

Il decreto energia Gli aiuti per diesel e benzina

Trasporto merci, nei contratti clausola forte sul caro gasolio

Rapporti con i committenti. Aggiornamento automatico dei corrispettivi al variare dei costi
Disincentivati gli accordi in forma scritta

Maurizio Caprino

Una clausola in più, da inserire nei contratti scritti di trasporto merci su gomma, per dare più forza all'adeguamento del corrispettivo alle variazioni del prezzo del gasolio superiori al 2 per cento. E un ulteriore disincentivo ai contratti in forma non scritta, quelli che tutelano meno gli autotrasportatori. Sono le misure del Dl 21/2022 che, almeno nelle intenzioni del Governo, dovrebbero attutire gli effetti del caro-carburanti sui vettori sin dalla stipula degli accordi con i committenti (il decreto prevede anche aiuti al settore, in varie forme).

Le novità vanno nella direzione delineata dal protocollo d'intesa del 17 marzo tra ministero delle Infrastrutture (Mims) e associazioni di categoria, che ha raffreddato le agitazioni delle scorse settimane. Ma le difficoltà di attuazione non mancheranno: alcuni punti non sono chiari e non è previsto un regime transitorio. Inoltre l'efficacia delle nuove misure resta condizionata dalle caratteristiche strutturali del mercato italiano e delle regole per accedervi.

Contratto scritto

Ora diventa più vincolante l'impegno dei committenti a riconoscere ai vettori un adeguamento automatico del corrispettivo legato all'evoluzione dei prezzi del gasolio. L'articolo 14 del Dl 21/2022 modifica la norma sui contratti scritti (articolo 6 del Dlgs 286/2005) e aggiunge, tra gli ele-

menti essenziali di tali accordi, la clausola di adeguamento: senza questa, anche il testo di un contratto avrà solo il valore di un accordo verbale (la differenza tra le due forme è spiegata nella scheda sotto).

L'altra novità sull'adeguamento è la sua estensione ai contratti di durata inferiore a 30 giorni. È dal 2015 (legge 190/2014, comma 248, che liberalizzò la contrattazione dei corrispettivi) che sono previsti - senza differenza tra contratti scritti e non scritti - adeguamenti in caso di variazioni superiori al 2%, ma solo se le prestazioni oggetto del contratto sono «da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni»: viene adeguata la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante utilizzato nel primo mese. Ora, per i contratti scritti, viene meno il limite dei 30 giorni.

L'adeguamento del corrispettivo al costo del carburante va fatto partendo dal «valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato» (riportato nel contratto stesso) e confrontandolo con le «variazioni del prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni del ministero della Transizione ecologica».

Data la formulazione della norma, si desume che la clausola di adeguamento viene inserita in modo permanente nei contratti e non scatta solo in caso di rincari, ma anche di diminuzioni di prezzo oltre il 2 per cento.

Anche a prescindere dall'obbligo in vigore dal 2015, clausole di adeguamento sono già presenti in vari con-

tratti stipulati in forma scritta. Si pone quindi il problema di allinearle con il nuovo obbligo, sia dal punto di vista civilistico sia da quello contabile. Ma il Dl 21/2022 non contiene alcuna indicazione sul periodo transitorio.

Quanto all'efficacia della nuova norma, va tenuto presente che i contratti scritti sono molto diffusi solo tra committenti e vettori di una certa dimensione e solidità, ma poi il trasporto viene materialmente affidato a operatori più piccoli con contratti (di subvezione) non scritti. Diventa quindi importante che i benefici dell'adeguamento obbligatorio del corrispettivo raggiungano i subvettori.

Contratto verbale

Perciò, il Dl 21/2022 agisce anche sui contratti in forma non scritta, aggiungendo il comma 6-bis all'articolo 6 del Dlgs 286/2005, col dichiarato intento di incentivare il ricorso ai contratti scritti. Così esso stabilisce che il corrispettivo nei contratti non scritti «si determina in base ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi», pubblicati e aggiornati dal Mims ogni tre mesi (fi-



Superficie 43 %

nora l'aggiornamento era mensile).

Di fatto, si supera il regime di liberalizzazione introdotto dal 2015, in cui le tabelle avevano solo valore orientativo. Ma non è chiaro se per i contratti non scritti di durata superiore a 30 giorni valga ancora l'obbligo di adeguamento "mensile" alle variazioni della componente di costo legata ai carburanti, previsto dalla legge 190/2014. Né come ciò si concili col fatto che l'aggiornamento delle tabelle ministeriali diventa trimestrale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

140,1 mln Lo stanziamento

Per le benzine agricole
Il finanziamento del bonus del 20% sui costi dei carburanti per i settori agricoltura e pesca

31/12 La scadenza

Vale solo fino a fine 2022
Il credito d'imposta va utilizzato in compensazione entro il 31 dicembre di quest'anno

LA FORMA È SOSTANZA

Il principio

La forma dei contratti di autotrasporto è libera, quindi non necessariamente scritta. Ma la legge incentiva questa

Vantaggi della forma scritta

In caso di controversia, valgono le condizioni di contratto; se esso non è scritto, contano usi e consuetudini, fermo restando che sono nulle le clausole che comportano violazioni di norme sulla sicurezza stradale e non hanno effetto gli atti che scaricano sul vettore sanzioni per tali violazioni irrogate al committente (la cui responsabilità si presume, se non dà al vettore istruzioni scritte su come eseguire il trasporto). La posizione del committente si alleggerisce anche in caso di irregolarità del vettore sugli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi degli autisti



Svanisce l'effetto accise: scattano nuovi rincari per benzina e gasolio

Caro carburanti

Comincia a svanire l'effetto del taglio delle accise sui carburanti: più che il petrolio, rincarano le quotazioni internazionali dei prodotti raffinati, a cominciare da benzina e gasolio; qualche compagnia rialza i listini. Intanto il ministro Cingolani è stato ascoltato dalla Procura di Roma sulle ipotesi di speculazione e truffa di cui ha parlato giorni fa. **Giliberto** — a pag. 17

Caro benzina, ripartono i rialzi dopo due giorni di tagli parziali



Il beneficio del taglio delle accise alla pompa è stato limitato a 20-25 centesimi di euro nei giorni scorsi

Energia

Aumenti di sei centesimi alla pompa in seguito ai rincari della materie prime

Il ministro Cingolani in Procura di Roma sulle ipotesi di speculazione

L'effetto accise comincia a dileguarsi. Più che il petrolio, rincarano da giorni le quotazioni internazionali dei prodotti raffinati, a cominciare da benzina e gasolio. E qualche compagnia comincia a ritoccare al rialzo i listini.

Il sospiro di sollievo che nei giorni scorsi aveva accompagnato la discesa di circa 20-25 centesimi al litro — da 2-2,1 euro a 1,7-1,8 a seconda del rivenditore e a seconda del prodotto — si affievolisce: ieri mattina l'Eni aveva suggerito ai suoi benzinai di alzare i prezzi di circa 6 centesimi.

Intanto ieri il ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani, è stato ascoltato dalla Procura di Roma su quelle ipotesi di speculazione e di truffa di cui il ministro aveva fatto cenno una decina di giorni fa.

Va ricordato che (a parte il peso del fisco tra accisa e Iva al 22%, fissate per legge) il prezzo dei carburanti è del tutto libero sia per quanto riguarda la singola compagnia, sia poi nel prezzo praticato al dettaglio dal venditore; sta al consumatore scegliere quali benzinai premiare o evitare.

Le quotazioni in risalita

Le quotazioni internazionali dei prodotti petroliferi in una settimana sui listini Cif Med che fanno riferimento anche per l'Italia (Med sta per Mediterraneo) sono rincarati di 150 dollari la tonnellata per la benzina e 300 dollari per il gasolio.

Queste variazioni, tradotte in euro al litro, corrispondono a 10-12 centesimi di rincaro per la benzina e 25-25 centesimi in più sul gasolio.

Nella sola giornata di mercoledì le quotazioni Med avevano preso ben 6 centesimi al litro sul gasolio e 3 sulla benzina.

Così ieri alcune compagnie hanno cominciato a rincarare, pur con la cautela di chi sa di essere osser-

vato con grande attenzione dai cittadini, esasperati, e dal Governo, che per ridurre l'esasperazione dei cittadini ha rinunciato a 25 centesimi di accise e a quasi 5 centesimi in meno di Iva. Gli effetti del taglio al peso del fisco si erano espressi mediante prezzi finali più bassi tra i 20 e i 25 centesimi.

Benzinai arrabbiati

Non solamente i grossisti di **As-sopetrol** e Assoenergia: ora anche i benzinai sono imbufaliti per il decreto taglia-accisa che è piaciuto ai consumatori.

Il decreto è molto grezzo nella sua formulazione, taglia con la precisione di una mannaia un settore che esige il bisturi chirurgico. I grossisti di prodotti petroliferi già la settimana scorsa, e ora a valle anche i rivenditori finali, hanno comprato tonnellate di prodotto ad accisa piena pagata al



momento come esige la legge, ma nella cisterna sotto al distributore oggi i benzinai hanno un prodotto di valore più basso.

Hanno protestato le tre maggiori associazioni dei benzinai **Figisc**, **Fegica** e **Faib**. Il decreto «non contempla nessun meccanismo di compensazione», dicono per esempio **Figisc** e **Faib**. Ovviamente le due associazioni condividono la finalità del taglio fiscale, «utile a calmierare il prezzo finale», ma «se esiste un quadro di relazioni particolari, questo è proprio quello che regola il rapporto tra gestore e fornitore o proprietario dell'impianto», dicono.

Quanto guadagna il benzinai

La **Fegica** contesta una circolare applicativa dei Monopoli, arrivata con ritardo colpevole rispetto alla velocità del decreto e alle esigenze delle imprese.

La **Fegica** fa anche i conti in tasca ai benzinai: il ribasso fiscale (30,5 centesimi tra accisa e Iva) è quasi dieci volte superiore al margine medio di 3,5 centesimi al litro che ripaga il lavoro del benzinai.

Per rimanere sul tema dei settori interessanti dai rincari, ieri pomeriggio al ministero delle Infrastrutture e mobilità si è svolto l'incontro del Tavolo Autotrasporto convocato in modo urgente dalla sottosegretaria Teresa Bellanova. L'incontro serviva a esaminare i criteri e le modalità di erogazione del fondo di 500 milioni di euro decisi dal Go-

verno per compensare i maggiori costi dovuti agli aumenti.

Il ministro e il procuratore

Ieri pomeriggio il ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, è stato sentito, come persona informata sui fatti, dai magistrati che indagano a Roma sull'aumento del prezzo dei carburanti. Nel fascicolo, a carico di ignoti, si ipotizza il reato di manovre speculative su merci.

Coordinano le indagini il procuratore capo Francesco Lo Voi, nel cui ufficio si è svolto il colloquio durato un paio d'ore, e l'agguato Rodolfo Sabelli.

—J.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE MATERIE PRIME

Benzina

Le quotazioni internazionali dei prodotti petroliferi in una settimana sui listini Cif Med che fanno riferimento anche per l'Italia (Med sta per Mediterraneo) sono rincarati di 150 dollari la tonnellata per la benzina (10-12 centesimi al litro)

Gasolio

I rincari sui listini Cif Med dell'ultima settimana sono di 300 dollari la tonnellata per il gasolio, variazioni che corrispondono a 25 centesimi al litro

PANORAMA

Attacco hacker al Gruppo Fs, treni merci in sofferenza

Cyber sicurezza

Tabelloni degli orari in tilt e biglietterie automatiche fuori uso in diverse stazioni italiane, con gli agenti della polizia ferroviaria impegnati per ore a dare assistenza ai passeggeri. Il giorno dopo l'attacco informatico che ha colpito i sistemi di Ferrovie dello Stato, paralizzando le biglietterie, una serie di attività è proseguita a singhiozzo. Ieri però i problemi non sono stati originati dal virus (il malware utilizzato è di tipo ransomware e sarebbe ascrivibile a fenomeni criminali internazionali che hanno colpito diverse realtà industriali nel mondo) ma dall'estrema cautela con la quale Trenitalia e Rfi stanno procedendo alla riattivazione dei sistemi danneggiati. Ieri, i treni passeggeri hanno circolato regolarmente, mentre si sono registrate cancellazioni e rallentamenti nel traffico merci, sempre dovute all'inibizione cautelativa di alcuni sistemi informativi. Un intoppo logistico che arriva in un momento di stress per le aziende italiane, già alle prese con enormi difficoltà di approvvigionamento dettate prima dalla pandemia e ora dalla crisi in Ucraina.

—**M.Mor.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 5656



Caro energia
Crediti d'imposta,
extra profitti
e sconti: tutte
le misure del Dl

—inserto da pagina
21 a pagina 24

Il decreto energia

Le misure per imprese e famiglie

Carburanti, per la riduzione delle accise

obbligo di comunicazione alle Dogane

Il monitoraggio. I titolari dei depositi commerciali e i distributori dovranno trasmettere i primi dati delle giacenze entro il 28 marzo. Doppie regole sulla diminuzione delle aliquote: per gasolio e benzina il riferimento è al Dl 21, mentre per il Gpl conta il decreto Mef



I SERVIZI
L'agevolazione interessa anche l'autotrasporto di merci e persone e i taxi (sia vetture che motoscafi)



GLI ADEMPIMENTI
Il documento accise semplificato deve contenere il prelievo ridotto che è stato applicato

Benedetto Santacroce
Ettore Sbandi

La riduzione del costo per gasolio e benzina è sottoposta a uno stretto controllo da parte del Garante della sorveglianza dei prezzi e della Guardia di Finanza e impone ai depositi commerciali e ai distributori di carburante due nuove comunicazioni con cui fornire all'agenzia delle Dogane e dei monopoli le rimanenze dei prodotti energetici alla data del 22 marzo e del 21 aprile 2022. La prima comunicazione deve essere inviata entro 5 giorni lavorativi dal 22 marzo, ossia entro lunedì 28 marzo.

Queste regole di monitoraggio, commentate dall'agenzia delle Dogane e dei monopoli (Adm) con la circolare 11/D/2022, comportano per gli operatori la determinazione della giacenza fisica al 22 marzo 2022 ovvero per chi non ha redatto l'inventario prima dell'effettuazione di movimentazioni dei prodotti la ricostruzione della giacenza fisica sulla scorta di uno specifico inventario che dovrebbe essere stato eseguito il 22 di marzo ovvero nei giorni immediatamente successivi.

La comunicazione delle giacenze segue alla riduzione imposta:

- dall'articolo 1 del Dl 21/2022 (per il periodo dal 22 marzo al 21 aprile 2022), delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante, rideterminandole nelle seguenti misure: a) benzina: 478,40 euro per 1000 litri; b) olio da gas o gasolio usato come carburante: 367,40 euro per 1.000 litri;

- dal Dm 18 marzo 2022 delle aliquote del gas di petrolio liquefatti (Gpl).

Per il Gpl, come ha chiarito da Adm con la circolare, la nuova misura delle aliquote decorre dallo stesso 22 marzo, ma avrà efficacia fino al 20 aprile 2022.

Non fa eccezione alla riduzione il gasolio commerciale, impiegato nell'autotrasporto (trasporto di merci e trasporto di persone) e quello relativo all'azionamento delle autovetture da noleggio da piazza, compresi i motoscafi che in talune località sostituiscono le vetture da piazza e quelli lacuali, adibiti al servizio pubblico da banchina per il trasporto di persone; anche questi mezzi lavoreranno dunque con accesso al beneficio.

Sempre sotto il profilo della corretta applicazione della riduzione di aliquota in questione viene introdotto un ulteriore nuovo adempimento per

i titolari di depositi fiscali e per gli esercenti di depositi commerciali di cui agli articoli 23 e 25 del Dlgs 504/95 (Tua). Questi operatori dovranno, infatti, con riferimento al medesimo periodo di riduzione delle aliquote, riportare sul Das, ossia sul documento che scorta i prodotti ad accisa assolta, l'aliquota di accisa applicata ai prodotti in circolazione. L'indicazione che dovrà essere inserita nella sezione «informazioni commerciali» al campo 110 del messaggio elettronico DE815 consentirà un più immediato controllo da parte delle autorità.

Tale obbligo, come sottolineato da Adm con la circolare 11/D/2022, non trova applicazione per i documenti di accompagnamento semplificati del Gpl.

Tuttavia, il meccanismo dell'imposta non prevede la rivalsa del tributo – almeno non in forma obbligatoria e/o espressa – applicandosi



Superficie 39 %

l'accisa all'atto dell'importazione o dell'estrazione di un bene da un deposito fiscale o di un destinatario registrato. In questi momenti si realizza l'immissione in consumo e, poi, il prodotto viaggia vigilato ma con accisa inglobata nel prezzo.

Questo significa, sul piano sistematico della specifica imposta, che i beni che oggi vengono immessi in consumo scontano l'accisa ridotta, mentre quelli che alla data del decreto erano già in circolazione continuerebbero ad essere gravati dall'accisa piena e come tali venduti, con un effetto economico negativo sul venditore.

Si può concludere, quindi, nel seguente modo: i carburanti ad accisa sospesa, detenuti in massima parte dai depositi fiscali, sono investiti immediatamente dal provvedimento e dunque consentiranno di far circolare, da subito, prodotto con minor carico fiscale a beneficio di imprese e consumatori; mentre i carburanti ad accisa assolta, detenuti nei depositi commerciali e presso i distributori, se circoleranno ad accisa piena avrebbero potuto rendere inizialmente nullo l'effetto della riduzione dei prezzi, che si sarebbe dovuto vedere solo dopo l'esaurimento delle scorte. In effetti, in questi primi giorni di attuazione del provvedimento nella maggior parte delle situazioni è stato riscontrato una immediata riduzione del prezzo al consumo. Questo implica, in base a quanto delineato in precedenza che gli operatori, in questa prima fase si sono fatti carico del differenziale pagato al momento dell'approvvigionamento del prodotto. Differenziale, che secondo chi scrive, dovrebbe essere in qualche modo restituito o compensato al sistema per risultare neutro anche dal punto di vista commerciale.

La coerenza di quanto qui rappresentato con il dato normativo del Dl Energia, vale anche alla luce delle comunicazioni del comma 5 della norma in esame (precedentemente esaminate) che, come pare, hanno lo scopo di consentire un tempestivo controllo dei prezzi. Non a caso, il comma 7 dell'articolo 1 del Dl 21/2022, al fine di prevenire il rischio

di manovre speculative derivanti dalla rideterminazione delle aliquote di accisa, affida al Garante per la sorveglianza dei prezzi ed all'intero comparto amministrativo coadiuvato dalla Guardia di Finanza, l'incarico di monitorare l'andamento dei prezzi, anche relativi alla vendita al pubblico, di benzina e gasolio usato come carburante praticati nell'ambito dell'intera filiera di distribuzione commerciale dei medesimi prodotti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PRIME INDICAZIONI

La circolare 11 delle Dogane

La circolare 11/D/2022 ha fornito le prime indicazioni sulla comunicazione della riduzione temporanea delle accise

I dati da comunicare

Gli esercenti depositi commerciali e gli esercenti impianti di distribuzione stradale di carburante trasmettono all'ufficio doganale territorialmente competente, tramite posta elettronica certificata o per via telematica, i dati relativi ai quantitativi di benzina e di gasolio usato come carburante giacenti nei serbatoi dei relativi depositi e impianti, sia all'inizio della giornata del 22 marzo 2022 che alla fine della giornata del 21 aprile 2022

Le scadenze

Le comunicazioni vanno effettuate entro cinque giorni lavorativi a partire dalle date di riferimento. Per la prima comunicazione la scadenza è lunedì 28 marzo

L'esclusione per il Gpl

L'obbligo di comunicazione non riguarda le giacenze di Gpl usato come carburante oggetto della riduzione temporanea dell'aliquota di accisa in base al Dm 18 marzo 2022

I CONTROLLI DELLA GDF SUI PREZZI

Contro le speculazioni stretta sul penale per stanare gli illeciti

Un'operazione straordinaria di controlli sul caro benzina e il caro gas, con l'obiettivo di verificare se dietro le speculazioni del mercato si celino rialzi o ribassi dei prezzi fraudolenti o se ancora siano state messe in atto manovre speculative sulle merci. Non solo. Ancora prima dell'emanazione del nuovo decreto legge sull'Ucraina, con cui il governo ha previsto azioni mirate e sistematiche di controllo dei prezzi praticati affidandole all'autorità della concorrenza e del mercato, alle Fiamme Gialle e a mister Prezzy, il comandante generale della Guardia di Finanza, Giuseppe Zafarana, rivela che già dal 18 marzo scorso l'Agcm ha notificato, con l'aiuto del nucleo speciale Antitrust della Gdf, «dettagliate richieste di informazioni alle maggiori compagnie petrolifere», con l'obiettivo di «accertare eventuali violazioni delle norme in materia di abuso di posizione dominante o di intese restrittive della concorrenza». Nel corso dell'audizione in commissione Finanze al Senato, il numero uno della Gdf ha suggerito una modifica delle disposizioni del Codice penale (articoli 501 e 501-bis), che attualmente servono a perseguire le frodi e le manovre speculative, per «renderle concretamente idonee a tutelare l'economia e i consumatori in delicati momenti congiunturali come quello attuale». Ad avviso di Zafarana, «occorrerebbe esaminare l'opportunità di accentuarne il carattere deterrente aumentando le pene edittali (attualmente fissate, nel massimo, a tre anni di reclusione), in modo da consentire l'utilizzo di mezzi di ricerca della prova più efficaci».

Più in generale, l'attenzione da parte del corpo verso il settore dei carburanti è ad alta intensità: «Complessivamente, nell'ultimo biennio, nonostante le limitazioni imposte dalla pandemia, i nostri reparti hanno eseguito 2.338 interventi. Interventi che hanno portato a quasi 1.700 denunce, 90 arresti, sequestri per 7mila tonnellate e accertamenti per quasi 250mila tonnellate «consumate in frode», ha precisato Zafarana. Che ha aggiunto come «il settore dei prodotti energetici sia fortemente esposto a fenomeni di evasione

dell'Iva e delle accise che, oltre a danneggiare il gettito erariale, producono effetti distorsivi della concorrenza. È il caso delle frodi perpetrate con società cartiere fittiziamente interposte nella filiera commerciale. Gli illeciti fiscali in questo settore sono sovente attribuibili a strutturate regie della criminalità organizzata che, da un lato, realizza ingenti profitti grazie all'evasione fiscale e, dall'altro, reimpiega i proventi illeciti nell'acquisizione di depositi di stoccaggio o di impianti di distribuzione stradale».

A proposito però delle «eredità» lasciate dalla pandemia, la Guardia di Finanza si sta concentrando su chi indebitamente ha fruito degli aiuti Covid. Grazie al protocollo siglato con le Entrate e in sinergia con quest'ultima, sono stati individuati 25mila soggetti che hanno chiesto i contributi a fondo perduto e su cui ora sono in corso approfondimenti. Sotto la lente c'è chi ha tardivamente inserito fatture relative al 2019 per far ampliare il calo rispetto al 2020 e quindi accedere a fondi più elevati. Altro fronte di intervento, a seguito di un protocollo con il Mise, riguarda i finanziamenti bancari assistiti da garanzia. Sono state avviate e implementate «analisi di rischio su circa 9mila percettori - ha segnalato Zafarana - connotati da anomalie», ora al centro di approfondimenti.

Anche in vista delle sfide imposte dal Pnrr sulla riduzione del tax gap, procede l'impegno delle Fiamme gialle nella lotta all'evasione. Tra i nuovi filoni c'è anche l'e-commerce. Zafarana ha citato un'indagine del nucleo di polizia economico-finanziaria di Pescara e del nucleo speciale Entrate che ha fatto emergere 100 evasori totali: in due anni hanno effettuato vendite non dichiarate al fisco, attraverso piattaforme online, per circa 330 milioni di euro. Nella stessa indagine sono emersi anche 750 soggetti esteri senza identificativo fiscale, che hanno effettuato vendite in Italia tramite marketplace per quasi 600 milioni di euro.

—Marco Mobili
—Giovanni Parente

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIUSEPPE ZAFARANA

Il Comandante generale della Guardia di Finanza ha precisato che già dal 18 marzo scorso l'Agcm ha notificato, con il nucleo speciale Antitrust delle Fiamme Gialle, richieste dati dettagliate alle maggiori compagnie petrolifere



L'ESEMPIO

A Barcellona
l'area agevolata
ha fatto crescere
il porto

—a pag. 2

Valpolcevera, pressing di fondi e aziende estere per le aree logistiche

Retroporti

Per il progetto di Zls della Valpolcevera, denominato *Green logistics valley*, «abbiamo un forte ritorno da aziende che ci contattano e ci chiedono informazioni perché sarebbero intenzionate ad entrare. Si tratta anche di imprese straniere, ad esempio svizzere e olandesi e fondi d'investimento internazionali. Ma purtroppo la gestione di queste richieste non la può fare un soggetto privato». A parlare è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi che ha messo a punto il progetto della Zls nella valle che è stata teatro del crollo del ponte Morandi e della ricostruzione (a tempo di record) del nuovo viadotto San Giorgio.

Botta sottolinea che, proprio a fronte di queste richieste sempre più pressanti, «è diventato urgentissimo giungere alla nomina, che è governativa, del commissario straordinario della Zls, per dare il via al progetto e alla sua realizzazione. Un imponente lavoro progettuale è stato condotto dalle pubbliche amministrazioni e da tutti gli stakeholder della blue economy; manca la nomina di chi dovrà prendere per mano un progetto che potrà cambiare il ruolo della Liguria e del Nordovest rispetto ai mercati centroeuropei, così come la Zal di Barcellona ha cambiato il ruolo della Spagna a livello portuale nel Mediterraneo».

Le più recenti tendenze a livello internazionale, sostiene Botta, «tra cui la Cina, con un'esperienza ultraquarantennale, ma anche più vicine a noi, come la già citata Spagna e la Polonia, hanno attribuito alle Zls il ruolo di driver catalizzatore di investimenti, per la creazione e lo sviluppo di nuove filiere innovative orientate sia all'ecosostenibilità che al potenziamento della capacità logistica e tecnologica dei loro territori».

In particolare, il caso della Zal di Barcellona, che rappresenta, secondo Botta, «l'equivalente di quella che potrebbe essere la Zls del porto e retroporto di Genova in Valpolcevera, è stata creata da oltre 10 anni ed è diventata uno straordinario strumento di sviluppo della città e del porto, contribuendo a rendere Barcellona il primo esempio nel Mediterraneo di smart port city. Partita come un incubatore di nuove forme di imprenditorialità e innovazione, con una società mista a capitale pubblico e privato, oggi riunisce, in oltre 900 mila metri quadrati, quando il progetto originale ne prevedeva solo 100 mila, i più importanti marchi dell'automotive (Honda, Mazda, Seat, Nissan), della distribuzione alimentare (Carrefour e Lidl), dell'e-commerce (Amazon), delle commodities (Decathlon ed Ikea), della componentistica (Scheider Electric, Inditex); a cui si aggiungono i più importanti provider della logistica: DHL, Kuehne & Nagel, Agility, Hartrodt, Maersk e altri».

Botta sottolinea come «laboratori avanzati, centri di analisi automatizzati, sperimentazione del 5G», abbiano «consentito al porto spagnolo di diventare leader nel Mediterraneo e centro di investimenti internazionali. Totalizzando +31% nei traffici nel 2021, rispetto al 2020, e +15% nel 2020 sul 2019, con un'occupazione diretta di oltre 6 mila dipendenti e il 35% di lavoro femminile, proveniente da 130 Paesi diversi. Questa stessa opportunità si offre oggi al porto di Genova».

Secondo il segretario generale di Spediporto, «questo è il momento di rilanciare una visione aggiornata della capacità del Paese di fare mer-

cato, attraverso una progettualità legata al porto e retroporto genovesi. L'internazionalizzazione di numerose aziende italiane ha dimostrato che delocalizzare in una delle tante free zone estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici e infrastrutturali connessi a una zona franca, ha anche consentito alle imprese di sviluppare centri di ricerca e innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale, di tipo quantitativo e qualitativo. Queste best practice devono poter essere replicabili anche in Italia. Commette un enorme errore chi sottovaluta la portata di questi strumenti, relegando il Nordovest a mera comparsa commerciale sul resto del mondo».

La Zls «rafforzata» del porto di Genova, conclude Botta, «proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera, può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un fenomeno *reshoring*, conseguenza degli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria, e oggi anche da quella bellica, sulle *global value chains*, che impongono una loro sapiente diversificazione».

—R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Zls allargata, il Piemonte spinge sul progetto del porto a secco

Strategia. Dal Governo è atteso l'ok alla mappa dei 18 comuni e dei due interporti da riconoscere come Zone logistiche semplificate. Confindustria: ora serve un progetto integrato tra le due regioni

Filomena Greco

Un'occasione di sviluppo per il Basso Piemonte. Ma contemporaneamente un'occasione di crescita per il porto di Genova. Si giocherà su questo crinale la partita per dare concretezza al progetto del retroporto «naturale» per gli scali marittimi liguri in terra piemontese. Se ne parla da almeno vent'anni ma il progetto è tutto da implementare. La nuova spinta arriva dall'allargamento delle Zls (Zone a logistica semplificata), dalle prime sei località inserite nel Decreto Genova del 2018, prevalentemente nell'Alessandrino, alla nuova mappa allargata proposta al Governo dalla Regione Piemonte, che coinvolge 12 comuni, tra Alessandria, Asti e Cuneo, e due retroporti, il Sito di Orbassano e il Cim di Novara. «All'interno delle aree riconosciute Zls – spiega Cesare Italo Rossini, presidente di Slala, la fondazione che storicamente sostiene il progetto del retroporto ad Alessandria – il ministero potrà individuare due o tre zone che diventeranno in futuro le piattaforme retroportuali del sistema di scali liguri, in capo alle Autorità portuali».

La logistica sarà sempre più al centro dello sviluppo economico della Regione, ne è convinto il presidente del Piemonte Alberto Cirio, tanto che il settore sarà uno di destinatari delle risorse e dei progetti finanziati dalla nuova programmazione europea (Fondi Fesr) che la giunta presenterà la prossima settimana. «Rispetto alla perifericità del passato la regione ha conquistato una nuova centralità in Europa – spiega – grazie a un sistema di infrastrutture che ci attraversa come Terzo Valico e Tav, che in Piemonte si incrociano». A questo si aggiunge la posizione naturale alle spalle del sistema dei porti liguri, ancora tutta da sfruttare. La Regione è rientrata nella struttura di Slala proprio per spingere lo sviluppo logistico del Sud del Piemonte, Alessandrino e Astigiano, verso Genova, e Monregalese, verso lo scalo di Savona.

Opportunità e limiti

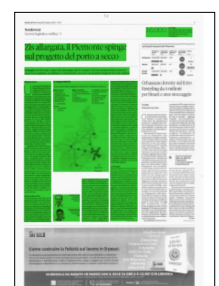
Il riconoscimento delle ZLS avrà in prospettiva ricadute prevalentemente di tipo burocratico, con un accorciamento dei tempi autorizzativi per le imprese che decideranno di insediarsi in quelle aree. Uno strumento che però rischia di incidere poco, se non si innesta su una progettualità ampia, che metta insieme le due regioni e favorisca la creazione di collegamenti con il porto di Genova. Qual è il punto di partenza? L'interporto di Rivalta Scrivia vanta scambi importanti con lo scalo ligure, è indubbio, ma la logica del retroporto in realtà è tutta da implementare, vincendo anche alcune resistenze sul fronte ligure. «La creazione di un retroporto – spiega Nicola Bassi coordinatore della Commissione Logistica di Slala – permetterebbe di riorganizzare completamente il flusso dei mezzi in entrata e in uscita dal porto, ampliandone le capacità e arrivando agli oltre 4 milioni di container previsti dai piani di sviluppo». L'allargamento del porto, dunque, deve intercettare la disponibilità di Genova a rivedere il proprio modello di business e circoscrivere, ad esempio, il peso sui bilanci dei servizi connessi alla sosta in porto. Luci ed ombre, dunque, di un progetto ambizioso. «Le ZLS – spiega Bassi – sono un'occasione di sviluppo e uno strumento di attrattività economica, e se fossero anche accompagnate da un riconoscimento doganale e da vantaggi economici diventerebbero un grande propellente per il territorio». Occasioni che per il momento languono, visto che dei 30 milioni destinati dal Decreto Genova del 2018 per sviluppare il retroporto ancora nessuno è stato direttamente impiegato sul territorio. Tanto che non sono pochi gli operatori e gli esperti in Piemonte a sostenere che per costruire il retroporto servirebbe un commissario, nella logica di quanto fatto dal sindaco di Genova per la ricostruzione del ponte Morandi, o almeno una forte intesa tra le Regioni Liguria e Piemonte. Sono tre gli interporti piemontesi collocati alle spalle dei porti liguri, Rivalta Scrivia il principale, collegato a Genova Voltri, accanto a Pozzolo e Arquata Scrivia, 55 mila le operazioni registrate, in aumento

durante la pandemia. «Nell'Alessandrino – spiega Matteo Ferraris di Confindustria Alessandria – lavorano nella logistica almeno 16 mila persone, pari all'8% del totale in Piemonte. Si tratta di un peso economico già oggi importante destinato a crescere ulteriormente vista anche la crescente richiesta sul mercato di servizi e investimenti nel settore». La sfida in futuro sarà duplice, chiarisce Ferraris: da un lato intercettare sempre maggiori flussi di merci in entrata e in uscita dal sistema porti, sia su ferro che su gomma, dall'altro sviluppare servizi a valore aggiunto e arricchire la catena del valore della logistica.

La strategia

Il dossier Logistica è al centro del Position Paper sottoscritto da Regione e Confindustria Piemonte. «Credo si debba procedere sul modello attuato a Genova, per la ricostruzione del Morandi, con percorsi facilitati per rendere maggiormente attrattive le aree» sottolinea il direttore di Confindustria Piemonte Paolo Balistrieri. «Si tratta – aggiunge – di una straordinaria possibilità anche perché, se la proposta del Piemonte sarà accettata dal Governo, l'area retroportuale si potrebbe estendere anche all'interporto Sito di Orbassano, alle porte di Torino, e alla piattaforma logistica di Novara». Quello che però ancora manca, aggiunge Balistrieri, è un progetto complessivo e condiviso tra Piemonte e Liguria. «Certo, il riconoscimento delle ZLS rappresenta una occasione per progettare una vera e propria piattaforma retroportuale, capace di intercettare i flussi del Terzo valico e raddoppiare la capacità di Genova».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 41 %

16.000 **SETTORE**
Sono 16mila i lavoratori impiegati
nella logistica nella sola provincia
di Alessandria, dove ci sono
tre interporti

La mappa delle ZIs

I comuni piemontesi candidati per la ZIs Porto e retroporto di Genova

● SITI INCLUSI

- 1. Alessandria
- 2. Arquata Scrivia
- 3. Castellazzo Bormida
- 4. Novi San Bovo
- 5. Ovada/Belforte
- 6. Rivalta Scrivia

— Autostrade

Ferrovie

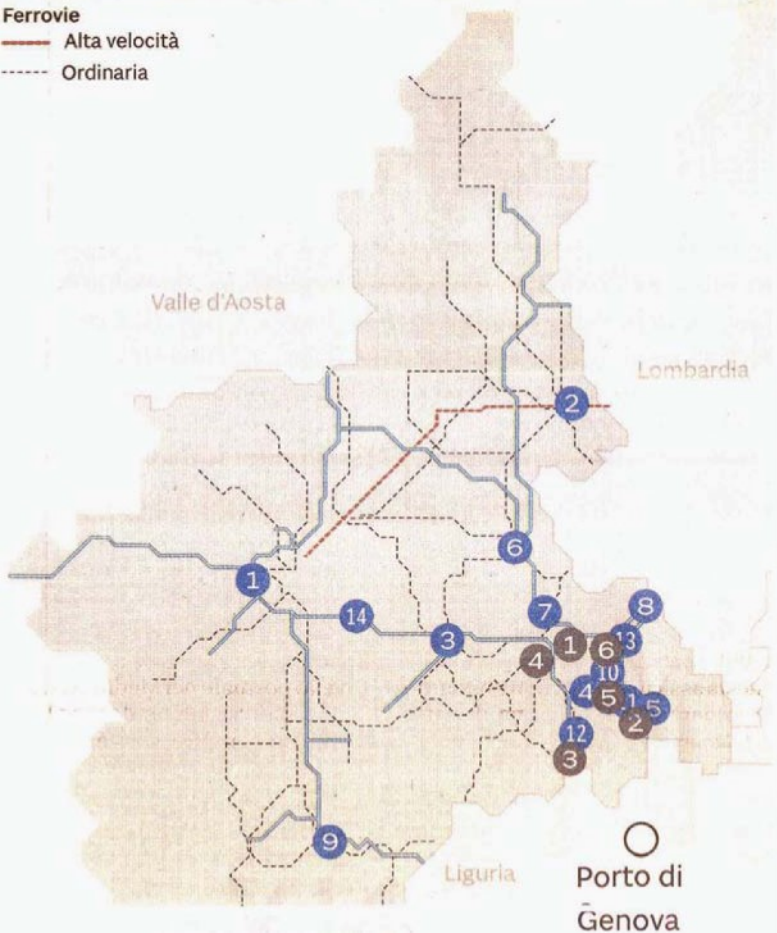
— Alta velocità

--- Ordinaria

● SITI CANDIDATI

- 1. Novara Cim (Interporto)
- 2. Torino Sito (Interporto)
- 3. Asti
- 4. Basaluzzo
- 5. Borgetto di Borbera
- 6. Casale Monferrato

- 7. Castelletto Monferrato
- 8. Castelnuovo Scrivia
- 9. Mondovì
- 10. Pozzolo Formigaro
- 11. Serravalle Scrivia
- 12. Silvano d'Orba
- 13. Tortona
- 14. Villanova d'Asti



ALBERTO CIRIO
Presidente
della Regione
Piemonte



CESARE ROSSINI
Cesare Rossini
è presidente
Slala

Genova, zona logistica in stallo Il pressing di fondi e aziende estere

Agevolazioni. A quattro anni dall'istituzione della Zls manca ancora il commissario per governare i progetti: le imprese interessate a insediarsi nell'area non hanno interlocutori. Il Piemonte con 18 comuni si candida a essere il retroporto più grande d'Europa

La Zona logistica semplificata di Genova, istituita per legge nel 2018 dopo il crollo del ponte Morandi, non è ancora stata attivata, nonostante siano passati ormai quasi quattro anni, manca il commissario che deve essere indicato dal Governo. Le istituzioni locali, intanto, hanno formulato un Piano di sviluppo strategico della Zls che è stato inviato alla presidenza del Consiglio. Ma senza il commissario tutto resta al palo mentre imprese estere e fondi internazionali fanno pressing per capire se e in che modo è possibile entrare e aprire filiali in una zona logistica con agevolazioni burocratiche, fiscali e doganali presso il più grande porto italiano.

Gli spedizionieri genovesi han-

no proposto la creazione di una *Green logistics valley* nella Valpolcevera e il progetto fa parte del piano inviato al Governo. Ma la Zls di Genova, lo dice la stessa legge costitutiva, può estendersi anche alle piattaforme logistiche di Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte che lavorano col porto. E proprio il Piemonte sta lavorando per ampliare ulteriormente l'area che potrà godere dei benefici della Zls. Dalle prime sei località inserite nella norma del 2018, prevalentemente nell'Alessandrino, si arriva alla nuova mappa allargata del "porto a secco", proposta al Governo dalla Regione Piemonte, che coinvolge 12 comuni, tra Alessandria, Asti e Cuneo, e due retroporti, il Sito di Orbassano e il Cim di Novara.

«All'interno delle aree riconosciute Zls - spiega Cesare Italo

Rossini, presidente di Slala, la fondazione che sostiene il progetto del retroporto ad Alessandria - il ministero potrà individuare due o tre zone che diventeranno in futuro le piattaforme retroportuali del sistema di scali liguri, in capo alle Autorità portuali».

—de Forcade e Greco a pagine 2 e 3

Genova, zona logistica al palo «Ora la nomina del commissario»

Scalo. A quattro anni dall'istituzione della Zls manca ancora la nomina da parte del Governo. I confini sono ancora da definire, allo studio anche un'area di prossimità per la sosta dei mezzi pesanti

Raoul de Forcade

Le istituzioni genovesi e la Regione Liguria sono pronte ad attivare la Zona logistica semplificata del porto e retroporto di Genova, per la

quale è stato consegnato agli organismi competenti (cioè dipartimento per il Sud e la coesione, competente in materia, presso la presidenza del Consiglio, ministero per il Sud e ministero delle Infrastrutture) un Piano di sviluppo strategico ad hoc. Ma benché la Zls in questione sia stata istituita già dal 2018, con l'articolo 7 della legge 130/2018 (la cosiddetta legge Genova, creata come ristoro al territorio dopo il crollo del ponte Morandi), dopo quasi quattro anni manca ancora la nomina, da parte del Governo, del commissario straordinario che, la stessa norma, prevede sia anche pre-

sidente del Comitato di indirizzo della Zls (composto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, un rappresentante delle Regioni, uno della presidenza del Consiglio e uno del Mims) con i poteri per avviare e far funzionare la zona logistica.

Per capire meglio la situazione occorre premettere che la Zls del porto e retroporto di Genova si presenta come un unicum nel panorama italiano. Come si è visto, è stata istituita ex lege con un procedimento diverso da quello previsto dalla legge Finanziaria per il 2018 (205/2017), che ha aperto la strada alle Zls italiane, prevedendo che queste siano individuate su proposta delle Regioni al Governo. Nel caso genovese, invece, è la legge stessa che individua l'area della Zls, la quale comprende, di fatto, l'intero Comune di Genova e siti retroportuali che non interessano solo la Liguria ma anche

Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna. Si tratta di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.

In pratica, la Zls genovese si sviluppa su due piani distinti: le aree in ambito portuale e periportuale e quelle oltre Appennino. Nel primo caso, si tratta delle aree sul territorio del porto e del Comune di Genova, non-



Superficie 56 %

ché di quelle retroportuali di Vado Ligure, per lo scalo di Savona-Vado. Nel secondo caso, di aree fuori regione che assolvono al ruolo di piattaforme logistiche con diverse declinazioni. E in questo contesto si inserisce la richiesta avanzata al Governo dalla Regione Piemonte, di aggregare ulteriori Comuni subalpini alla Zls genovese (si vedano i servizi a pagina 3).

Il fatto che la Zona logistica semplificata di Genova sia stata creata per legge, indicando delle aree ma senza stabilirne in concreto i confini, comporta una difficoltà per le istituzioni nel perimetrare in concreto la Zls. Perimetrazione quanto mai necessaria, invece, perché la Finanziaria per il 2020 ha rafforzato i benefici per le Zls estendendo a queste i crediti di imposta prima riservati alle Zes (zone economiche speciali).

«La fotografia delle aree retroportuali della Zls - afferma Paolo Signorini, presidente dell'Adsp di Genova e Savona - è in movimento. Oltre a quelle indicate dalla legge, ci sarebbero altre aree da inserire: ad esempio Padova, che non rientra nella Zls ma

è molto servita da Genova. Poi stiamo ragionando su un'area di prossimità per togliere i mezzi pesanti dalla città e sulle cosiddette zone buffer (per la sosta delle merci, ndr). Tra le aree ci sono anche quelle che comprendono impianti ferroviari e aeroportuali, a patto che l'attività, come prevede la legge, sia legata a quella portuale. Inoltre Spediporto ha proposto la Zls per creare una zona logistica nella Valpolcevera (vedi articolo a fianco, ndr). Bisogna anche ricordare che l'articolo 6 della legge Genova ha rafforzato la nostra Zls con 30 milioni per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova, compresa la realizzazione del varco d'ingresso di Ponente». Con l'Adsp, aggiunge Francesco Maresca, assessore alle politiche dal mare del Comune di Genova, «abbiamo anche ideato uno sportello per facilitare il dialogo tra istituzioni e imprese interessate a operare nella Zls, godendo dei benefici burocratici, fiscali e doganali che questa assicurerà. Ma non possiamo procedere senza la nomina, da parte

del Governo, del commissario straordinario per la Zls, che deve anche presiedere il Comitato d'indirizzo».

La Regione Liguria, ricorda, da parte sua, l'assessore allo Sviluppo economico Andrea Benveduti, «ha attivato i percorsi tecnici di propria competenza per avviare la Zls di Genova e la Zls porto e retroporto della Spezia». Il territorio spezzino, tramite l'Adsp, ha infatti, a sua volta, avviato un'istruttoria, per la costituzione di una Zls; e le Regioni Liguria ed Emilia-Romagna hanno rivolto un quesito al Governo circa la possibilità d'inserire nel perimetro della Zls alcuni territori emiliani che hanno relazioni portuali e logistiche con La Spezia e Ravenna. «Attraverso le interlocuzioni con la Regione - afferma Benveduti - il ministero per il Sud si è reso disponibile, di recente, a fornire un avanzamento delle attività in occasione dei prossimi Stati generali della logistica del Nord Ovest, che si terranno in aprile ad Alessandria. Siamo confidenti che si arrivi quanto prima a una risoluzione, per poter finalmente dare operatività alle agevolazioni previste dalle Zls».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FRANCESCO MARESCA
Assessore
alle politiche
del mare
del Comune
di Genova

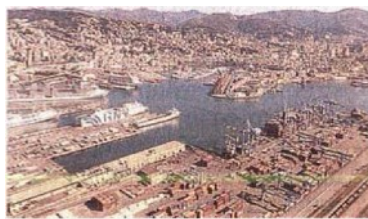
+31%

LA CRESCITA
Il porto di Barcellona nel 2021 ha totalizzato +31% di traffici. Secondo Spediporto a questo ha contribuito decisamente la Zal (zona franca)



IN ATTESA

L'assessore regionale Andrea Benveduti attende una rapida nomina del commissario per poter dare operatività alla Zls



Aree portuali. Le banchine di Genova



Porto e città. La Zls di Genova è di fatto allargata sia all'area portuale che a quella cittadina e si estende anche alle regioni limitrofe che lavorano con lo scalo

Bloccati per precauzione i sistemi di comunicazione digitale con i macchinisti. Atteso nel weekend il ritorno alla regolarità

L'attacco hacker a Fs rallenta la consegna delle merci

DI FRANCESCO BERTOLINO

L'attacco hacker alle Ferrovie dello Stato sta causando gravi disagi alla circolazione dei treni merci. Mentre il funzionamento di biglietterie e tabelloni veniva gradualmente ripristinato, ieri molti convogli sono rimasti a lungo fermi nelle stazioni di origine. Per evitare la propagazione del virus, infatti, mercoledì Rfi e Trenitalia hanno bloccato in via precauzionale i mezzi di comunicazione digitale con i macchinisti, tornando a sistemi analogici. La decisione ha rallentato il traffico merci, comportando la cancellazione di diverse corse. Nella serata di ieri, a quanto si apprende, la situazione era tornata per il 70% regolare, ma il completo ritorno alla normalità non è atteso prima del fine settimana. Per quanto tempestiva, tuttavia, la scelta cautelativa di FS non è priva di conseguenze. Serviranno infatti giorni per recuperare le consegne non effettuate a causa del prolungato blocco dei treni merci. Un intoppo logistico che arriva in un momento di grande stress per le aziende italiane, già alle prese con enormi difficoltà di approvvigionamento dettate prima dalla pandemia e ora dalla guerra in Ucraina. Anche se la matrice politica non è stata confermata né dall'azienda né dalle autorità, di certo l'attacco hac-

ker alle Fs ha colpito un'infrastruttura strategica per il Paese ed è giunto in un momento di grande vulnerabilità per la logistica. A sferrarlo è stato il gruppo Hive, un gruppo di lingua russa e composto da criminali informatici bulgari e russi. Stando alle prime ricostruzioni, la cybergang sarebbe animata esclusivamente da motivi economici, come prova la richiesta di un riscatto di 10 milioni di dollari in bitcoin per liberare i dati cifrati con il cryptolocker. Considerata l'origine degli attaccanti, comunque, i loro moventi saranno sicuramente oggetto di un supplemento di indagine da parte dell'intelligence e dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale. Ieri, intanto, la polizia postale ha depositato alla procura di Roma la prima informativa sull'attacco hacker. Sulla base di questi documenti i pm, coordinati dal procuratore Francesco Lo Voi e dal procuratore aggiunto Angelantonio Racanelli, apriranno un'inchiesta per due ipotesi di reato: accesso abusivo a sistema informatico e tentata estorsione. Resta da capire a quali dati abbiano avuto accesso gli hacker nella loro incursione prima che intervenisse il blocco dei sistemi da parte di Ferrovie dello Stato. Il timore è che in quel lasso di tempo i cybercriminali abbiano avuto accesso alle informazioni personali dei viaggiatori. (riproduzione riservata)



Paolo Uggè nominato consigliere del Cnel

L'incarico

■ Paolo Uggè, presidente di Confrastop e della Federazione degli Autotrasportatori Italiani (Fai) è stato nominato consigliere del Cnel (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro), in rappresentanza di Confindustria Imprese per l'Italia.

Nato a Milano il 4 ottobre del 1947, "tellino ad honorem", Uggè è iscritto all'albo dei consulenti del lavoro fin dal 1979.

Deputato nella XV Legislatura, ha fatto parte della Commissione parlamentare Trasporti, Poste e Telecomunicazioni dal 2006 al 2008 ed è stato sottosegretario alle Infrastrutture nel secondo e terzo governo Berlusconi.

Dal 2010 al 2014 è stato componente del Cnel come esperto nominato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dal 2012 al 2014 è stato coordinatore della Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale dello stesso Cnel, del quale nell'aprile del 2021 era stato nominato componente del Consiglio nazionale.

