

Contributo di Assopetroli-Assoenergia
nell'ambito dell'esame del Piano nazionale di ripresa e resilienza
(Doc. XXVII, n. 18)

Roma, 1° febbraio 2021

PREMESSA

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione, aderente a Confcommercio, che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le aziende associate sono presenti sia sul canale "rete" (ad esse si riconducono circa il 50% delle stazioni di servizio presenti in Italia), sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

Il programma di investimenti delineato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha l'obiettivo di ridurre l'impatto sociale ed economico della crisi pandemica e, al contempo, mira a sostenere la transizione verde e digitale.

Lavorare alla "ripresa" e alla "resilienza" del Paese significa in prima istanza valorizzare le ricchezze che questo già possiede. L'Italia dispone di una delle più diffuse e capillari infrastrutture di distribuzione di carburanti in Europa: 22.698 punti vendita e centinaia di depositi di stoccaggio disseminati su tutto il territorio, che da un secolo forniscono energia al Paese.

La rete di distribuzione dei carburanti è un patrimonio e si sta già progressivamente affermando come l'infrastruttura portante per l'offerta di tutti i carburanti e i vettori alternativi a basse emissioni, che muoveranno il trasporto di persone e merci nello scenario futuro.

In questo contesto di transizione, le PMI della distribuzione, anche di fronte al peggioramento del contesto economico e al calo della domanda, hanno continuato ad investire, puntando con coraggio sulla commercializzazione di nuovi carburanti a più basso impatto ambientale.

Affinché la rete dispieghi a pieno il proprio potenziale nella sfida della transizione energetica, gli investimenti privati dovranno però essere indirizzati e corroborati da un **piano pubblico di sostegno alla riconversione dell'asset distributivo**, del quale non si rinviene traccia nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Questa è una grave lacuna che dovrà essere prioritariamente colmata.

Si sottolinea, in generale, la necessità che il Piano sia indirizzato dal principio della **neutralità tecnologica**: gli obiettivi climatici europei potranno essere traggurdati solo attraverso il ricorso ad un mix di tutte le fonti energetiche, che devono essere poste nelle condizioni di competere alla pari sul mercato.

Inoltre, il Piano dovrebbe tenere in debita considerazione **l'atteso sviluppo di tutte le tecnologie nel breve e medio termine**, in modo da non cristallizzare le scelte di policy attorno a opzioni tecnologiche che potrebbero realisticamente essere ben presto obsolete e superate da migliori alternative.

A mancare, infine, è una **governance chiara del Piano**. Affinché le singole misure possano essere declinate in progetti con un livello di dettaglio in linea con le richieste della Commissione Europea, è indispensabile istituire una cabina di regia strutturata, che preveda il preventivo e sistematico coinvolgimento delle parti sociali.

Di seguito si illustrano le proposte di Assopetroli-Assoenergia relative alla Missione n. 2 del Piano e nello specifico alla Componente 2.2 "Energia rinnovabile, idrogeno, mobilità sostenibile" e alla Componente 2.3 "Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici".

MISSIONE N.2 "RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA"

COMPONENTE 2.2 "ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, MOBILITÀ SOSTENIBILE"

Il settore dei carburanti sta accelerando il proprio iter di transizione verso la decarbonizzazione. Ne è la prova il processo di conversione dei poli di raffinazione italiani in atto, che ha già portato a trasformare le raffinerie di Venezia e di Gela in bioraffinerie.

Una forte spinta in tal senso proviene anche dagli obiettivi che l'Italia si è posta nel Piano Nazionale Integrato Energia e Clima, che hanno portato alla recente **revisione al rialzo degli obblighi di immissione in consumo di biocarburanti, in particolar modo di quelli avanzati** (2% nel 2021 e 2,5% nel 2022, secondo quanto previsto dal DM 30 dicembre 2020, che modifica il DM 10 ottobre 2014).

Si constata però come il dibattito politico si sia finora concentrato nel **paventare imminenti tagli ai cosiddetti "Sussidi Ambientalmente Dannosi"** (sui quali molto è già stato detto dalla nostra Associazione in occasione della consultazione lanciata dal Ministero dell'Ambiente nell'agosto 2020), **anziché prevedere misure come la defiscalizzazione dei carburanti a basso impatto ambientale**. Si segnala infatti come i carburanti tradizionali e i biocarburanti siano ancora sottoposti al medesimo regime di tassazione (IVA e accise).

Il biometano e i **biocarburanti avanzati** prodotti da rifiuti e residui – dei quali si sta sviluppando una filiera nazionale che genera lavoro e ricchezza per il Paese – e, a tendere, i **carburanti sintetici** (come gli e-fuels) e l'**idrogeno** possono contribuire a ridurre sostanzialmente le emissioni di gas a effetto serra e hanno il vantaggio di poter essere distribuiti presso l'infrastruttura esistente.

Va inoltre ricordato che il recepimento della Direttiva sullo sviluppo dell'infrastruttura per i carburanti alternativi (D.Lgs. 257/2017), nota come **Direttiva DAFI**, obbliga per i nuovi impianti e per la rete portante (con erogato consolidato o potenziale superiore ai 5 milioni di litri) la

realizzazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici ed inoltre, ove tecnicamente possibile, l'ampliamento dell'offerta con carburanti "green" (GNC e GNL). L'Italia è già oggi il primo Paese europeo in termini di impianti di GNL, che è da considerare un ponte verso il bio-LNG.

L'attuale infrastruttura di distribuzione di carburanti si presta perfettamente ad essere anche il luogo principe per la distribuzione di energia elettrica per i veicoli elettrici e ibridi. In uno scenario a medio termine l'auto elettrica avrà prestazioni comparabili all'auto convenzionale in termini di autonomia e tempi di ricarica. Al 31/12/2020 (dati Motus-e) l'infrastruttura di ricarica disponibile conta su 19.324 punti di ricarica, di cui il 95% circa in AC con potenze di ricarica < 50 KW. Gli standard tecnologici dell'infrastruttura di ricarica dovranno quindi essere diversi rispetto ad oggi per garantire tempi di ricarica molto più brevi.

Ciò sarà reso possibile dall'installazione di **siti di ricarica High Power Charge**, con una potenza tale da consentire la ricarica del veicolo in pochi minuti (contro le svariate ore necessarie per una ricarica completa con le colonnine attualmente più diffuse, ovvero quelle da 22kW). I punti vendita carburante si candidano pertanto ad essere l'infrastruttura strategica per lo sviluppo della futura rete di ricarica.

La disponibilità di **piazze**, inoltre, permetterebbe di risolvere le criticità connesse alla carenza di spazi idonei a tale scopo, soprattutto nei centri cittadini. Non da ultimo i punti vendita possono garantire maggiore stabilità alla rete elettrica attraverso l'installazione di **sistemi di accumulo** in situ, potenzialmente alimentati da elettricità prodotta da FER, e potranno anche fornire, in futuro, il **servizio di ricambio delle batterie** dei veicoli elettrici.

Si evidenzia tuttavia la presenza di un **vincolo normativo** che dovrà essere rimosso per garantire una più rapida diffusione dell'elettromobilità, come auspicato dal PNRR: i titolari/gestori delle stazioni di servizio, ai sensi dell'art. 4 comma 9 del D.Lgs. 257/2016, sono attualmente equiparati ai consumatori finali dell'energia elettrica e, pertanto, acquistano per uso proprio l'energia elettrica, fatturando al cliente soltanto il servizio di ricarica. L'eliminazione di questo ostacolo normativo porterebbe a una **reale liberalizzazione del mercato delle ricariche**, dando così slancio agli investimenti infrastrutturali anche presso le stazioni di servizio.

La stazione di servizio, infine, ha tutti i requisiti per trasformarsi in un **polo multiservizi**, in grado di promuovere la diffusione di soluzioni per la mobilità a basso impatto ambientale, come il car sharing e il bike sharing.

Alla luce di quanto esposto, si ribadisce la necessità che il PNRR riconosca e valorizzi il ruolo strategico dell'infrastruttura di distribuzione dei carburanti, prevedendo un piano organico a sostegno della riconversione di questo comparto, che passi anche dalla razionalizzazione del numero di punti vendita.

MISSIONE N.2 “RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA” COMPONENTE 2.3 “EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI”

Sul tema dell’efficientamento energetico si rileva che il PNRR riconosce l’importanza del ricorso ad un maggior efficientamento energetico delle strutture, sia a livello di involucro che di impianto termico, in linea con le politiche recentemente introdotte con il **Superbonus 110%**.

Affinché il meccanismo del Superbonus possa dispiegare a pieno le proprie potenzialità, è però indispensabile che questa misura venga prioritariamente **prorogata almeno fino al 31 dicembre 2023**, nonché semplificata nella sua fase di realizzazione e successiva bancabilità, allargando altresì la base dei possibili fruitori delle agevolazioni agli enti pubblici, al comparto industriale e al terziario.

Le regole per accedere al meccanismo sono tuttavia molto complesse e rischiano di scoraggiare la realizzazione degli interventi; un intervento di **sistematizzazione e di semplificazione della normativa e delle prassi in materia** stratificatesi nel corso dei mesi, attraverso l’adozione di un **testo unico**, è un intervento prioritario per garantire l’effettivo avvio delle opere di efficientamento.

Inoltre, per dare slancio alle opere di efficientamento energetico e, al contempo, per sostenere le numerose PMI che operano in questo comparto, **l’Ecobonus (ex art. 14 del DL n.63/2013) dovrebbe essere reso una misura stabile, recuperabile in cinque rate annuali e sempre cedibile a banche e a intermediari finanziari, a prescindere dall’emergenza COVID.**

Il mantenimento del meccanismo del credito di imposta e della sua cedibilità a banche e a intermediari finanziari è indubbiamente la misura cardine per il contrasto alla povertà energetica e per l’incremento degli interventi di efficienza energetica.

SINTESI DELLE PROPOSTE DI ASSOPETROLI-ASSOENERGIA

- **Previsione nel PNRR di un piano di sostegno alla riconversione dell’asset distributivo**, in quanto hub multienergetico e multiservizi per la mobilità a basse emissioni, **che passi anche dalla razionalizzazione del numero di punti vendita;**
- Prevedere un ripensamento sulla fiscalità energetica, ovvero provvedere alla **defiscalizzazione dei carburanti a basso impatto ambientale;**
- **Liberalizzazione del mercato delle ricariche elettriche**, per consentire una più rapida diffusione delle infrastrutture di ricarica anche presso le stazioni di servizio;

- **Proroga del Superbonus 110% al 31 dicembre 2023**, accompagnata da un intervento di **sistematizzazione** e di **semplificazione** della normativa e delle prassi in materia;
- **Stabilizzazione dell'Ecobonus, recuperabile in cinque rate annuali e sempre cedibile a banche e a intermediari finanziari, a prescindere dall'emergenza COVID;**
- **Governance** chiara del Piano che preveda il preventivo e sistematico **coinvolgimento delle parti sociali.**

Nel ringraziare per l'attenzione, rinnoviamo la nostra piena disponibilità ad un ulteriore confronto.

Distinti saluti,

Il Presidente
Andrea Rossetti

