso notevole per lo sviluppo del mercato.

Nel Mediterraneo la situazione

risulta essere in uno stato embrionale rispetto alla situazione descritta precedentemente del Nord Europa; ciò nonostante siamo stati precursori nella compagine italiana, abbiamo supportato il ministero durante il periodo di discussione aperta per la redazione dell'impianto legislativo italiano che ha portato alla stesura del dlgs. 257 del 2016; in seguito abbiamo aperto un tavolo permanente sul tema del GNL per i trasporti marittimi, abbiamo dialogato con le Autorità, con le Amministrazioni e con le imprese nostre associate per cercare di promuovere lo sviluppo di questo mercato cercando in particolare di far conciliare il quadro regolatorio con le necessità delle imprese.

Assocostieri ha, inoltre, sottoscritto un Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del bunkeraggio marino con la Regione Sardegna e con l'Autorità portuale del Mar di Sardegna”.

Gli indirizzi mondiali sulla politica energetica sembrano puntare su drastiche riduzioni dell'uso di carburanti derivati dal petrolio. I depositi costieri sono destinati a ridimensionarsi o a convertirsi?

“Secondo le nostre previsioni prima di poter abbandonare definitivamente le fonti fossili sarà necessario un adeguamento infrastrutturale che necessiterà di molti anni; quindi, al momento, possiamo prevedere una graduale riduzione ma non prevederei una totale conversione. Aggiungo che il GNL, ma anche il GPL, sono stati identificati come i migliori combustibili che potranno essere utilizzati a seguito dell'introduzione dei nuovi regolamenti più stringenti

in fatto di emissioni. In particolare, la tecnologia alla base del GNL è già presente dagli anni Sessanta quindi possiamo parlare di una tecnologia ormai matura e sicura ed economicamente sostenibile quindi sostenibile per il prossimo futuro”.

Le normative per il fuel navale a bassa o nessun componente di zolfo potranno trovare concreta attuazione nei termini stabiliti da IMO o sarà necessario a suo parere una proroga per problemi di produzione e distribuzione?

“Ho paura che i problemi ambientali non possano più attendere soluzioni, come ci dimostrano le ultime manifestazioni a livello mondiale che stanno avendo luogo in questi ultimi mesi; e mi aspetto che non vengano accettate proroghe, anzi si è già accennato, prima nella precedente Strategia Energetica Nazionale poi nell'attuale PNIEC della possibile istituzione di un'area SECA nel Mediterraneo se così fosse, si darebbe una chiara indicazione da parte delle istituzioni su quale direzione intraprendere, verso l'utilizzo di combustibili più sostenibili per l'ambiente”.

14.05.19

Today@

Start up da record per il GNL nei trasporti

Nella quinta Conferenza Internazionale sugli usi diretti del GNL del 15 e 16 maggio a Napoli il racconto dell'exploit del metano liquido in Europa e in Italia nel terrestre, mentre erompe il marittimo e si affacciano ferrovie e vettori spaziali. L'impegno sulla logistica e l'impeto per la mini liquefazione, verso un futuro di GNL rinnovabile. In Italia investimenti per 1.800 miliardi (300 milioni nel 2017)

Come già nel 2017, è Napoli la capitale euro-mediterranea dello "Small Scale LNG", l'uso diretto del metano liquido come combustibile per i trasporti terrestri pesanti, marittimi, ferroviari e spaziali. Al centro delle oltre 60 relazioni della quinta Conferenza Internazionale sugli usi diretti del GNL - "The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo", Napoli, 15/16 Maggio - lo stato dell'arte euro-mediterraneo e le prospettive future del settore, che ha visto negli scorsi due anni un eccezionale avanzamento in ambito terrestre, giunto in Europa a circa 200 stazioni di servizio con più di 5000 camion in circolazione; il consolidamento del trasporto marittimo dei ferry nel Mare del Nord e l'arrivo nel 2019 delle grandi navi da crociera, con rifornimenti che passano da centinaia a migliaia di m³; le prime sperimentazioni europee in ambito ferroviario, dopo le esperienze di Stati Uniti e Russia; i successi dei collaudi per i vettori spaziali. Tutto questo guardando ai settori di utilizzo, ma altrettanto sarà raccontato e analizzato da alcuni tra i massimi esperti mondiali in merito alle tecnologie per la produzione locale del GNL e per la sua evoluzione da combustibile fossile a rinnovabile. Le principali imprese impegnate in ambito euro-mediterraneo sono presenti e illustreranno realizzazioni e progetti futuri.

L'evento conferma la propria vocazione di occasione di incontro e confronto trasversale rispetto agli impieghi settoriali, per favorire contaminazioni positive, disseminazione di tecniche e idee, trasferimenti di tecnologie in ambiti diversi, grazie ad un combustibile utilizzabile in tutti gli usi, senza necessità di adattamenti particolari. Gli ultimi due anni hanno registrato il consolidamento del settore in Asia, America del Nord e in Europa, con il Settentrione più avanti sugli usi marittimi e il Meridione in quelli del trasporto terrestre, ma oltre alle navi da crociera presto nel Mediterraneo navigheranno anche le portacontainer sulla rotta tra Suez e Gibilterra.

Negli scorsi due anni l'Italia ha avuto il maggiore sviluppo, con investimenti in corso, dichiarati dalle imprese e calcolati da REF-E e Conferenza GNL, passati da circa 300 milioni a oltre 1.783 milioni di cui: 132 milioni di euro per i depositi presso i rigassificatori e quelli costieri; 62 milioni per le stazioni di servizio GNL, L-CNG e i depositi presso industrie; 302 milioni per le reti isolate alimentate a GNL; 243 milioni per i camion e le autocisterne a GNL; 300 milioni per il maggior costo delle navi a GNL costruite in cantieri italiani; 240 milioni per la mini liquefazione e la produzione di bio-GNL; 64 milioni per l'acquisto del GNL (tutto all'estero); 440 milioni per il maggior costo della costruzione delle navi da crociera e di quelle cisterna in cantieri non italiani.

Le società di trasporto terrestre e gli armatori scelgono il GNL, più che per i prezzi

vantaggiosi rispetto a quelli dei prodotti petroliferi, per la sensibilità ambientale dell'opinione pubblica e dei propri clienti, ma anche per armonizzarsi agli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni climalteranti. Su questa strada anche la ricerca scientifica e tecnologica, che lavora per produrre "GNL rinnovabile". Non solo GNL di origine biologica, ma anche GNL sintetico (power to gas: idrogeno da fonti rinnovabili elettriche mescolato con CO₂ sottratta all'ambiente) e miscele di ossigeno e metano liquidi. L'iniziativa vede come sponsor principali Edison, Gas and Heat- Higas, Snam, seguiti da DNV-GL, Ecospray, Iveco, Liquigas, Olt, Polargas, Siad, Tecnogas, Vanzetti, Wartsila, affronta i megatrend del settore in sei sessioni e una tavola rotonda. I lavori della prima sessione, che pone l'accento sul ruolo del GNL per una transizione energetica sostenibile, saranno introdotti da Luigi Paganetto, vicepresidente della Cassa Depositi e Prestiti e da Vincent Demoury di GIIGNL. Seguiranno Nataliya Zaiser, General Secretary, WEC Russia, Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità portuale del Tirreno centrale, Mikhail Likhachev, Direttore Generale della Gazprom Gas Motor, Pierre Vergerio, Vice presidente per il Gas di EDISON, Emanuele Gesù, a capo dello Scale LNG di Snam e Claudio Evangelisti, amministratore delegato di Higas. La rapida crescita degli anni più recenti pone un problema di offerta del GNL soprattutto per il rifornimento delle navi.

In nessun porto del Mediterraneo è possibile il rifornimento diretto dai depositi e le navi cisterna non sanno dove ricorrere al servizio ship to ship. Il punto di approvvigionamento più vicino al Mediterraneo è Zeebrugge, nel Canale della Manica. Su questo tema nel primo pomeriggio del 15 si svolgerà la sessione speciale "Come rifornire il mercato di GNL?". Alla relazione introduttiva di Steve Esau di SEA/LNG, Steve Esau – General Manager, SEALNG, seguiranno gli interventi di Fabio Dattilo, Capo dei Vigili del Fuoco italiani, Francesco Franchi di Federchimica- Assogasliquidi, Marcello Di Caterina di ALIS, Michele Governatori della European Energy Retailers, Luca Gazzera della Vanzetti Engineering, Alessandro Fino, di OLT Offshore LNG Toscana.

A seguire si entrerà nel vivo dei settori "Trasporti terrestri pesanti e ferroviari" e "Trasporto marittimo" in due sessioni parallele: alla prima parteciperanno Andrea Gerini, di NGVA Europe, Massimo Marciani, del Freight Leaders Council, Nicola Pascale di ASSTRA, Iaria Danesi, esperta di GNL ferroviario, Valentina Infante di Edison, Andrea Fioravanti di Snam; Fabrizio Buffa di Iveco, Massimo Rizzi di Tecnogas.

Alla seconda sessione, dopo la relazione introduttiva di Mauro Coletta del Ministero Infrastrutture e trasporti, prenderanno parte Marika Venturi di Assocostieri, Giacomo Fabbri di Assogasliquidi, Umberto D'Amato di Confitarma, Franco Porcellacchia di Carnival Corp., Bartłomiej Zygmunt Kolosowski della DNV GL.

La sessione plenaria del 16 vuole approfondire il ruolo del GNL in Italia, Europa e nella regione mediterranea, guardando con attenzione al Medio Oriente e all'Africa. Alle relazioni introduttive di Houda Allal dell'OME e Jean Mark Leroy del GIE seguiranno Daria Nochevnik del Greek Energy Forum, Calogero Burgio di MEDports association, Tommaso Franci di REF-E, Federico Meloni di GNL Sardegna, Mauro Evangelisti di Gas & Heat, Mats Fagerberg di Avenir LNG.

A seguire, la tradizionale tavola rotonda con i dirigenti ministeriali dell'Area mediterranea, che ripropone il quesito sul come promuovere l'uso del GNL in questa regione. Moderati da Paolo D'Ermo del WEC Italia, parteciperanno Houda Allal dell'OME, Vincenzo De Luca del Ministero italiano degli affari esteri, Gomez Benusiglio del Comitato sicurezza energetica dell'OME, Leonidas Kioussis della Commissione Europea, Adnene Masmoudi della tunisina STEG, Ashutosh Shastri del Global Gas Centre, M. Burak Tüfek.ioğ lu - Energy

Expert, dell'Autorità turca di regolazione dell'energia.

Le due sessioni parallele pomeridiane del secondo giorno sono dedicate agli sviluppi tecnologici e ambientali del settore, con la mini liquefazione e il "GNL rinnovabile" come protagonisti della prima, mentre la seconda si concentrerà sull'innovazione tecnologica come chiave di successo, con finestre sulle reti e le industrie isolate. Per la prima volta nell'ambito della conferenza sugli usi del GNL si parlerà anche di lanciatori satellitari.

Alla prima sessione, dopo la relazione introduttiva di Nicolas Jensen di Eurogas, parteciperanno Christoph Menzel del WEC Germania, Cristiano Fiameni del CIG, Lorenzo Maggioni del CIB, Gianluca Pasini della Promostudi Foundation di La Spezia, Frank Harteveld di Wärtsilä, Pierangelo Ponzoni di Ecospray Technologies. La seconda sessione vedrà l'intervento introduttivo da parte di Romano Giglioli dell'Università di Pisa, cui seguiranno Francesco Creta, dell'Università La Sapienza di Roma, Daniele Kajon – di Avio aerospazio, Filippo Bernocchi di ANCITEL, Massimiliano Naso di Liquigas, Giuseppe Bernardelli di Emerson, Pierluigi Gritti di SIAD.

14.05.19

Today@

Freight presenta un Quaderno sul GNL con 5 step per la riduzione delle emissioni nei trasporti

Il lavoro verrà presentato il 16 maggio a Napoli nel corso della quinta Conferenza Internazionale sugli usi diretti del GNL promosso da ConferenzaGNL

I 2.000 camion alimentati a GNL (Gas naturale liquefatto) che circolano in Italia dimostrano come gli operatori stiano già sperimentando soluzioni capaci di ridurre l'impatto ambientale delle proprie flotte, ma individuare e sostenere soluzioni efficienti per ridurre le emissioni nel settore dei trasporti è una opportunità che governi e istituzioni non possono perdere. Per questo il Freight Leaders Council ha voluto dedicare un intero Quaderno, il Quaderno 28, al ruolo del GNL nel processo di transizione verso l'impatto zero.

Il Quaderno, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Confrtrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy, verrà presentato il 16 maggio prossimo, ore 12.00 nell'ambito della quinta Conferenza Internazionale sugli usi diretti del GNL - "The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo" – in programma a Napoli, Mostra d'Oltremare, 15 – 16 maggio. In quell'occasione verrà illustrato il volume che sarà scaricabile, a partire dallo stesso giorno, gratuitamente dal sito www.freightleaders.org.

"Per la logistica il GNL è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile – ha dichiarato Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council – Il tema della sostenibilità ambientale, insieme a quella economica e sociale, resta centrale nel lavoro della nostra associazione e per questo ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole".

"Il Quaderno è la prima pubblicazione in Italia rivolta a un pubblico più ampio degli addetti ai lavori - ha dichiarato Diego Gavagnin, Coordinatore di ConferenzaGNL. Nell'immediato sono i trasportatori e i camionisti i più interessati, già adesso può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l'arrivo di traghetti e navi da crociera a GNL, e presto anche dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, altri settori dove si inizia ad usare il metano liquido."

La diffusione del GNL è stata molto rapida negli ultimi anni, in particolare per il trasporto stradale pesante. Un segnale di interesse è la crescita rapidissima della rete delle stazioni di rifornimento (erano 38 a fine 2018 ma ci sono nuove inaugurazioni) e le manifestazioni di interesse per sviluppare nuove infrastrutture nelle aree portuali per servire le prime navi che stanno navigando nei nostri mari. Trasformare in forma liquefatta il gas significa sottoporre il metano alla temperatura di -161 gradi centigradi così da ridurre di oltre 600 volte (a pressione atmosferica) il volume, con considerevoli vantaggi in termini di ingombro e trasportabilità. La sua applicazione nei trasporti permette di abbattere fino al 15 per cento di CO₂ rispetto ai carburanti tradizionali, dimezzare gli ossidi di azoto e annullare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo. Un vantaggio nel trasporto marittimo, poiché in

alcune aree navigabili le norme internazionali impongono limiti al tenore di zolfo nei combustibili, i cui livelli andranno a inasprirsi dal 2020. Anche la sostenibilità economica del GNL è un aspetto incoraggiante per gli operatori, visto che il gas liquefatto costa il 43 per cento in meno del gasolio (dati 2017) al netto del rimborso dell'accisa previsto.

Il Quaderno offre un quadro completo dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto stradale, navale e ferroviario, fotografa il contesto normativo e lo sviluppo delle infrastrutture. Un capitolo è dedicato alle misure di sostegno più opportune per accelerarne lo sviluppo. Il dinamismo dimostrato dal settore privato va accompagnato da un'indicazione di volontà chiara da parte della politica. Il Freight Leaders Council ha individuato 5 step per raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL:

1- Un piano nazionale operativo . Dall'analisi condotta nel Quaderno emerge la necessità di definire una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore. In questo ambito sono quattro le priorità: la definizione di un piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di GNL ship to ship e un piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti.

2- Regime fiscale determinato per legge . Per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti, serve un impegno da parte del Governo sul regime fiscale da applicare al GNL. Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima ha previsto che le accise sul GNL non mutino fino al 2030, ma agli operatori serve certezza normativa.

3- Rinnovo del parco veicoli . Oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il Governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio – GNL, analogamente a quanto deciso in Germania per il biennio 2019-2020.

4- Sostenere la produzione dei biocarburanti . Occorre creare le condizioni per un'accelerazione delle produzioni di bio-gas e quindi di bio-GNL. Per andare in questa direzione, un primo passo dovrà essere la definizione di un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL.

5- Sostenere l'uso del GNL per le navi. Accelerare gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture può avere un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera utile al rifornimento delle navi. È necessario infine avere una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare "chiuso" Mediterraneo, che potrebbe diventare area ECA (Emission Control Area).

14.05.19

Today@

Fino: Lo sviluppo dello Small Scal LNG un'opportunità per tutta la filiera e il sistema Paese

Il Terminale di Livorno si candida a svolgere un ruolo determinante nella catena logistica per l'approvvigionamento e la distribuzione del GNL



Che ruolo ha lo Small Scale LNG per l'Italia?

I nuovi standard europei e internazionali sulle emissioni rappresentano una grande opportunità per lo sviluppo del gas naturale liquefatto (GNL), che garantisce eccellenti prestazioni ambientali per il trasporto marittimo e terrestre. Come emerso anche durante il Summit organizzato a Livorno con Assocostieri, il GNL avrà un ruolo rilevante nella fase di transizione che stiamo vivendo. In particolare, i progetti legati allo Small-Scale LNG (SSLNG) sono fondamentali per incrementare l'uso

di questa risorsa come combustibile e per fornire metano alle reti isolate. Sfortunatamente, l'Italia è un po' indietro nello sviluppo della catena logistica del GNL e in particolare per il suo utilizzo per il bunkeraggio. Stiamo comunque recuperando terreno, il Paese ha bisogno di investimenti mirati nel settore. Ricordiamo che oltre al progetto per la fornitura del servizio di SSLNG di OLT, sono diversi i progetti autorizzati o in fase di autorizzazione che permetteranno di sviluppare una rete nazionale per il rifornimento del GNL.

In questo scenario, cosa rappresenta lo Small-Scale per OLT?

Lo Small Scale LNG rappresenta sicuramente una grande opportunità per l'azienda e per il territorio che ospita il Terminale. "FSRU Toscana", grazie alla sua localizzazione di assoluta

centralità nel cuore del Mediterraneo, potrebbe svolgere un ruolo determinante nella catena logistica per l'approvvigionamento e la distribuzione di questo combustibile.

A che punto siamo con il progetto?

Il progetto di conversione del Terminale per assicurare il servizio di Small-Scale LNG sta andando avanti. Come primo passo abbiamo condotto, negli anni scorsi, uno studio di fattibilità. Lo studio ha confermato che, con modifiche marginali, il Terminale sarà in grado di scaricare GNL su piccole navi, che potrebbero a loro volta rifornire i depositi costieri di GNL situati nei principali porti. A seguito del risultato positivo ottenuto dallo studio di fattibilità, OLT ha proseguito nel percorso intrapreso approfondendo gli aspetti autorizzativi necessari all'apertura del servizio. A tal fine sono stati realizzati alcuni studi, co-finanziati nell'ambito del bando europeo CEF – Connecting Europe Facility e, negli ultimi mesi, la società ha avviato l'iter autorizzativo; l'obiettivo è l'ottenimento dei permessi necessari e la realizzazione delle modifiche impiantistiche entro il 2020 per consentire l'inizio

dell'operatività nel 2021.

Importante è sottolineare come il nuovo servizio lascerà invariata la capacità di rigassificazione massima autorizzata; il Terminale potrà quindi continuare a svolgere il suo ruolo di garanzia per la sicurezza energetica del Paese offrendo però un ulteriore servizio, che nei prossimi anni si rivelerà centrale.

Basti pensare che, per quanto concerne il settore marittimo, dal primo gennaio 2020 entreranno in vigore i nuovi limiti dell'IMO sulle emissioni di zolfo per le navi; a partire da tale data quindi i porti che offriranno il bunkeraggio di GNL avranno un evidente vantaggio strategico sugli altri scali del Mediterraneo.

Le principali manifestazioni del settore GNL si svolgono in Cina o negli Stati Uniti. Troppo ambizioso avere in Italia un evento internazionale di riferimento dedicato esclusivamente allo Small Scale LNG?

Tutt'altro, riteniamo si tratti di un tema ancora troppo circoscritto ai soli "addetti ai lavori". È di fondamentale importanza far comprendere, invece, a tutta la filiera di soggetti direttamente e indirettamente interessati dallo SSLNG, quali possano essere i concreti benefici socio-economici che lo stesso potrà ingenerare per il sistema paese.

11.05.19

LA GAZZETTA MARITTIMA

Il Forum Assocostieri su frodi e carburanti.

a pag. 9

PER CONTRASTARE L'ILLEGALITÀ NEL SETTORE

Il Forum Assocostieri su frodi e carburanti

L'Associazione ha presentato un vademecum con le sue proposte

ROMA – Si è tenuto a Roma, presso la sede della Civiltà Cattolica, un incontro promosso da Assocostieri - con il patrocinio del Ministero dello Sviluppo Economico - per fare il punto sul tema della legalità nel settore degli oli minerali. L'incontro rientra all'interno di una nuova iniziativa dell'Associazione: I Forum Assocostieri.

In particolare, si è trattato di un confronto fra gli associati, che operano specificamente in tale ambito, ed i soggetti istituzionali di riferimento.

Nel corso dell'incontro - "Le vie della legalità" -, l'Associazione ha presentato un vademecum che contiene alcune proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali.

Negli ultimi anni, infatti, il problema dell'illegalità nel settore dei carburanti ha acquisito una sempre maggiore rilevanza e si è diffuso in tutti i livelli della filiera commer-

ciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione.

Dopo i saluti introduttivi di padre Francesco Occhetta, giornalista e politologo de "La Civiltà Cattolica", e il messaggio di benvenuto del presidente di Confcommercio - Imprese per l'Italia, Carlo Sangalli; ha avuto inizio il tavolo di confronto a cui hanno preso parte i seguenti attori: Elena Lorenzini, Ministero dello Sviluppo Economico; Giorgio Bartoletti, Guardia di Finanza; Marco Demurtas, Agenzia delle Entrate; Walter De Santis, già direttore centrale Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Pietro Orsini, Ministero dell'Economia e delle Finanze; Francesco Spaziante,

Agenzia delle Entrate; Alessandro Bonci, Agenzia delle Dogane; Dario Soria, Assocostieri; Andrea Fortin, Vega Carburanti, Claudio Laurora, SO.DE.CO.; Diamante Menale, Enagas; Alessandro Proietti, Assoindipendenti; Michele Tizzano, Abruzzo Costiero e Leone Vanin, San Marco Petroli.

I lavori sono stati aperti dalla presidente di Assocostieri Marika Venturi, che ha sottolineato come "L'idea di istituire i Forum Assocostieri nasce dalla volontà di far incontrare e discutere insieme le Istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse per l'Associazione. Abbiamo deciso di dedicare il primo Forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in au-

mento che le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 dicembre 2016 n. 232 (legge di bilancio 2017), non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo elaborato il "Vademecum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte Assocostieri sul tema".

Il dibattito è proseguito poi sui temi del Vademecum illustrato dal direttore generale di Assocostieri Dario Soria che ha tenuto a evidenziare come "Le vie della legalità" intenda rappresentare un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale compe-

tizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore rappresentato in Assocostieri, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti".

Questi i temi toccati nel Vademecum: Cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi - Transfer stock; Pronto recupero del credito IVA; Conto a scalare per la garanzia; Responsabilità solidale del gestore del deposito; Neutralità del deposito IVA; Esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA.



Marika Venturi

10.05.19



Frodi carburanti, serve un nuovo slancio

Una circolare “in avanzata fase di gestazione” e un emendamento pronto per il primo veicolo legislativo disponibile, preannunciato dal sottosegretario Bitonci ([v. Staffetta 18/04](#)) e dal presidente di Assopetroli Rossetti ([v. Staffetta 06/05](#)). Qualcosa sembra muoversi sul fronte della lotta alle frodi nella distribuzione carburanti, in particolare per quanto riguarda il quadro normativo. Eppure, nonostante il complesso castello di norme costruito negli ultimi anni, altri elementi sono sicuramente indispensabili per vincere la battaglia per riportare il fenomeno dell'illegalità alla sua dimensione “fisiologica”.

Con il passaggio alla fase attuativa delle norme e il cambiamento del quadro politico, la questione è sembrata nell'ultimo anno passare un po' in secondo piano. Non certo per chi quotidianamente ha a che fare con una concorrenza drogata e con le minacce di operatori che, dopo avere accumulato fortune con transazioni illecite, ora reinvestono occupando spazi sempre più importanti nella distribuzione, dai depositi ai punti vendita.

Martedì scorso a Roma il tema è stato al centro del forum organizzato da Assocostieri “Le vie della legalità”, cui hanno preso parte operatori della logistica e della distribuzione e rappresentanti delle istituzioni ([v. Staffetta 08/05](#)). Oltre ai chiarimenti chiesti da Assocostieri (che ha presentato un vademecum in merito) relativi all'operatività delle aziende rappresentate, sono emersi, dal confronto tra operatori e istituzioni, alcuni punti indispensabili per dare una svolta: un maggiore controllo del territorio, un'attività di formazione da parte delle associazioni nei confronti di chi deve eseguire controlli e sanzionare i comportamenti illeciti, la necessità di trovare un fronte comune tra le varie articolazioni della filiera, in modo da fornire indicazioni il più possibile univoche a chi deve mettere a punto norme e documenti di prassi. Il tutto, avendo sempre ben presente l'urgenza della questione, il carattere degenerativo del fenomeno che il presidente UP Claudio Spinaci ha da subito evidenziato con forza, e i caratteri allarmanti che va via via assumendo, con il coinvolgimento della criminalità organizzata e le minacce che sempre più spesso colpiscono chi denuncia o si sottrae a quello che somiglia sempre più a un “sistema”.

Di controllo del territorio e necessità di formazione ha parlato Diamante Menale, presidente Enagas, che ha ricordato il lavoro proficuo svolto da Assogasliquidi, in particolare nella formazione del personale della Guardia di Finanza per quanto riguarda l'applicazione del decreto legislativo 128/2006 e il contrasto agli operatori illegali: “su questo fronte – ha detto – stiamo raccogliendo grandi risultati”. Anche contro le frodi nel settore dei carburanti “si deve fare uno sforzo maggiore di controllo del territorio”.

Quanto alla necessità di trovare (o ritrovare) un denominatore comune tra le diverse articolazioni della filiera, si sono espressi molto chiaramente Pietro Orsini (ministero dell'Economia) e Francesco Spaziante (Agenzia delle Entrate). Come già in occasione dell'assemblea annuale Assocostieri, Spaziante ha sottolineato che “le norme non brillano in chiarezza su molti punti”, mentre Orsini ha ricordato che il fatto che alla stesura delle

norme abbiano partecipato in molti “ha creato molte eccezioni”, rendendo le leggi più complesse e di difficile applicazione.

Spaziante ha poi annunciato che l'Agenzia nel giro di qualche settimana emanerà la “famosa” circolare interpretativa dei commi 937-941 della Legge di bilancio 2018. “Dove la norma omette, l'amministrazione non può mettere”, ha detto Spaziante, ma con la circolare “si cerca di fare chiarezza su alcuni punti, anche forzando un po' la lettera della legge”. Il documento, ha anticipato, interviene su estrazione di beni, prestazioni di garanzie, conto a scalare, cerca di limitare i problemi nei confronti di chi è compliant, senza generare adempimenti inutili. Sul perché la circolare abbia avuto una gestazione così lunga, Spaziante ha detto che i diversi interessi costituiti hanno rallentato l'output dell'Agenzia, rendendo il negoziato molto difficile.

Quanto all'emendamento, ha aggiunto Spaziante, circolano bozze, una delle quali introdurrebbe la limitazione o il divieto di utilizzare le dichiarazioni di intento sulla merce in uscita dai depositi.

Dagli operatori sono arrivate anche ulteriori proposte, oltre alla necessità per le associazioni di “epurare” i soggetti coinvolti in giri sospetti: Claudio Laurora (SO.DE.CO.) ha parlato di white list e black list di operatori, Andrea Fortin (Vega Carburanti) ha ricordato la circolare 8/D delle Dogane per quanto riguarda la complementarità tra depositi commerciali e fiscali, un elemento che Alessandro Proietti (Assoindipendenti) ha sottolineato ricordando la proliferazione dei depositi commerciali e una certa “liberalità” in questo senso della pubblica amministrazione.

Michele Tizzano (Abruzzo Costiero) ha sottolineato le difficoltà delle indagini dovute anche alle “maglie troppo larghe” della Guardia di Finanza, testimoniando di aver ricevuto minacce dopo aver denunciato alcuni nomi sospetti all'Antimafia. Lo stesso Tizzano ha parlato di un operatore locale che, partito con un deposito da 75mila litri, in pochi anni si è allargato costruendo 12 serbatoi da 50 mc ciascuno, ha acquistato una flotta di 40 autobotti, costruito tre nuovi punti vendita e ora rifornisce un grande operatore della distribuzione, oltre che molte delle “pompe bianche” della zona. “Abbiamo digerito tutti gli adempimenti, da parte dei depositi c'è tutta la disponibilità”, ha detto. “Non so se l'amministrazione ha la stessa fretta che abbiamo noi”.

09.05.19

TRENTINO

Con Gnl meno smog, gas taglia emissioni e costi dei trasporti

Il Gas naturale liquefatto (Gnl) taglia le emissioni di CO2 del 15% rispetto ai carburanti tradizionali, degli ossidi di azoto del 50% e arriva a 'zero emissioni' per il particolato e gli ossidi di zolfo; e offre anche un risparmio di costi del 43% rispetto al gasolio. Sono questi i benefici ambientali e economici del Gnl - che insieme ai 'giusti passi' da compiere per la riduzione dell'inquinamento nei trasporti - vengono raccolti da Freight leaders council (un'associazione che riunisce aziende leader della filiera della logistica, dai produttori ai caricatori, dagli operatori ai trasportatori) nel 'Quaderno 28', realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGnl e con il contributo di esperti e associazioni (tra cui Assogasliquidi-Federchimica, Wec, Ref-e, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, Ngv Italy).

Il focus - che verrà presentato il 16 maggio alla quinta Conferenza internazionale sugli usi diretti del Gnl - 'The small scale Lng use, Euro-Mediterranean conference & expo' in programma a Napoli, alla Mostra d'Oltremare - offre un quadro dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto stradale, navale e ferroviario, del contesto normativo e dello sviluppo delle infrastrutture. Sono poi indicati dal Freight leaders council i cinque passi per raggiungere "un livello ottimale di diffusione del Gnl": si va dal Piano nazionale operativo a uno specifico regime fiscale, dal rinnovo del parco dei veicoli al sostegno per la produzione dei biocarburanti alla promozione per l'uso del Gnl per le navi.

Per quanto riguarda i cinque passi per la diffusione del Gnl, il primo propone un Piano nazionale operativo; e cioè la definizione di "una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore; quattro le priorità: definizione di un Piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di Gnl 'ship to ship' e un Piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti". Poi, "per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti, serve un impegno da parte del governo sul regime fiscale". Terzo punto: "oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con Gnl e bio-Gnl".

Occorre poi "creare le condizioni per un'accelerazione delle produzioni di bio-gas e di bio-Gnl"; anche "accelerare gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture" con "un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera" per il rifornimento delle navi, e la necessità di "una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare 'chiuso' Mediterraneo, che potrebbe diventare area Eca (Emission control area)". "Per la logistica il Gnl è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile - dichiara Massimo Marciani, presidente del Freight leaders council - il tema della sostenibilità ambientale, insieme a quella economica e sociale, resta centrale; per questo ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole". "Il Quaderno è la prima pubblicazione in Italia rivolta a un pubblico più ampio degli addetti ai lavori - osserva Diego

Gavagnin, coordinatore di ConferenzaGnl - sono i trasportatori e i camionisti i più interessati; può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l'arrivo di traghetti e navi da crociera a Gnl, e presto anche dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, altri settori dove si inizia ad usare il metano liquido".

Il Quaderno racconta anche di come in Italia ci siano in circolazione già 2 mila camion alimentati a Gnl, e che gli operatori stanno "già utilizzando tecnologie capaci di ridurre l'impatto ambientale delle proprie flotte". La diffusione del Gnl è stata "molto rapida negli ultimi anni, in particolare per il trasporto stradale pesante", con "la crescita rapidissima della rete delle stazioni di rifornimento (erano 38 a fine 2018) e le manifestazioni di interesse per sviluppare nuove infrastrutture nelle aree portuali per servire le prime navi". Tra i vantaggi del Gnl c'è la riduzione dell'ingombro, rendendo più facile il suo trasporto: trasformare in forma liquefatta il gas significa sottoporre il metano a una temperatura di meno 161 gradi centigradi riducendo di oltre 600 volte (a pressione atmosferica) il volume.

09.05.19

ALTO ADIGE

Con Gnl meno smog, gas taglia emissioni e costi dei trasporti

Il Gas naturale liquefatto (Gnl) taglia le emissioni di CO2 del 15% rispetto ai carburanti tradizionali, degli ossidi di azoto del 50% e arriva a 'zero emissioni' per il particolato e gli ossidi di zolfo; e offre anche un risparmio di costi del 43% rispetto al gasolio. Sono questi i benefici ambientali e economici del Gnl - che insieme ai 'giusti passi' da compiere per la riduzione dell'inquinamento nei trasporti - vengono raccolti da Freight leaders council (un'associazione che riunisce aziende leader della filiera della logistica, dai produttori ai caricatori, dagli operatori ai trasportatori) nel 'Quaderno 28', realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGnl e con il contributo di esperti e associazioni (tra cui Assogasliquidi-Federchimica, Wec, Ref-e, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, Ngv Italy).

Il focus - che verrà presentato il 16 maggio alla quinta Conferenza internazionale sugli usi diretti del Gnl - 'The small scale Lng use, Euro-Mediterranean conference & expo' in programma a Napoli, alla Mostra d'Oltremare - offre un quadro dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto stradale, navale e ferroviario, del contesto normativo e dello sviluppo delle infrastrutture. Sono poi indicati dal Freight leaders council i cinque passi per raggiungere "un livello ottimale di diffusione del Gnl": si va dal Piano nazionale operativo a uno specifico regime fiscale, dal rinnovo del parco dei veicoli al sostegno per la produzione dei biocarburanti alla promozione per l'uso del Gnl per le navi.

Per quanto riguarda i cinque passi per la diffusione del Gnl, il primo propone un Piano nazionale operativo; e cioè la definizione di "una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore; quattro le priorità: definizione di un Piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di Gnl 'ship to ship' e un Piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti". Poi, "per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti, serve un impegno da parte del governo sul regime fiscale". Terzo punto: "oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con Gnl e bio-Gnl".

Occorre poi "creare le condizioni per un'accelerazione delle produzioni di bio-gas e di bio-Gnl"; anche "accelerare gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture" con "un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera" per il rifornimento delle navi, e la necessità di "una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare 'chiuso' Mediterraneo, che potrebbe diventare area Eca (Emission control area)". "Per la logistica il Gnl è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile - dichiara Massimo Marciani, presidente del Freight leaders council - il tema della sostenibilità ambientale, insieme a quella economica e sociale, resta centrale; per questo ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole". "Il Quaderno è la prima pubblicazione in Italia rivolta a un pubblico più ampio degli addetti ai lavori - osserva Diego Gavagnin, coordinatore di ConferenzaGnl - sono i trasportatori e i camionisti i più

interessati; può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l'arrivo di traghetti e navi da crociera a Gnl, e presto anche dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, altri settori dove si inizia ad usare il metano liquido".

Il Quaderno racconta anche di come in Italia ci siano in circolazione già 2 mila camion alimentati a Gnl, e che gli operatori stanno "già utilizzando tecnologie capaci di ridurre l'impatto ambientale delle proprie flotte". La diffusione del Gnl è stata "molto rapida negli ultimi anni, in particolare per il trasporto stradale pesante", con "la crescita rapidissima della rete delle stazioni di rifornimento (erano 38 a fine 2018) e le manifestazioni di interesse per sviluppare nuove infrastrutture nelle aree portuali per servire le prime navi". Tra i vantaggi del Gnl c'è la riduzione dell'ingombro, rendendo più facile il suo trasporto: trasformare in forma liquefatta il gas significa sottoporre il metano a una temperatura di meno 161 gradi centigradi riducendo di oltre 600 volte (a pressione atmosferica) il volume.

09.05.19



Con Gnl meno smog, gas taglia emissioni e costi dei trasporti

Associazione logistica, Piano ad hoc e 5 passi per la diffusione

Il Gas naturale liquefatto (Gnl) taglia le emissioni di CO2 del 15% rispetto ai carburanti tradizionali, degli ossidi di azoto del 50% e arriva a 'zero emissioni' per il particolato e gli ossidi di zolfo; e offre anche un risparmio di costi del 43% rispetto al gasolio. Sono questi i benefici ambientali e economici del Gnl - che insieme ai 'giusti passi' da compiere per la riduzione dell'inquinamento nei trasporti - vengono raccolti da Freight leaders council (un'associazione che riunisce aziende leader della filiera della logistica, dai produttori ai caricatori, dagli operatori ai trasportatori) nel 'Quaderno 28', realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGnl e con il contributo di esperti e associazioni (tra cui Assogasliquidi-Federchimica, Wec, Ref-e, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, Ngv Italy).

Il focus - che verrà presentato il 16 maggio alla quinta Conferenza internazionale sugli usi diretti del Gnl - 'The small scale Lng use, Euro-Mediterranean conference & expo' in programma a Napoli, alla Mostra d'Oltremare - offre un quadro dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto stradale, navale e ferroviario, del contesto normativo e dello sviluppo delle infrastrutture. Sono poi indicati dal Freight leaders council i cinque passi per raggiungere "un livello ottimale di diffusione del Gnl": si va dal Piano nazionale operativo a uno specifico regime fiscale, dal rinnovo del parco dei veicoli al sostegno per la produzione dei biocarburanti alla promozione per l'uso del Gnl per le navi.

Per quanto riguarda i cinque passi per la diffusione del Gnl, il primo propone un Piano nazionale operativo; e cioè la definizione di "una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore; quattro le priorità: definizione di un Piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di Gnl 'ship to ship' e un Piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti". Poi, "per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti, serve un impegno da parte del governo sul regime fiscale". Terzo punto: "oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con Gnl e bio-Gnl". Occorre poi "creare le condizioni per un'accelerazione delle produzioni di bio-gas e di bio-Gnl"; anche "accelerare gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture" con "un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera" per il rifornimento delle navi, e la necessità di "una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare 'chiuso' Mediterraneo, che potrebbe diventare area Eca (Emission control area)".

"Per la logistica il Gnl è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile - dichiara Massimo Mariani, presidente del Freight leaders council - il tema della sostenibilità ambientale, insieme a quella economica e sociale, resta centrale; per questo ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole". "Il Quaderno

è la prima pubblicazione in Italia rivolta a un pubblico più ampio degli addetti ai lavori - osserva Diego Gavagnin, coordinatore di ConferenzaGnl - sono i trasportatori e i camionisti i più interessati; può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l'arrivo di traghetti e navi da crociera a Gnl, e presto anche dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, altri settori dove si inizia ad usare il metano liquido". Il Quaderno racconta anche di come in Italia ci siano in circolazione già 2 mila camion alimentati a Gnl, e che gli operatori stanno "già utilizzando tecnologie capaci di ridurre l'impatto ambientale delle proprie flotte". La diffusione del Gnl è stata "molto rapida negli ultimi anni, in particolare per il trasporto stradale pesante", con "la crescita rapidissima della rete delle stazioni di rifornimento (erano 38 a fine 2018) e le manifestazioni di interesse per sviluppare nuove infrastrutture nelle aree portuali per servire le prime navi". Tra i vantaggi del Gnl c'è la riduzione dell'ingombro, rendendo più facile il suo trasporto: trasformare in forma liquefatta il gas significa sottoporre il metano a una temperatura di meno 161 gradi centigradi riducendo di oltre 600 volte (a pressione atmosferica) il volume.

08.05.19

SHIP2SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Assocostieri presenta il suo 'vademecum' contro l'illegalità

Il fenomeno, affrontato durante il primo forum organizzato a Roma dall'associazione, "ha assunto proporzioni preoccupanti"



Il primo dei forum che Assocostieri ha deciso di promuovere per favorire l'incontro e la discussione tra le istituzioni e le imprese attive nella logistica portuale dei prodotti energetici, che l'associazione rappresenta, è stato dedicato al tema della legalità (il titolo era appunto 'Le vie della legalità') nel settore degli oli minerali, argomento su cui l'organizzazione ha anche messo a punto un apposito vademecum.

Il problema della legalità nel settore – spiega la stessa Assocostieri, sostenuta in quest'iniziativa del Ministero dello Sviluppo Economico – negli ultimi anni ha acquisito una sempre maggiore rilevanza e si è diffuso in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione. Solo per citare alcuni episodi recenti e particolarmente significativi da questo punto di vista, basti pensare ai casi che hanno visto coinvolte, come vittime o comunque parti lese di una truffa, le note società del settore [Maxcom Bunker](#) e [Depositi Costieri Trieste](#).

I lavori del forum, a cui hanno partecipato diversi associati ad Assocostieri e i rappresentanti delle istituzioni direttamente toccate dall'argomento (Ministero dello Sviluppo Economico, Guardia di Finanza, Agenzia delle Entrate, Dogane), sono stati aperti dalla Presidente dell'associazione Marika Venturi, che ha spiegato: "Abbiamo deciso di dedicare il nostro primo forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero, in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 dicembre 2016 n. 232 (legge di bilancio 2017), non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo, elaborato quindi il "Vademecum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte di Assocostieri sul tema".

Dario Soria, Direttore Generale dell'associazione, ha quindi illustrato i contenuti del vademecum, che intende proporsi come "un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore rappresentato da Assocostieri, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la

competitività degli operatori nazionali onesti”.

Questi i principali temi affrontati nel vademecum: cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi; transfer stock; pronto recupero del credito IVA; conto a scalare per la garanzia; responsabilità solidale del gestore del deposito; neutralità del deposito IVA; esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA.

08.05.19



Frodi carburanti, il vademecum Assocostieri

Ieri il Forum con operatori e istituzioni

Si è tenuto ieri a Roma, presso la sede della Civiltà Cattolica, un incontro promosso da Assocostieri - con il patrocinio del ministero dello Sviluppo Economico - per fare il punto sul tema della legalità nel settore degli oli minerali. L'incontro, si legge in una nota, rientra all'interno di una nuova iniziativa dell'associazione, il Forum Assocostieri. In particolare, si è trattato di un confronto fra gli associati che operano specificamente in tale ambito e i soggetti istituzionali di riferimento.

Nel corso dell'incontro - dal titolo "Le vie della legalità" - l'associazione ha presentato un vademecum che contiene alcune proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali.

Dopo i saluti introduttivi di Padre Francesco Occhetta, scrittore e politologo de La Civiltà Cattolica, e il messaggio di benvenuto del presidente di Confcommercio Imprese per l'Italia, Carlo Sangalli, ha avuto inizio il tavolo di confronto a cui hanno preso parte: Elena Lorenzini (Mise), Giorgio Bartoletti (Guardia di Finanza), Marco Demurtas (Agenzia delle Entrate), Walter De Santis (già Direttore Centrale Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), Pietro Orsini (ministero dell'Economia e delle Finanze), Francesco Spaziante (Agenzia delle Entrate), Alessandro Bonci (Agenzia delle Dogane), Dario Soria (Assocostieri), Andrea Fortin (Vega Carburanti), Claudio Laurora (SO.DE.CO.), Diamante Menale (Energas), Alessandro Proietti (Assoindipendenti), Michele Tizzano (Abruzzo Costiero) e Leone Vanin (San Marco Petroli).

I lavori sono stati aperti dal presidente di Assocostieri, Marika Venturi: "l'idea di istituire il Forum Assocostieri nasce dalla volontà di far incontrare e discutere insieme le istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse per l'associazione. Abbiamo deciso di dedicare il primo Forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo elaborato il "Vademecum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte Assocostieri sul tema".

Soria ha ricordato che sulle norme antifrode "ancora si attende la circolare di chiarimento" e l'interlocuzione con gli operatori ha "decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti".

Questi i temi toccati nel vademecum: Cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi, Transfer stock, Pronto recupero del credito IVA, Conto a scalare per la garanzia,

Responsabilità solidale del gestore del deposito, Neutralità del deposito IVA, Esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA.

08.05.19

 **QUOTIDIANO
ENERGIA**

Assocostieri: un vademecum contro le frodi carburanti

Il documento presentato al primo "Forum" dell'associazione: "Le nuove norme non sono state in grado di arginare l'illegalità, centrale l'interlocuzione con il settore"



Si è concentrato sulla lotta alle frodi carburanti il primo Forum Assocostieri, dal titolo "Le vie della legalità", che si è tenuto ieri a Roma alla sede della Civiltà Cattolica, con il patrocinio del Mise. "L'idea", spiega la presidente dell'associazione, Marika Venturi, "nasce dalla volontà di far incontrare e discutere insieme le istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse".

"Abbiamo deciso di dedicare il primo Forum al tema della legalità nel settore petrolifero in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti", prosegue Venturi, "un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni (...) non sono state in grado di arginare". In quest'ottica, Assocostieri ha messo a punto un apposito "Vademecum per la legalità", con un'analisi dello stato dell'arte e una sintesi delle principali proposte dell'associazione.

Il documento, disponibile in allegato, è stato presentato dal dg di Assocostieri, Dario Soria, che ne ha illustrato i temi principali: dalla cessione dei prodotti durante la giacenza nei depositi al pronto recupero del credito Iva, passando per il conto a scalare per la garanzia e la responsabilità solidale del gestore del deposito. Ancora, il vademecum affronta gli argomenti della neutralità del deposito Iva e dell'esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'imposta.

"Le vie della legalità' intendono rappresentare un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole", sottolinea Soria, "unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore". "Per questo", secondo il dg, "la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore rappresentato in Assocostieri, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti".

Ai lavori, aperti dal saluto del presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli, hanno partecipato rappresentanti del Mise, del Mef e delle Agenzie delle Entrate e delle Dogane, oltre alle realtà imprenditoriali: Andrea Fortin (Vega Carburanti), Claudio Laurora (SO.DE.CO), Diamante Menale (Energas), Alessandro Proietti (Assoindipendenti), Michele Tizzano (Abruzzo Costiero) e Leone Vanin (San Marco Petroli).

08.05.19

 Messaggero Marittimo.it

Assocostieri: fermiamo l'illegalità nel settore oli minerali

Presentato un vademecum con interessanti proposte



Nella sede della Civiltà Cattolica a Roma, si è tenuto ieri un incontro promosso da Assocostieri – con il patrocinio del Mise – per fare il punto sul tema della legalità nel settore degli oli minerali. L'incontro rientra all'interno di una nuova iniziativa dell'associazione: "I Forum Assocostieri".

In particolare, si è trattato di un confronto fra gli associati, che operano in tale ambito, ed i soggetti istituzionali di riferimento. Durante l'incontro "Le vie della legalità", l'associazione ha presentato un vademecum che contiene alcune proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali.

Negli ultimi anni, infatti, il problema dell'illegalità nel settore dei carburanti ha acquisito una sempre maggiore rilevanza e si è diffuso in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione.

Dopo i saluti introduttivi di Padre Francesco Occhetta, giornalista e politologo de "La Civiltà Cattolica", e il messaggio di benvenuto del presidente di Confcommercio Carlo Sangalli, ha avuto inizio il tavolo di confronto a cui hanno preso parte, tra gli altri: Elena Lorenzini del Mise; Giorgio Bartoletti, Gdf; Walter De Santis, già direttore centrale Agenzia delle Dogane; Pietro Orsini, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Dario Soria, direttore generale Assocostieri; oltre a rappresentanti di primarie aziende del settore petrolifero.

I lavori sono stati aperti dal presidente di Assocostieri, Marika Venturi, che ha sottolineato come "L'idea di istituire i Forum Assocostieri nasce dalla volontà di far incontrare e discutere insieme le Istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse per l'associazione. Abbiamo deciso di dedicare il primo Forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 Dicembre 2016 n. 232 (legge di bilancio 2017), non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo elaborato il 'Vademecum per la Legalità' che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte Assocostieri sul tema".

Il dibattito è proseguito poi sui temi del Vademecum illustrato dal direttore generale Dario Soria che ha tenuto a evidenziare come " 'Le vie della legalità' intenda rappresentare un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione

con il settore rappresentato in Assocostieri, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti”.

Il vademecum presentato ieri tocca i seguenti temi: Cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi – Transfer stock, pronto recupero del credito Iva, conto a scalare per la garanzia, responsabilità solidale del gestore del deposito, neutralità del deposito Iva, esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell’Iva.

08.05.19



Frodi carburanti da Assocostieri il "Vademecum alla Legalità"

Legalità nel settore degli oli minerali questo il tema dell'incontro promosso da **Assocostieri**, l'associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, con il patrocinio del **ministero dello Sviluppo Economico** e svolto ieri a Roma presso la sede della Civiltà Cattolica. L'iniziativa fa parte del programma dei nuovi Forum promossa da Assocostieri.

Il **problema dell'illegalità nel settore dei carburanti** negli ultimi anni si è diffuso sempre di più in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'**approvvigionamento alla distribuzione**. L'iniziativa ha visto il confronto fra gli associati, gli operatori del settore ed i rappresentanti delle istituzioni di riferimento. E' stato inoltre presentato il **vademecum delle proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali**.

Hanno preso parte al tavolo di confronto: **Elena Lorenzini** ministero dello Sviluppo Economico; **Giorgio Bartoletti**, Guardia di Finanza; **Marco Demurtas**, Agenzia delle Entrate; **Walter De Santis**, già direttore centrale Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; **Pietro Orsini**, ministero dell'Economia e delle Finanze; **Francesco Spaziante**, Agenzia delle Entrate; **Alessandro Bonci**, Agenzia delle Dogane; **Dario Soria**, direttore generale Assocostieri; **Andrea Fortin**, Vega Carburanti, **Claudio Laurora**, SO.DE.CO.; **Diamante Menale**, Energas; **Alessandro Proietti**, Assoindipendenti; **Michele Tizzano**, Abruzzo Costiero e **Leone Vanin**, San Marco Petroli.

Marika Venturi, presidente **ASSOCOSTIERI**, è intervenuta a sottolineare come *"il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti"- "che le norme introdotte negli ultimi anni" - "non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo elaborato il "Vademecum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte Assocostieri sul tema"*.

Il dibattito è proseguito poi sui temi del Vademecum illustrato dal **direttore generale di Assocostieri, Dario Soria** che ha tenuto a evidenziare come *"Le vie della legalità intenda "rappresentare un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore rappresentato in ASSOCOSTIERI, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti"*.

Questi i temi toccati nel Vademecum:

- Cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi – Transfer stock
- Pronto recupero del credito IVA
- Conto a scalare per la garanzia
- Responsabilità solidale del gestore del deposito

- Neutralità del deposito IVA
- Esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA

08.05.19



ASSOCOSTIERI PRESENTA UN 'VADEMECUM' PER LA LEGALITÀ NEL SETTORE DEGLI OLI MINERALI

Negli ultimi anni, secondo Assocostieri, il problema dell'illegalità nel settore dei carburanti ha acquisito una sempre maggiore rilevanza e si è diffuso in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione.

Per tale ragione l'associazione, che raccoglie gli operatori attivi nella logistica portuale dei prodotti energetici, ha deciso di dedicare a questo tema il primo di una serie di forum, organizzati, col patrocinio del Ministero dello Sviluppo Economico, con lo scopo di far incontrare e discutere insieme le istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse per i membri di Assocostieri.

Durante l'incontro, svoltosi a Roma e intitolato 'Le vie della legalità', l'associazione ha anche presentato un proprio vademecum, che contiene alcune proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali.

I lavori del forum, a cui hanno reso parte numerosi rappresentanti delle imprese del settore e delle principali istituzioni coinvolte (tra cui Ministero dell'Economia, Ministero dello Sviluppo Economico, Guardia di Finanza, Agenzia delle Entrate, Dogane) sono stati aperti dal Presidente di Assocostieri Marika Venturi, che ha sottolineato come "l'idea di istituire i Forum Assocostieri sia nata nasce dalla volontà di far incontrare e discutere insieme le Istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse per l'Associazione. Abbiamo deciso di dedicare il primo Forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 dicembre 2016 n. 232 (legge di bilancio 2017), non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo elaborato il "Vademecum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle nostre principali proposte sul tema".

Il dibattito è proseguito poi sui temi del Vademecum, illustrato dal Direttore Generale di Assocostieri Dario Soria, che ha tenuto a evidenziare come "Le vie della legalità' intenda rappresentare un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore che la nostra associazione rappresenta, assumono decisivo

rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti”.

Questi i temi affrontati Vademecum: cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi; transfer stock; pronto recupero del credito IVA; conto a scalare per la garanzia; responsabilità solidale del gestore del deposito; neutralità del deposito IVA; esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA.

07.06.19

Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

ASSOCOSTIERI: fermiamo l'illegalità nel settore degli oli minerali



L'Associazione presenta un vademecum con le sue proposte

Roma, 07 maggio 2019 – Si è tenuto oggi a Roma, presso la sede della Civiltà Cattolica, un incontro promosso da ASSOCOSTIERI – con il patrocinio del Ministero dello Sviluppo Economico – per fare il punto sul tema della legalità nel settore degli oli minerali. L'incontro rientra all'interno di una nuova iniziativa dell'Associazione: I FORUM ASSOCOSTIERI. In particolare, si è trattato di un confronto fra gli associati, che operano specificamente in tale ambito, ed i soggetti istituzionali di riferimento. Nel corso dell'incontro – “Le vie della legalità” -, l'Associazione ha presentato un vademecum che contiene alcune proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali.

Negli ultimi anni, infatti, il problema dell'illegalità

nel settore dei carburanti ha acquisito una

sempre maggiore rilevanza e si è diffuso in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione. Dopo i saluti introduttivi di Padre Francesco Occhetta, giornalista e politologo de “La Civiltà Cattolica”, e il messaggio di benvenuto del Presidente di Confcommercio – Imprese per l'Italia,

Carlo Sangalli; ha avuto inizio il tavolo di confronto a cui hanno preso parte i seguenti attori: Elena Lorenzini, Ministero dello Sviluppo Economico; Giorgio Bartoletti, Guardia di Finanza; Marco Demurtas, Agenzia delle Entrate; Walter De Santis, già Direttore Centrale Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Pietro Orsini, Ministero dell'Economia e delle Finanze; Francesco Spaziante, Agenzia delle Entrate; Alessandro Bonci, Agenzia delle Dogane; Dario Soria, ASSOCOSTIERI; Andrea Fortin, Vega Carburanti, Claudio Laurora, SO.DE.CO.; Diamante Menale, Energas; Alessandro Proietti, Assoindipendenti; Michele Tizzano, Abruzzo Costiero e Leone Vanin, San Marco Petroli.

I lavori sono stati aperti dal Presidente di ASSOCOSTIERI, Marika Venturi, che ha sottolineato come “L'idea di istituire i Forum Assocostieri nasce dalla volontà di far incontrare e discutere insieme le Istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse per l'Associazione. Abbiamo deciso di dedicare il primo Forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 dicembre 2016 n. 232 (legge di bilancio

2017), non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo elaborato il "Vademecum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte ASSOCOSTIERI sul tema".

Il dibattito è proseguito poi sui temi del Vademecum illustrato dal Direttore Generale di ASSOCOSTIERI, Dario Soria che ha tenuto a evidenziare come "Le vie della legalità intenda rappresentare un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore rappresentato in ASSOCOSTIERI, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti".

Questi i temi toccati nel Vademecum:

- Cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi – Transfer stock
- Pronto recupero del credito IVA
- Conto a scalare per la garanzia
- Responsabilità solidale del gestore del deposito
- Neutralità del deposito IVA
- Esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA

Sintesi del Vademecum con le proposte di ASSOCOSTIERI. Cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi e transfer stock

L'articolo 1, comma 939 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 dispone che sono effettuate senza pagamento dell'imposta sul valore aggiunto le cessioni dei prodotti di cui al comma 937, che intervengano durante la loro custodia nei depositi di cui al medesimo comma 937.

ASSOCOSTIERI ha proposto all'Agenzia delle Entrate di chiarire che, ai sensi del richiamato comma 939, per il prodotto che non venga estratto né immesso in consumo ma venduto all'interno del deposito in sospensione d'accisa, la stessa vendita sia anche in sospensione di IVA. Fin dove, pertanto, questa merce è in sospensione d'accisa, anche l'IVA, in tutte le cessioni interne è sospesa, verificandosi il presupposto d'imposta al momento dell'estrazione o dell'immissione in consumo. Pronto recupero del credito IVA

L'articolo 1, comma 937 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 prevede che l'immissione in consumo di oli minerali dal deposito fiscale o l'estrazione dal deposito di un destinatario registrato è subordinata al versamento dell'IVA con modello F24 senza possibilità di compensazione.

ASSOCOSTIERI, sotto il profilo finanziario, ha evidenziato che, laddove un'azienda compri con IVA e, quindi, accumuli IVA a credito, sarà poi costretta a dover pagare anticipatamente alla vendita e senza possibilità di compensazione. Non essendo chiare le regole del recupero dell'IVA versata, ASSOCOSTIERI, al fine di rendere certi i tempi di recupero del credito IVA che si è generato, ha proposto all'Agenzia delle Entrate di prevedere la possibilità, per il soggetto che versa anticipatamente l'imposta, di trovare una modalità tecnica in grado di poter recuperare il credito all'atto della liquidazione periodica.

Conto a scalare per la garanzia

La Legge 27 dicembre 2017, n. 205 prevede la possibilità di non adempiere all'obbligo di pagamento anticipato dell'IVA per i soggetti non esentati previo deposito di una idonea garanzia.

I commi 940 e 941, indicano le ipotesi in cui, se in possesso di determinati requisiti di affidabilità o in presenza di un'idonea garanzia, i soggetti che immettono in consumo da un deposito fiscale o estraggono da un deposito di un destinatario registrato benzina e gasolio possono procedere senza dover pagare l'IVA. Con il D.M. 13 Febbraio 2018, è stato definito il campo di applicazione, i criteri di affidabilità e come prestare idonea garanzia ai fini dell'esonero, oltre che le modalità di comunicazione dei dati relativi al versamento dell'IVA al gestore del deposito. Con successivo Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate prot. 47927/ 2018 del 1° marzo 2018, sono stati approvati i modelli da utilizzare per la costituzione della garanzia.

ASSOCOSTIERI, relativamente alla possibilità di non adempiere all'obbligo di pagamento anticipato dell'IVA per i soggetti non esentati previo deposito di una idonea garanzia, disciplinata dal comma 3 dell'articolo 4 del DM 13/2/2018, ha proposto all'Agenzia delle Entrate di prevedere un conto a scalare per la garanzia, analogamente a quanto avviene per le accise laddove il depositario autorizzato mittente o lo speditore registrato è tenuto a fornire garanzia del pagamento dell'accisa gravante sui prodotti spediti e lo svincolo della cauzione è disposto quando è data la prova della presa in carico dei prodotti da parte del destinatario.

07.05.19



Assocostieri presenta un vademecum con proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali

Venturi: il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti

Oggi l'Associazione Nazionale Depositi Costieri Olii Minerali (Assocostieri) ha presentato un vademecum che contiene alcune proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali. Le misure sono state illustrate in occasione dell'incontro promosso dall'associazione con il patrocinio del Ministero dello Sviluppo economico per fare il punto sul tema della legalità nel settore degli oli minerali che si è tenuto a Roma, presso la sede della Civiltà Cattolica.

Nel corso dell'incontro, che costituisce il primo dei Forum Assocostieri programmati con lo scopo di far incontrare e discutere insieme le istituzioni e gli operatori sugli argomenti di maggior interesse per l'associazione, Assocostieri ha evidenziato che negli ultimi anni il problema dell'illegalità nel settore dei carburanti ha acquisito una sempre maggiore rilevanza e si è diffuso in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione. «Abbiamo deciso di dedicare il primo Forum all'argomento della legalità nel settore petrolifero - ha spiegato la presidente di Assocostieri, Marika Venturi - in un momento in cui il fenomeno delle frodi ha assunto proporzioni preoccupanti. Si tratta, purtroppo, di un fenomeno in aumento che le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 dicembre 2016 n. 232 (legge di bilancio 2017), non sono state in grado di arginare. Con l'obiettivo di sostenere chi la legalità la difende con il proprio lavoro quotidiano abbiamo elaborato il "Vademecum per la Legalità" che contiene un'analisi dello stato dell'arte ed una sintesi delle principali proposte Assocostieri sul tema».

I temi del Vademecum, che riguardano la cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi (transfer stock), il pronto recupero del credito IVA, il conto a scalare per la garanzia, la responsabilità solidale del gestore del deposito, la neutralità del deposito IVA e l'esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'IVA, sono stati illustrati dal direttore generale di Assocostieri, Dario Soria, che ha evidenziato come il Forum "Le vie della legalità" «intenda rappresentare un contributo affinché si possa velocemente andare nella direzione di un mercato che si caratterizzi per una leale competizione e per il rispetto delle giuste regole, come unica condizione di prosperità ed esistenza dell'intero settore. Per questo - ha osservato Soria - la certezza delle norme antifrode, sulle quali ancora si attende la circolare di chiarimento, e l'interlocuzione con il settore rappresentato in Assocostieri, assumono decisivo rilievo per norme mirate che non penalizzino ma favoriscano la competitività degli operatori nazionali onesti».

07.05.19



Napoli-Per la riduzione delle emissioni nei trasporti arriva il Quaderno sul GNL

Il 16 maggio a Napoli **Freight** presenterà un **Quaderno sul GNL** con 5 step per la riduzione delle emissioni nei trasporti durante la quinta **Conferenza Internazionale sugli usi diretti del GNL**.

In Italia per ridurre l'impatto ambientale vengono già utilizzati 2.000 camion alimentati a GNL, ossia gas naturale liquefatto, ma si stanno anche sperimentando delle ulteriori soluzioni utili per ridurre le emissioni nei trasporti.

Una soluzione è stata ipotizzata dal **Freight Leaders Council**, un'associazione che pone al centro il tema della sostenibilità ambientale, economica e sociale e che lavora in maniera consapevole. Si tratta del Quaderno 28, dedicato interamente al ruolo del GNL nel processo di transizione verso l'impatto zero.

Il Quaderno offre un quadro completo dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto stradale, navale e ferroviario ed è stato realizzato con il supporto di **Mirumir-Conferenza GNL** e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui **Assogasliquidi, Federchimica, WEC, REF-E, Confrtrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy**.

Si tratta della prima pubblicazione in Italia rivolta anche ad un pubblico di non addetti ai lavori. I trasportatori e i camionisti sono infatti i più interessati, ma è dedicato anche ai trasporti marittimi e ingloberà sicuramente, in un futuro prossimo, anche i trasporti ferroviari e spaziali e tutti i settori dove si inizia ad usare il metano liquido.

Trasformare in forma liquefatta il gas significa sottoporre il metano alla temperatura di -161° così da ridurlo di oltre 600 volte il volume, con considerevoli vantaggi in termini di ingombro e trasportabilità. La sua applicazione nei trasporti permette di abbattere fino al 15% di CO2 rispetto ai carburanti tradizionali, dimezzare gli ossidi di azoto e annullare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo. Un vantaggio nel trasporto marittimo, poiché in alcune aree navigabili le norme internazionali impongono limiti al tenore di zolfo nei combustibili, ma anche per la sostenibilità economica del GNL che costerà meno del gasolio.

Infine il **Freight Leaders Council** ha individuato 5 step per raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL. Prima di tutto un piano nazionale operativo: dall'analisi condotta nel Quaderno emerge la necessità di definire una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore; un Regime fiscale determinato per legge per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti dunque un impegno da parte del Governo sul regime fiscale da applicare al GNL; Il Rinnovo del parco veicoli: infatti oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il Governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio; bisogna quindi creare le condizioni per un'accelerazione delle produzioni di bio-GNL. Per andare in questa direzione, un primo passo dovrà essere la definizione di un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL e dunque il sostenimento dell'uso del GNL per le navi.

Proprio in occasione della Conferenza Internazionale sugli usi diretti del GNL a Napoli

verrà esposto il contenuto del volume che sarà disponibile gratuitamente e scaricabile, a partire dallo stesso giorno, sul sito www.freightleaders.org.

06.05.19



Quaderno 28 del FLC: «Le 5 mosse adottabili dal governo per diffondere il GNL»

È possibile ridurre le emissioni prodotte dai trasporti? E soprattutto, il GNL è un carburante che può fornire in tal senso un contributo rilevante? A queste e ad altre domande risponde il Quaderno 28 del Freight Leaders Council (FLC) che sarà presentato il 16 maggio alle ore 12 a Napoli nel corso della quinta Conferenza Internazionale dedicata a questo carburante. In realtà, prima ancora delle ipotesi, esiste una valutazione fattuale, argomentata cioè da quei 2.000 camion alimentati a GNL già oggi circolanti in Italia e che sono l'espressione di una volontà di tante aziende di accostarsi al gas per contenere il proprio impatto ambientale e che hanno potuto confidare in almeno 38 stazioni di rifornimento presenti lungo la penisola (è un dato relativo al 2018 e quindi si va costantemente aggiornando, ndr). Adesso, però, c'è bisogno che anche la politica si esprima al riguardo. D'altra parte, l'intento del Quaderno del FLC, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy, è per un verso di fare un punto della situazione, per un altro motivare le istituzioni a prendere una posizione chiara. Perché, come ha spiegato Massimo Marciani, Presidente FLC, visto che «per la logistica il GNL è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile» per minimizzare la sostenibilità ambientale, «ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole». Anche perché il pubblico interessato al GNL – come ha sottolineato Diego Gavagnin, Coordinatore di ConferenzaGNL – è decisamente allargato: «Nell'immediato sono i trasportatori e i camionisti i più interessati, già adesso può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l'arrivo di traghetti e navi da crociera a GNL, e presto anche dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, altri settori dove si inizia a usare il metano liquido». Ed quindi chiaro che anche il Quaderno parlerà – peraltro per la prima volta in maniera organica – a questa platea allargata rispetto ai semplici «addetti ai lavori». Dietro questo successo potenziale c'è il triplice e tangibile vantaggio prodotto dal GNL: - primariamente, il processo di liquefazione del gas, ottenuto portando il metano a una temperatura di -161° centigradi, finisce per ridurre il volume e quindi di renderlo più facilmente trasportabile; - secondariamente, abbatte di almeno il 15 per cento le emissioni di CO2 rispetto ai carburanti tradizionali, dimezza quelle degli ossidi di azoto e annulla quelle di particolato e di ossidi di zolfo, generando vantaggi apprezzabili, in particolare, nel trasporto marittimo, visto che in alcune aree navigabili le norme internazionali impongono limiti al tenore di zolfo nei combustibili sempre più stringenti; - infine, il GNL conviene anche in termini economici, in quanto costa il 43 per cento in meno del gasolio (dati 2017) al netto del rimborso dell'accisa previsto. Coerentemente con gli obiettivi ricognitivi e propositivi ricordati, il Quaderno 28, dopo aver tracciato un quadro completo dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto

stradale, navale e ferroviario e fotografato il contesto normativo e quello legato allo sviluppo infrastrutturale, indica sia le misure di sostegno più opportune per accelerarne lo sviluppo, sia 5 step con cui raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL:

1- Un piano nazionale operativo, vale a dire definire una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore. In questo ambito sono quattro le priorità: la definizione di un piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di GNL ship to ship e un piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti.

2- Regime fiscale determinato per legge, nel senso di chiarirne l'entità sul medio-lungo termine per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti.

3- Rinnovo del parco veicolare incentivare, oltre che con aiuti per l'acquisto dei mezzi, anche con la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio-GNL, analogamente a quanto deciso in Germania per il biennio 2019-2020.

4- Sostenere la produzione dei biocarburanti definendo un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL.

5- Sostenere l'uso del GNL per le navi accelerando gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture e definendo una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare "chiuso" Mediterraneo, che potrebbe diventare area ECA (Emission Control Area).

Il Quaderno 28 sarà scaricabile gratuitamente, una volta terminata la presentazione del 16 maggio, dal sito www.freightleaders.org

06.05.19

**Quaderno 28 del FLC: «Le 5 mosse adottabili dal governo per diffondere il GNL»**

È possibile ridurre le emissioni prodotte dai trasporti? E soprattutto, il GNL è un carburante che può fornire in tal senso un contributo rilevante? A queste e ad altre domande risponde il Quaderno 28 del Freight Leaders Council (FLC) che sarà presentato il 16 maggio alle ore 12 a Napoli nel corso della quinta Conferenza Internazionale dedicata a questo carburante. In realtà, prima ancora delle ipotesi, esiste una valutazione fattuale, argomentata cioè da quei 2.000 camion alimentati a GNL già oggi circolanti in Italia e che sono l'espressione di una volontà di tante aziende di accostarsi al gas per contenere il proprio impatto ambientale e che hanno potuto confidare in almeno 38 stazioni di rifornimento presenti lungo la penisola (è un dato relativo al 2018 e quindi si va costantemente aggiornando, ndr). Adesso, però, c'è bisogno che anche la politica si esprima al riguardo. D'altra parte, l'intento del Quaderno del FLC, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGNL e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Conftrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy, è per un verso di fare un punto della situazione, per un altro motivare le istituzioni a prendere una posizione chiara. Perché, come ha spiegato Massimo Marciani, Presidente FLC, visto che «per la logistica il GNL è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile» per minimizzare la sostenibilità ambientale, «ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole». Anche perché il pubblico interessato al GNL – come ha sottolineato Diego Gavagnin, Coordinatore di ConferenzaGNL – è decisamente allargato: «Nell'immediato sono i trasportatori e i camionisti i più interessati, già adesso può però essere letto anche da chi si occupa di trasporti marittimi, con l'arrivo di traghetti e navi da crociera a GNL, e presto anche dagli interessati di trasporti ferroviari e spaziali, altri settori dove si inizia a usare il metano liquido». Ed quindi chiaro che anche il Quaderno parlerà – peraltro per la prima volta in maniera organica – a questa platea allargata rispetto ai semplici «addetti ai lavori». Dietro questo successo potenziale c'è il triplice e tangibile vantaggio prodotto dal GNL: - primariamente, il processo di liquefazione del gas, ottenuto portando il metano a una temperatura di -161° centigradi, finisce per ridurre il volume e quindi di renderlo più facilmente trasportabile; - secondariamente, abbatte di almeno il 15 per cento le emissioni di CO2 rispetto ai carburanti tradizionali, dimezza quelle degli ossidi di azoto e annulla quelle di particolato e di ossidi di zolfo, generando vantaggi apprezzabili, in particolare, nel trasporto marittimo, visto che in alcune aree navigabili le norme internazionali impongono limiti al tenore di zolfo nei combustibili sempre più stringenti; - infine, il GNL conviene anche in termini economici, in quanto costa il 43 per cento in meno del gasolio (dati 2017) al netto del rimborso dell'accisa previsto. Coerentemente con gli obiettivi ricognitivi e propositivi ricordati, il Quaderno 28, dopo aver tracciato un quadro completo dell'uso del gas liquefatto come carburante nel trasporto stradale, navale e ferroviario e fotografato il contesto normativo e quello legato allo

sviluppo infrastrutturale, indica sia le misure di sostegno più opportune per accelerarne lo sviluppo, sia 5 step con cui raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL:

1- Un piano nazionale operativo, vale a dire definire una strategia che renda più efficiente l'aspetto logistico del settore. In questo ambito sono quattro le priorità: la definizione di un piano nazionale per i depositi costieri; nuovi punti di carico nei rigassificatori di Rovigo, La Spezia e Livorno; una normativa che regoli il rifornimento di GNL ship to shipe un piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti.

2- Regime fiscale determinato per legge, nel senso di chiarirne l'entità sul medio-lungo termine per consentire agli operatori dell'autotrasporto di pianificare i propri investimenti.

3- Rinnovo del parco veicolida incentivare, oltre che con aiuti per l'acquisto dei mezzi, anche con la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio-GNL, analogamente a quanto deciso in Germania per il biennio 2019-2020.

4- Sostenere la produzione dei biocarburantidefinendo un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL.

5- Sostenere l'uso del GNL per le navi accelerando gli aspetti autorizzativi per le infrastrutture e definendo una pianificazione stringente di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare "chiuso" Mediterraneo, che potrebbe diventare area ECA (Emission Control Area).

Il Quaderno 28 sarà scaricabile gratuitamente, una volta terminata la presentazione del 16 maggio, dal sito www.freightleaders.org

06.05.19



Energia: Freight presenta un Quaderno sul Gnl con 5 passi per riduzione emissioni nei trasporti

I 2 mila camion alimentati a gas naturale liquefatto (Gnl) che circolano in Italia dimostrano come gli operatori stiano già sperimentando soluzioni capaci di ridurre l'impatto ambientale delle proprie flotte, ma individuare e sostenere soluzioni efficienti per ridurre le emissioni nel settore dei trasporti è una opportunità che governi e istituzioni non possono perdere. Per questo il Freight Leaders Council ha voluto dedicare un intero Quaderno, il Quaderno 28, al ruolo del Gnl nel processo di transizione verso l'impatto zero.

Il Quaderno, realizzato con il supporto di Mirumir-ConferenzaGnl e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogasliquidi-Federchimica, Wec, Ref-E, Confrtrasporto, Anita, Assocostieri, Assarmatori, Ngv Italy, verrà presentato il 16 maggio prossimo, ore 12.00 nell'ambito della quinta Conferenza Internazionale sugli usi diretti del Gnl - "The Small Scale Lng Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo" – in programma a Napoli, Mostra d'Oltremare, 15-16 maggio. Il presidente del Freight Leaders Council, Massimo Marciari, ha dichiarato: "Per la logistica il Gnl è una soluzione reale e immediatamente utilizzabile.

Il tema della sostenibilità ambientale, insieme a quella economica e sociale, resta centrale nel lavoro della nostra associazione e per questo ci poniamo l'obiettivo di presentare soluzioni immediatamente operative ai decisori pubblici affinché questi ultimi mettano gli operatori in grado di investire in modo consapevole"

03.05.19



Frodi carburanti, Assocostieri: servono chiarimenti sulle norme

Intervista a Marika Venturi, presidente dell'associazione

Poco più di un mese fa la Staffetta ha registrato l'appello di un operatore petrolifero del Nordest sull'inquietante evoluzione del problema delle frodi nella distribuzione carburanti. Nelle settimane successive si è avuta notizia di una riunione sul tema al ministero dello Sviluppo economico, mentre anche il ministero dell'Economia, attraverso il sottosegretario Bitonci, ha fatto sapere di essere al lavoro su nuovi interventi. Ne abbiamo discusso con Marika Venturi, presidente Assocostieri, che raccoglie, tra l'altro, operatori del settore della logistica petrolifera.

Dal vostro punto di osservazione, qual è la situazione attuale delle frodi nella distribuzione carburanti? È un fenomeno in aumento o le norme introdotte negli ultimi anni hanno determinato un'inversione di tendenza?

La situazione delle frodi nel settore degli oli minerali, ed in particolare nella distribuzione dei carburanti, ha assunto negli ultimi anni una straordinaria rilevanza con fenomeni evasivi che, come ricordato nella recente risposta del sottosegretario all'Economia Bitonci all'interrogazione presentata lo scorso 17 aprile in commissione Finanze alla Camera, creano un grave nocumento all'erario in termini di mancato gettito fiscale e sensibili effetti distorsivi delle regole di libera concorrenza.

Si tratta di un fenomeno in aumento e le norme introdotte negli ultimi anni, a partire dalla legge 11 dicembre 2016 n. 232 (Legge di bilancio 2017), non hanno determinato un'inversione di tendenza. Nell'anno 2015, nell'ambito del contrasto alle frodi in materia di accise, a fronte di 3.854 controlli, sono state sequestrate circa 4.596 tonnellate di prodotti energetici, con un consumato in frode pari a circa 191.656 tonnellate. Sulla base di tali ultimi dati sono state avviate iniziative di contrasto tra cui, nel 2016, il Tavolo permanente sull'illegalità presso il ministero dell'Economia e delle Finanze, con l'obiettivo di porre in essere misure concrete di contrasto all'illegalità nel settore petrolifero.

Dai dati forniti dalla Guardia di Finanza, grazie ai controlli svolti, nel settore delle accise nell'anno 2017 e nei primi mesi del 2018, a fronte di 5.300 interventi, sono state sequestrate 18.400 tonnellate di prodotti energetici oggetto di frode a cui si aggiunge un consumato in frode pari a circa 225.000 tonnellate. Pur considerando la disomogeneità del periodo preso in considerazione, tali dati dimostrano come il fenomeno non sia stato arginato.

Come si vede, i recenti interventi, da ultimo la recente Legge di bilancio per il 2018, hanno introdotto disposizioni di contrasto alle frodi nel settore degli oli minerali che, purtroppo, non hanno impedito, nel corso degli ultimi anni, il dilagare dei fenomeni d'illegalità.

Per stimolare il dialogo costruttivo Assocostieri ha sviluppato l'iniziativa "Le vie della legalità" il prossimo 7 maggio, confronto riservato al quale sono state invitate le

amministrazioni competenti in materia ed operatori del settore, per poter sviluppare riflessioni, analisi e proposte da portare all'attenzione del legislatore. Durante l'incontro sarà inoltre distribuito ai partecipanti il "Vademecum per la legalità", un documento di analisi dello stato dell'arte e di sintesi delle principali proposte Assocostieri sul tema.

Secondo lei cosa manca nel quadro legislativo attuale, partendo dalle norme primarie fino alle circolari? Cosa invece è di troppo – se c'è qualcosa di troppo?

L'attuale quadro normativo presenta ancora alcuni punti deboli. Il legislatore ha preso coscienza del fenomeno delle frodi fiscali nel settore petrolifero sotto la spinta di operatori onesti e di associazioni di settore, come Assocostieri, che già nell'ambito del Tavolo permanente sull'illegalità presieduto dal sottosegretario De Micheli ha, fin da subito, fornito il proprio contributo per il contrasto ai fenomeni evasivi in tale settore per ripristinare le condizioni per un mercato trasparente e competitivo.

La citata Legge di bilancio per il 2018, come sopra anticipato, ha introdotto disposizioni di contrasto alle frodi nel settore degli oli minerali prevedendo, all'art. 1 commi 937-944, una serie di misure di contrasto all'evasione Iva perpetrata in relazione all'introduzione, nel mercato nazionale, di carburanti (gasolio e benzina) acquistati a livello intracomunitario e stoccati presso depositi fiscalmente riconosciuti.

Più nel dettaglio, viene previsto che l'immissione in consumo di benzina e gasolio utilizzati come carburanti per motori dal deposito fiscale o l'estrazione dal deposito di un destinatario registrato sia subordinata al versamento dell'Iva con modello F24 senza possibilità di compensazione da parte del soggetto per conto del quale il depositario autorizzato o il destinatario registrato procede all'estrazione dei suddetti prodotti (comma 937).

Tale soggetto deve consegnare al gestore del deposito la ricevuta di versamento dell'imposta ed è prevista una responsabilità solidale tra colui che estrae ed il gestore del deposito per il mancato versamento dell'Iva (comma 938).

Vengono introdotte, inoltre, specifiche esclusioni dalla disciplina descritta nel caso in cui le immissioni in consumo riguardino prodotti di proprietà del gestore del deposito, oppure nel caso di immissioni per conto di un soggetto titolare di un altro deposito con specifici livelli di capacità e in possesso di requisiti o idonea garanzia (comma 941).

Le norme riportate in tale legge, nonostante siano ispirate a condivisibili finalità antifrode, presentano ancora alcune lacune interpretative con riferimento a taluni, importanti aspetti applicativi, i quali, frutto di una normativa non sempre chiara per ciò che concerne le disposizioni di contrasto alle frodi nel settore degli oli minerali e gli adempimenti a carico dei gestori dei depositi fiscali, hanno, di fatto, generato incertezza in chi vuole rispettare le regole.

Il trascorrere del tempo rende oramai improrogabile l'uscita di opportuni chiarimenti i quali, a prescindere dal loro contenuto, rappresentano un indifferibile orientamento per gli operatori onesti del settore.

A tale proposito occorre segnalare come le misure, messe in campo per contrastare le frodi fiscali nel comparto, in assenza della citata circolare esplicativa, non contrastano adeguatamente il fenomeno delle frodi fiscali nel settore dei carburanti ma stanno, di fatto, incidendo negativamente sulla corretta gestione dei depositi fiscali di prodotti energetici.

Il contrasto all'evasione fiscale, infatti, a parere della nostra associazione, non deve essere perseguito penalizzando l'operatività degli operatori onesti o in condizioni di estrema incertezza normativa tenuto conto che l'Iva riveste un ruolo centrale per la logistica

petrolifera, in particolare per quella indipendente rappresentata da Assocostieri. Sono ancora molte, infatti, le problematiche di carattere operativo, in attesa di definizione, che stanno incidendo negativamente sulla corretta gestione dei depositi fiscali di prodotti energetici da noi rappresentati in termini di non omogeneità di comportamenti fiscalmente rilevanti messi in atto a livello locale.

C'è un'interlocuzione sufficiente con la politica su questi temi? E con i vertici e le articolazioni dell'amministrazione?

Assocostieri, nel corso del dibattito successivo all'entrata in vigore della Legge di bilancio 2018, per le ripercussioni venutesi a creare nella gestione dei depositi fiscali di carburanti, nell'ambito del conseguente confronto con le principali amministrazioni finanziarie interessate, ha fornito dati ed elaborato proposte a tutela degli operatori onesti, con l'obiettivo di migliorare l'interpretazione e l'applicazione delle regole di bilancio per la corretta gestione dei depositi.

Nei recenti incontri presso l'Agenzia delle Entrate, la nostra associazione ha nuovamente sollecitato gli indispensabili chiarimenti, più volte portati a conoscenza delle amministrazioni finanziarie, circa la corretta interpretazione dell'art. 1, commi da 937 a 943, della Legge di bilancio 2018, che l'emanando provvedimento avrebbe dovuto contenere e che, come noto, non è stato promulgato, lasciando gli operatori ancora alla ricerca del necessario comportamento corretto.

Cosa pensa del tavolo convocato dal sottosegretario Crippa al Mise? Avete ricevuto delle "istruzioni"? Avete dato dei "consigli"?

Assocostieri ha partecipato al "Tavolo della legalità" che nella precedente legislatura era coordinato dal sottosegretario Paola De Micheli e si riuniva presso il ministero dell'Economia e delle Finanze. L'iniziativa di far ripartire i lavori di un tavolo di coordinamento presso il ministero dello Sviluppo economico è una notizia positiva che la nostra associazione accoglie con favore.

L'importante è che il tavolo rivesta un contenuto tecnico con il necessario coordinamento tra i vari attori coinvolti e permetta la valutazione con attenzione e l'emanazione dei provvedimenti legislativi che sono attesi ormai da tempo da parte delle amministrazioni competenti, in particolare tramite il Mef e le Agenzie fiscali coinvolte.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING