

Audizione di Assopetroli-Assoenergia sul Piano nazionale di ripresa e resilienza Doc. XXVII, n. 18

Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali
Senato della Repubblica

9 marzo 2021

ASSOPETROLI-ASSOENERGIA: CHI SIAMO

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.

TRANSIZIONE ENERGETICA E PNRR: SCENARIO E PREMESSE

Il 37% delle risorse di Next Generation EU saranno destinate alla transizione energetica. Si tratta di un'occasione irripetibile che l'Italia dovrà saper valorizzare a pieno con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. L'Unione Europea mira infatti ad azzerare le emissioni di gas serra al 2050, passando per un obiettivo intermedio al 2030 del 55% rispetto ai valori del 1990. **Per raggiungere questi obiettivi, nel breve tempo a disposizione, sarà necessario uno sforzo gigantesco:** ad oggi, senza tener conto del crollo registratosi nel 2020 per effetto della pandemia, le emissioni di gas serra si sono ridotte di circa il 20% rispetto al 1990.

Alla base delle scelte di policy che guideranno la transizione energetica c'è l'urgenza di contrastare gli effetti devastanti del cambiamento climatico, non certo la scarsità di fonti energetiche "tradizionali", dalle quali l'economia globale dipende ancora in larga parte; nonostante la progressiva diffusione di fonti di energia alternative, negli anni sessanta i combustibili fossili fornivano il 97% del consumo globale di energia primaria commerciale, negli anni novanta il 90% e nel 2015, l'85 per cento.

Stante il ruolo ancora preponderante delle fonti fossili nello scenario energetico globale, la transizione energetica non potrà però limitarsi al supporto politico e economico ad una limitata cerchia di fonti energetiche e tecnologie, prevedendo la messa al bando di altre. Il rischio insito in una siffatta transizione sarebbe quello di cristallizzare il mercato su scelte tecnologiche potenzialmente obsolete e subottimali nel lungo termine, sia dal punto di vista economico che da quello ambientale.

La transizione energetica potrà essere efficace e registrare il cambio di passo necessario per il rispetto degli accordi di Parigi solo se sarà in grado di stimolare l'innovazione tecnologia in modo neutrale e concorrenziale: ogni singola fonte di energia, attraverso ingenti investimenti in ricerca e sviluppo, potrebbe in questo modo contribuire ad arricchire il mix di soluzioni necessario per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione in tutti i settori, compresi quelli cosiddetti “hard to abate”.

RETE DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI: UN ASSET STRATEGICO PER LA TRANSIZIONE

Non meno rilevanti dei prodotti e delle tecnologie, ai fini della transizione energetica, sono le **infrastrutture**: quelle già esistenti sono un asset strategico che, se opportunamente ammodernato e valorizzato, potrà dare un contributo sostanziale alla transizione.

In questo contesto si colloca ad esempio la rete di distribuzione di carburanti italiana, che è una delle infrastrutture più diffuse e capillari d'Europa, con i suoi 22.698 punti vendita e centinaia di depositi di stoccaggio disseminati su tutto il territorio.

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 scenario 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 però non si rinviene traccia nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Questa è una grave lacuna che dovrà essere prioritariamente colmata.**

DALLA STAZIONE DI SERVIZIO AL POLO MULTIENERGETICO E MULTISERVIZI PER UNA MOBILITÀ DECARBONIZZATA

La rete di distribuzione ha già oggi un ruolo chiave nella diffusione di carburanti e vettori alternativi e si candida ad essere tra i principali attori della transizione energetica.

L'offerta sta cambiando e il settore dei carburanti, di pari passo con il settore dell'automotive (si pensi allo standard Euro 6-d e all'imminente arrivo del nuovo standard Euro 7, che hanno

drasticamente limitato le emissioni allo scarico delle automobili a motore endotermico), già da decenni investe in ricerca e sviluppo per ridurre la dipendenza dalle fonti fossili e accelerare 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). 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) possono contribuire a ridurre sostanzialmente le emissioni di gas a effetto serra e hanno il vantaggio di poter essere distribuiti presso l'infrastruttura esistente.

Un ruolo centrale sarà ricoperto anche dall'**idrogeno**, che allo stesso modo potrà essere integrato nell'offerta della stazione di servizio. Sorprende però che l'attuale versione del PNRR destini 2 miliardi di euro al solo idrogeno verde, prodotto mediante elettrolisi dell'acqua sfruttando l'energia elettrica da fonte rinnovabile. Si ritiene infatti che la produzione di **idrogeno blu** consentirebbe di sfruttare il gas naturale senza rilasciare CO₂ in atmosfera, grazie all'impiego delle tecnologie di cattura, stoccaggio e utilizzo dell'anidride carbonica "CCS&U" (che può essere trasformata, mediante un processo di sintesi, in un carburante sostanzialmente identico agli idrocarburi). Inoltre, l'energia elettrica da fonte rinnovabile, anziché essere impiegata nel processo di elettrolisi, potrebbe più opportunamente essere destinata ad altri usi, dando così un contributo addizionale all'abbattimento delle emissioni di gas serra.

Tornando all'infrastruttura di distribuzione dei carburanti, 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-GNL.** Il Bio-GNL si ottiene attraverso la liquefazione del biometano che, se prodotto a partire da residui organici, può avere addirittura un impatto carbonico negativo. Il Bio-GNL, inoltre, può essere impiegato sia nel trasporto marittimo che in quello stradale, può essere movimentato mediante le infrastrutture esistenti dedicate al GNL senza la necessità di ulteriori investimenti ed è già compatibile con gli attuali motori a combustione interna.

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.

TASSAZIONE ENERGETICA: SERVE UN CAMBIO DI PARADIGMA

Affinché la rete di distribuzione e i nuovi carburanti possano fornire a pieno il proprio contributo alla transizione energetica occorrerà però anche un cambio di paradigma nella tassazione dell'energia.

Il dibattito politico si è 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, ovvero una riforma della tassazione energetica basata sul principio del “chi inquina paga”,** parametrata sui dati emissivi dei prodotti anziché sul volume.

Attualmente infatti i carburanti tradizionali e i biocarburanti sono sottoposti al medesimo regime di tassazione (IVA e accise), un sistema ormai anacronistico che non stimola l’innovazione, la competizione tra le migliori tecnologie e, in ultima istanza, rallenta la transizione verso una mobilità decarbonizzata.

EFFICIENZA ENERGETICA: L’ALTRA METÀ DELLA TRANSIZIONE

Chiuso il capitolo della valorizzazione delle infrastrutture esistenti, una doverosa riflessione deve essere dedicata anche all’**efficienza energetica** che, insieme alle nuove tecnologie e ai carburanti alternativi, integra il set di strumenti per la decarbonizzazione dell’economia.

Sul tema dell’efficientamento energetico si rileva che l’attuale versione del 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%**.

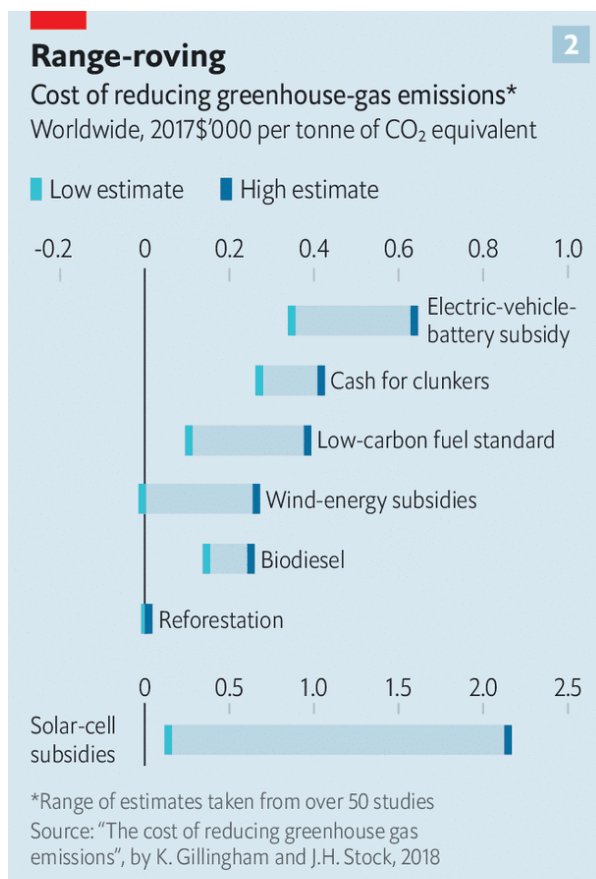
Affinché il meccanismo del Superbonus possa dispiegare a pieno le proprie potenzialità, è però indispensabile che questa misura venga prioritariamente **prorogata almeno fino al 31 dicembre 2023**, nonché semplificata nella sua fase di realizzazione e successiva bancabilità, allargando altresì la base 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 credibilità 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.

GOVERNANCE CHIARA E VALUTAZIONE DEI COSTI DEI PROGETTI PER UN PNRR EFFICACE



The Economist

diverse opzioni, le quali, però, presentano – a parità di risultato finale – costi marginali estremamente differenziati.

Un'ultima notazione, per concludere, riguarda la **governance del PNRR**. 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.

Sarà inoltre indispensabile coadiuvare e affiancare i soggetti interessati alla presentazione dei progetti, così da garantire la disponibilità di una **pluralità di proposte** da sottoporre ad attenta selezione.

Nella valutazione delle proposte, in particolare, sarà necessario **valutare i costi in relazione ai benefici attesi in termini di decarbonizzazione**.

Una recente analisi apparsa su "The Economist" (si veda tabella qui accanto) mostra a colpo d'occhio come la riduzione delle emissioni di gas serra possa essere perseguita mediante

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**, finalizzata alla selezione di progetti con il miglior rapporto tra costi marginali e risultati in termini di decarbonizzazione.

Ringraziamo per questa importante occasione di confronto e rimaniamo a piena disposizione per fornire ulteriori contributi.

Distinti saluti,

Il Presidente
Andrea Rossetti

