

**Contributo integrativo reso nell'ambito dell'esame decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17,  
recante misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas  
naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali  
(DL Energia)**

Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività Produttive)  
Camera dei Deputati

16 marzo 2022

In riscontro alle domande poste dagli onorevoli Benamati, De Toma e Zolezzi l'11 marzo, in sede di audizione della scrivente Associazione, si fornisce il presente contributo integrativo.

#### **Misure in materia di contrasto al caro energia**

---

La crisi energetica in atto sta investendo il comparto distributivo dei carburanti e richiede un intervento deciso ed immediato. Oltre alla proposta di **ridurre il carico fiscale sui carburanti** a beneficio di imprese e consumatori, già avanzata ed illustrata dalla scrivente, si ritiene necessario attivare con altrettanta urgenza una **cabina di regia** coordinata dal Governo per rafforzare la governance del settore.

Nell'attuale fase di crisi è infatti prioritario garantire la congruità dei prezzi e degli aumenti che si sono succeduti rispetto ai *benchmark* di mercato; al contempo, occorre vigilare sulla sicurezza, intesa come disponibilità fisica dei prodotti.

La finalità della cabina di regia dovrebbe essere in primo luogo quella di fare luce sull'eventuale presenza di condotte speculative sul mercato. Il monitoraggio dei prezzi in rapporto all'andamento del Platts e la verifica della effettiva disponibilità dei carburanti possono già essere condotti ricorrendo rispettivamente alla fatturazione elettronica e al sistema Infoil. Tali strumenti alimentano già da tempo le banche dati delle pubbliche amministrazioni (è quindi già disponibile anche uno storico dei dati), che devono però essere rese interoperabili e dialogare tra loro.

Nell'ambito della cabina di regia, pertanto, le amministrazioni pubbliche dovrebbero mettere a fattor comune le informazioni già a disposizione ed avvalersi delle rappresentanze del settore, con l'obiettivo di fare sintesi e di identificare tempestivamente le misure da implementare.

L'adozione di provvedimenti emergenziali è una priorità per tutelare sia i consumatori che la filiera distributiva; si evidenzia infatti che gli operatori della distribuzione sono oggi sottoposti ad uno stress operativo e finanziario che rischia di minare la tenuta del sistema.

Quanto alla **paventata misura volta a tassare gli extraprofiti del comparto energetico**, si torna ad evidenziare che gli operatori della distribuzione dei carburanti sono dei "price taker", i quali per primi subiscono gli effetti dei rincari. Essi, infatti, non hanno la possibilità di incidere sul prezzo di acquisto, né

di influire sui flussi di approvvigionamento di prodotto, né tanto meno di mettere in atto condotte speculative sulla disponibilità dello stesso (la cubatura limitata dei loro stoccaggi non lo consentirebbe materialmente).

Un'eventuale misura di tassazione degli extraprofiti non dovrebbe quindi colpire trasversalmente e acriticamente tutti gli operatori, così come accaduto nel 2008 con la "Robin Tax". Ripetere gli errori del passato sarebbe inaccettabile: è necessario appurare preventivamente che la misura non presenti profili di incostituzionalità, che non venga traslata sui consumatori finali vanificandone l'effetto e che su di essa sia posta la vigilanza di un organismo *super partes*.

Definire con precisione l'ambito di applicazione della norma è inoltre un punto cruciale. Il caso di operatori con linee di *business* diversificate, che operano alla stregua di *multiutility*, è sempre più frequente nell'attuale scenario di transizione energetica. Per mettere tali "operatori ibridi" al riparo da prelievi indebiti sarebbe quindi essenziale riuscire ad enucleare con precisione solo le attività che conseguono effettivi extraprofiti. Per accertare correttamente la sussistenza di questi ultimi, inoltre, sarebbe necessario prendere come riferimento i profitti maturati, in media, in un orizzonte temporale di almeno tre anni.

Per quanto riguarda infine le possibili **misure volte al contenimento dei prezzi del gas**, la scrivente si è già fatta promotrice della definizione di un **tetto temporaneo** ai prezzi all'ingrosso del gas, prendendo come riferimento i dati medi dell'indice TTF relativi al 2021 (anno che, peraltro, già scontava un trimestre di aumenti). Si ribadisce però che la definizione di tale tetto dovrebbe essere demandata ad un tavolo tecnico interministeriale.

### Misure in materia di biocarburanti

---

Il coefficiente EROEI (Energy Returned On Energy Invested) esprime il rapporto tra l'energia ricavata e l'energia consumata e viene impiegato per avere indicazioni circa la convenienza – in termini meramente di resa energetica – delle diverse fonti di energia.

Alcuni biocombustibili di terza e quarta generazione (come ad esempio l'etanolo lignocellulosico), sintetizzati con processi innovativi come l'idrolisi, hanno un ritorno energetico che arriva a 10. Da un punto di vista meramente energetico, perciò, i biocombustibili – in particolare quelli di nuova generazione – hanno tutte le carte in regola per sostituire i derivati del petrolio, considerato anche che il ritorno energetico del greggio cala costantemente e che, dagli anni '80, ormai è sceso al di sotto della soglia psicologica di 10 (benzina e diesel hanno un ritorno energetico compreso tra 3 e 4).

Nella tabella seguente viene riportato il ritorno energetico dei biocombustibili e dei combustibili tradizionali:

**Table 2.1** Energy return on investment (EROI) estimated for oil and alternative liquid fuels; most available data are for the USA. Magnitude is for 2005. EROIs  $\leq 4$  are not viable sources of energy for our current industrial civilization

Resource	Magnitude (EJ/year)	EROI (X:1) <sup>a</sup>		Reference
		Max (year)	Recent (year)	
World oil production	200	35 (1995)	19 (2006)	[33]
US domestic oil		> 1000	5 (2005)	[37]
Discovery		> 1000	5 (2005)	[44]
Production	9	30 (1970)	10 (2005)	[13]
US imported oil	13	30 (1970)		[44]
Bitumen tar sands	~1	2-4		[88]
Shale oil	< 1	5		[14]
Sugarcane ethanol	< 1	4-9		[72, 84]
Corn ethanol	< 1	~1		[84, 87]
Lignocellulosic ethanol	< 1	1-10		[87, 103]
Biodiesel	< 1	1-3		[87, 97]

<sup>a</sup> Numbers are ratios of units returned to one unit invested

Fonte: [Peak Oil, Economic Growth, and Wildlife Conservation](#)

Alla luce di questi dati è evidente che i biocarburanti prodotti a partire da *feedstock* “di scarto” (scarti agricoli, residui di potatura, materiali di risulta provenienti dalla gestione dei boschi, ma anche reflui zootecnici e FORSU) rappresentano un tassello strategico della politica energetica europea, capace di contribuire tanto agli obiettivi di decarbonizzazione quanto ad incrementare la sicurezza e la resilienza energetica del continente.

I suddetti *feedstock*, infatti, consentono di gestire e valorizzare come risorse energetiche quelli che ad oggi, prevalentemente, sono trattati come rifiuti. Inoltre, scongiurano il verificarsi di fenomeni avversi quali la deforestazione, il consumo di suolo e la distrazione di materie prime da altri settori (alimentare in primis).

L'Associazione esprime inoltre **apprezzamento per le misure contenute nell'articolo 17** del presente decreto, le quali prevedono che, a partire dal 2023, la quota di **biocarburanti sostenibili utilizzati in purezza** debba essere pari ad almeno 200 mila tonnellate, con un incremento di 50 mila tonnellate all'anno nel successivo triennio.

Si invita però a inserire tale misura all'interno di **un contesto normativo favorevole** alla diffusione dei biocarburanti (di origine biologica e sintetica, usati sia in purezza che in miscela). Evidenziamo infatti che i carburanti low carbon liquidi, che presentano il vantaggio di poter essere immediatamente impiegati in svariati settori (dai trasporti, al riscaldamento finanche agli usi industriali, tra i quali non ultima la generazione elettrica) e distribuiti attraverso l'infrastruttura già esistente, sono stati totalmente ignorati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

L'assenza di un quadro normativo favorevole e di misure incentivanti che promuovano le attività di ricerca e sviluppo in questo settore sta oggi ponendo un freno alla diffusione di una soluzione estremamente valida sia da un punto di vista economico che ambientale.

Una prima misura da adottare, anche per contribuire ad alleviare gli effetti dell'attuale rincaro dell'energia, dovrebbe essere la **defiscalizzazione dei biocarburanti**, in linea con l'orientamento del Pacchetto europeo Fit for 55, che mira a tarare la tassazione energetica sulla base delle performance ambientali.

## Misure in materia di efficientamento energetico della PA

---

Con riferimento all'articolo 19 del presente decreto, recante "Disposizioni di supporto per il miglioramento della prestazione energetica degli immobili della pubblica amministrazione", la scrivente Associazione esprime un parere favorevole.

L'articolo 19, infatti, è volto ad **agevolare la realizzazione degli interventi per il miglioramento della prestazione energetica degli immobili della pubblica amministrazione centrale**, prevedendo tra i soggetti cui le pubbliche amministrazioni centrali possono rivolgersi per elaborare i progetti, in alternativa ai Provveditorati interregionali opere pubbliche del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, anche l'Agenzia del Demanio, alla quale viene anche attribuito il ruolo di "facilitatore" nella fase di predisposizione delle proposte progettuali del programma per il miglioramento della prestazione energetica degli immobili della pubblica amministrazione centrale (c.d. "PREPAC").

Il miglioramento delle prestazioni energetiche della pubblica amministrazione centrale è uno dei filoni di azione da intraprendere per raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei di efficientamento energetico. Attribuire in tal senso un ruolo di coordinamento all'Agenzia del Demanio, a patto che ciò si traduca in una effettiva semplificazione e che non si verifichino cortocircuiti con i Provveditorati, pare quindi essere una misura utile alla sistematizzazione e all'effettiva implementazione dei progetti.