

Milano, 5 marzo 2019

Contributo di GRANDI RETI s.c.r.l.
all'Indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia Energetica
Nazionale al Piano Nazionale Energia e Clima per il 2030

Camera dei Deputati - X Commissione Attività Produttive

Grandi Reti è una società consortile, costituita nel 1991 che raggruppa 30 tra le principali imprese attive nel settore della distribuzione di derivati petroliferi e dei servizi all'automobilista, in particolare, nella distribuzione e nella vendita di carburanti per autotrazione, benzina, gasolio, gas naturale (sia CNG sia GNL) e gpl.. I nostri soci gestiscono circa 1.500 punti vendita, in parte convenzionati con società petrolifere, in parte con propri marchi, con un erogato complessivo che copre circa il 5% del mercato nazionale.

Ringrazio anzitutto la X Commissione della Camera per questo ciclo di audizioni che consente agli operatori del settore energetico di poter esprimere le proprie valutazioni e di dare il proprio apporto critico alla definizione delle politiche energetiche che dovranno sostanziare il Piano Nazionale per l'Energia e il Clima (PNEC).

Si supplisce così, almeno in parte ad una grave lacuna di metodo che ha caratterizzato la stesura del Piano. Mentre la SEN è stata costruita anche attraverso una larga consultazione pubblica e per la prima volta sono state puntualmente censite ed esposte le osservazioni di tutti gli stakeholders - di questo metodo che ha unito partecipazione e trasparenza tutti abbiamo dato atto al Ministro Calenda - il Piano è stato calato dall'alto senza alcun coinvolgimento del settore nelle sue diverse componenti.

Anche per quest'assenza di interlocuzione con gli operatori attraverso le loro rappresentanze, risulta particolarmente labile e sfocata la ricognizione dello stato attuale delle diverse filiere energetiche per quanto concerne i loro specifici assetti. In altre parole la problematica energetica considerata si esaurisce nella mera analisi della composizione delle fonti di energia primaria per settori di consumo e delle conseguenti emissioni climalteranti, senza adeguatamente considerare gli elementi strutturali dei diversi segmenti dei mercati dell'energia. Si ravvisa insomma una netta prevalenza delle tematiche ambientali a scapito di quelle propriamente energetiche, che trovano spazio quasi solo in relazione al settore elettrico, con una decisa sottovalutazione degli altri comparti.

In specie, per quanto riguarda il settore petrolifero non si coglie che c'è un rilevante punto critico nella distribuzione carburanti che rappresenta un elemento di inefficienza nel nostro sistema energetico ed insieme di fallimento del mercato, che non è adeguatamente tutelato nel suo corretto esplicarsi.

I due fenomeni si intrecciano tra loro. L'inefficienza deriva da una mancata razionalizzazione della rete, con la presenza di un numero eccessivo di punti vendita a basso erogato e scarsa qualità dei servizi al consumatore. A sua volta questa pleora di punti vendita si sostiene con la diffusione di pratiche illegali che danneggiano insieme tanto il settore quanto l'Erario (si stima che tra IVA ed accise il mancato gettito raggiunga i 6 miliardi di euro). Il punto era stato esplicitamente riconosciuto dalla SEN ed aveva portato ad apprezzabili misure di contrasto all'evasione introdotte nella Legge di Bilancio 2018. Con il nuovo regime cui assoggettare i depositi fiscali, con pagamento anticipato dell'IVA per estrarre il prodotto, si è finalmente preso atto che negli ultimi anni rispetto alle tradizionali forme di illegalità (riconducibili sostanzialmente al contrabbando, con evasione delle accise) aveva assunto una dimensione prevalente, per volumi di immissione sul mercato e per consistenza economica, l'evasione dell'IVA, con "società cartiere", "frodi carosello", false esportazioni, ecc. La nuova normativa per altro, nonostante un D.M: attuativo del febbraio 2018, non riesce ancora ad esplicitare pienamente i suoi effetti per controversie interpretative che richiedono un ulteriore ed urgente chiarimento esplicativo con circolare dell'Agenzia delle Entrate e nel quadro di una politica energetica attenta alle falle che si presentano nel sistema, anche queste misure, solo apparentemente *de minimis* dovrebbero essere considerate.

Al tempo stesso anche il contrabbando, con evasione delle accise, ha cambiato volto: da fenomeno "domestico" tipicamente giocato sull'agevolato gasolio agricolo o per la pesca, è divenuto internazionale, prevalentemente originato dall'Europa dell'Est, con carichi rilevanti ed una penetrazione in tutta la penisola. In questa direzione dovrebbe maggiormente orientarsi l'azione repressiva della Guardia di Finanza, di cui abbiamo apprezzato il crescente impegno, ma che sovente appare dispersa in molteplici azioni di scarsa rilevanza.

Ripristinare rapidamente condizioni di legalità nella distribuzione carburanti è oggi una condizione essenziale non solo per ristabilire un corretto funzionamento del mercato e creare quindi le condizioni per la razionalizzazione della rete, ma per contrastare la criminalità organizzata (italiana ed insieme dell'area balcanica) che ha individuato in questo settore uno strumento insieme per il riciclaggio e per ulteriori arricchimenti.

Venendo direttamente al Piano le obiezioni alla sua costruzione ed all'insufficiente rapporto con gli stakeholders non pone in alcun modo in discussione i suoi obiettivi di fondo, che derivano del resto dal Winter Package presentato dalla Commissione Europea il 30 novembre 2016 e che possono essere schematicamente riassunti nella decarbonizzazione della filiera energetica e nel bilanciamento equilibrato dei tre elementi che compongono il cosiddetto "trilemma dell'energia" (competitività, sicurezza, sostenibilità). Questi obiettivi corrispondono in sostanza per un verso agli impegni assunti dall'Italia in sede di COP 21 e per un altro agli indirizzi espressi, con il concorso italiano dall'Unione Europea. In sé stessi non sono dunque in discussione.

Più complessa è l'individuazione dei processi e delle strumentazioni per il loro raggiungimento ed è su questo terreno che il Piano Energia Clima ci sembra particolarmente debole e prigioniero di una sorta di "pensiero unico" che lo priva di una capacità di visione a 360°.

Bisogna infatti essere consapevoli che la decarbonizzazione comporta un processo di lungo periodo, con un percorso non facile, non lineare ed in larga parte ancora da tracciare e che esistono in molti campi rilevanti barriere tecnologiche ancora da superare. Riteniamo allora miope ed insufficiente puntare unicamente sulle fonti rinnovabili, quali oggi le conosciamo.

Non solo l'accumulo, nonostante i progressi compiuti, non è ancora gestibile su larga scala e su grandi dimensioni, ma soprattutto non si possono ignorare tecnologie alternative in via di sviluppo e quindi gli imprevedibili "salti" tecnologici che potremmo vedere nei prossimi anni. Pensiamo alle ricerche in corso ed in avanzato stadio di sviluppo sul Methane Cracking, come alle prospettive aperte dal Carbon Capture and Storage.

Rimanendo al tema stretto della mobilità pensiamo poi alla sfida che si sta delineando tra l'elettrico e l'idrogeno (accoppiabile alle rinnovabili) che non consente di proiettare con sicurezza come vincenti al 2030 e ancor meno al 2040 o al 2050 le soluzioni che oggi paiono più affidabili e puntare quindi tutto sull'elettrico ed in qualche misura di questo anche il PNEC pare consapevole..

In questo contesto, con un divenire largamente aperto, da un lato è necessario mantenere una posizione di assoluta neutralità tecnologica, senza forzature che distorcano il mercato, e da un altro è necessario un chiaro sostegno, che manca nel PNEC, alle attività di ricerca volte a decarbonizzare i fossili, rendendone possibile l'utilizzo senza compromissioni ambientali.

Venendo in modo più specifico agli obiettivi assunti per il settore dei trasporti, su cui siamo chiamati a pronunciarsi, questi sono riassumibili in 4 punti, chiaramente enunciati a pag. 8 del Piano:

- 1) Rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità;
- 2) Incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro;
- 3) Un'Europa più connessa, dotata di reti di trasporto strategiche;
- 4) Per il residuo fabbisogno di mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, e accrescere la quota di rinnovabili.

Vogliamo credere che il MIT, che ha sottoscritto il documento sia ben consapevole che uno spostamento del trasporto merci da gomma su ferro comporta una contrazione delle accise, costo valutato evidentemente inferiore al beneficio dato dalle esternalità che si generano.

Le uniche riserve che avanziamo riguardano il primo punto: in una società avanzata la priorità non è contenere il fabbisogno di mobilità, ma semmai saper soddisfare un fabbisogno di mobilità crescente e diversamente qualificata (meno per il lavoro, più per il tempo libero). Quanto agli altri obiettivi, non si può che concordare, avendo però ben presente per quanto concerne il punto 4, che quello definito "il residuo fabbisogno di mobilità privata e merci" non è comunque una componente marginale, ma almeno nel medio periodo quella di gran lunga predominante e sulla quale bisogna quindi modulare lo sviluppo della transizione energetica con realismo e senza fughe in avanti.

Parimenti è da sottolineare in positivo il ruolo riconosciuto al gas quale elemento centrale della transizione, nella funzione di cerniera tra gli assetti energetici attuali e quelli futuri. In tal senso è centrale il passaggio di pag.62 del Piano: "Il sistema gas giocherà ... un ruolo indispensabile per il sistema energetico nazionale e potrà divenire il perno del sistema energetico "ibrido" elettrico-gas, anche alla luce della spinta per la diffusione di carburanti alternativi nei trasporti."

Anche se tra i carburanti alternativi andrebbe tenuto in maggiore considerazione il gpl, non c'è dubbio che nel breve-medio periodo è soprattutto il gas, sia nella versione CNG per i veicoli commerciali leggeri, sia in quella LNG per il trasporto pesante che può contribuire ad una evoluzione del parco circolante verso una composizione a minor impatto di emissioni.

Nell'ottica della decarbonizzazione ed ancor più dell'abbattimento delle polveri sottili, il rinnovo del parco circolante, che in Italia ha una vetustà particolarmente elevata, con un'età media di 11 anni (dati a fine 2017), riveste un'importanza particolare. Basti considerare che un'autovettura Euro 0 equivale, quanto ad emissioni inquinanti a 28 autovetture Euro 6 ed in Italia circolano circa 1,5 milioni di auto Euro 0, alle quali si aggiungono 6,1 milioni di veicoli Euro 1 e 2. Oltre un terzo del parco infine (per la precisione il 35,8%) arriva sino ad Euro 3, le classi più inquinanti. Questo per le autovetture ed ancor peggiore è la situazione per i veicoli pesanti che per oltre il 60% arrivano solo alla classe Euro 3.

In un processo razionale che promuova la transizione energetica con la consapevolezza dei tempi e dei passaggi necessari ad una graduale conversione, il più immediato obiettivo è lo svecchiamento del parco, favorendo intanto il passaggio alla più avanzata delle soluzioni tecnologiche disponibili cioè l'Euro 6 sia benzina, sia diesel, unitamente, è ovvio, alle alimentazioni alternative (gpl, metano, ibrido, elettrico).

Il brusco salto impresso dal Governo con l'introduzione nella Legge di Bilancio 2019 dell'ecotassa e dell'ecobonus è sotto questo profilo semplicemente sconcertante, perché non solo non contribuisce al raggiungimento degli obiettivi assunti con il PNEC, ma anzi ne allontana il conseguimento.

Gli incentivi previsti, e quelli più significativi sono riservati al full electric, non modificheranno la propensione all'acquisto di modelli che si collocano tra i 27.000 ed i 50.000 euro di costo. Oltretutto la barriera alla diffusione dell'auto elettrica non è rappresentata tanto dal costo, quanto dall'autonomia ancora limitata e dall'insufficienza della infrastruttura di rete per la ricarica, unitamente ai suoi tempi. Quindi gli incentivi monetari non avranno praticamente effetto.

Per contro giocherà pesantemente la disincentivazione indotta dall'ecotassa, in termini di rinvio della sostituzione dell'usato. Si frenano quindi in tal modo il rinnovo del parco e la riduzione delle emissioni, con un contraccolpo pesante su tutta la filiera dell'automotive in un contesto in cui ormai è evidente che dalla "recessione tecnica" siamo entrati nella recessione tout court, testimoniata anche da un calo delle immatricolazioni di autovetture nuove del 7,5% in gennaio e del 2,3% in febbraio (nonostante un incremento degli acquisti da parte dei privati proprio per evitare l'ecotassa in vigore dal 1° marzo).

Analoga contraddizione tra obiettivi dichiarati e politiche seguite la riscontriamo con l'assurdo blocco delle esplorazioni e della ricerca di idrocarburi nel territorio nazionale. Il PNEC, come si è detto enfatizza il ruolo del gas nella transizione energetica, pone in evidenza i rischi nella sicurezza dell'approvvigionamento in situazioni di stress, e invita a sfruttare al massimo le risorse nazionali per ridurre il grado di dipendenza energetica dell'Italia ed aumentare quindi la sicurezza degli approvvigionamenti (vedi pag.68). Si tenga presente al riguardo che nell'anno 2000 la produzione italiana di gas naturale è stata di 16,6 Mld Smc, pari al 24% del consumo nazionale ed è scesa nel 2017 a 5,5 Mld Smc, solo più l'8% del nostro fabbisogno.

Le argomentazioni addotte dal MISE e dal MATTM, per cui l'estrazione di idrocarburi configgerebbe con l'obiettivo della decarbonizzazione sono semplicemente risibili, perché il consumo nazionale di gas non dipende in alcun modo dai volumi di gas naturale che vengono prodotti in Italia. Questi semplicemente possono migliorare il saldo della bilancia commerciale italiana, in specie di quella energetica, che è pesantemente in passivo.

Ancora più incomprensibili le misure adottate per l'attività mineraria in Italia, alla luce della celebrazione da parte del Governo, con i viaggi del Ministro dello Sviluppo Economico in Egitto e del Presidente del Consiglio ad Abu Dhabi ed a Cipro, dei successi di ENI nella ricerca di gas in quelle aree e dell'ottenimento di concessioni per la trivellazione e l'estrazione di gas naturale e di greggio. Siamo ben felici dei successi di ENI, come di ogni altra impresa italiana, ma vorremmo capire perché estrarre gas in Italia è una colpa, mentre diventa un merito se fatto in altre acque.

Si pone dunque, in ultima analisi, un problema di coerenza tra indicazioni del PNEC, con tutti i suoi limiti e policies sviluppate dal Governo. Un Piano non supportato da azioni coerenti, si riduce ad un'astratta elaborazione teorica sulla quale diventa superflua qualunque discussione.

Il Presidente

Giuseppe Gatti

