



R.ETE.
IMPRES E ITALIA

Camera dei Deputati

X Commissione

Attività produttive, Commercio e Turismo

Indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia Energetica Nazionale al Piano Nazionale Energia e Clima per il 2030

Audizione

Roma, 25 novembre 2019

1. Introduzione

Governare l'energia rappresenta per un sistema economico una questione di assoluta rilevanza e impone un quadro programmatico serio, capace di affrontare il tema dell'approvvigionamento energetico sotto diversi punti di vista.

Quello dell'energia è infatti un tema strategico per lo sviluppo del Paese.

Il sistema economico italiano stenta ancora a ripartire dopo anni di dura crisi economica ed il difficile momento congiunturale restituisce un quadro caratterizzato da deboli segnali di ripresa e da una crescita assai contenuta.

In tale contesto, la definizione della SEN 2017 avrebbe dovuto rappresentare l'occasione per consegnare al paese un piano industriale di medio-lungo periodo, in grado di orientare gli investimenti verso obiettivi di crescita sostenibile, tali cioè da creare benessere economico per la collettività salvaguardando l'ambiente, la salute e gli equilibri sociali.

La transizione verso un nuovo modello economico, quindi, è stato il punto di partenza per la definizione del documento, che si è caratterizzato positivamente per la novità dell'approccio, integrando la definizione delle politiche energetiche e delle strategie climatiche.

La SEN 2017 è stata infatti elaborata alla luce delle evidenze scientifiche sul rischio climatico che vive il pianeta e sulla necessità di contenere il riscaldamento globale e i suoi effetti sugli ecosistemi e sulla vita dell'uomo; da qui, la riflessione complessiva circa la revisione di modelli produttivi consolidati, che hanno sì portato alla crescita economica ed alla indubbia distribuzione di opportunità e risorse, ma il cui risvolto della medaglia è rappresentato da squilibri e disparità sociali e da impatti ambientali fortemente negativi.

Essa si inserisce pertanto in un preciso percorso di impegno che il nostro Paese ha abbracciato a partire dalla condivisione dei valori e degli obiettivi di sostenibilità indicati dagli accordi sottoscritti dall'Italia a livello internazionale (l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell'ONU; l'Accordo sul Clima di Parigi (COP21); gli obiettivi al 2030 individuati con la Strategia su clima ed energia) con l'intento di liberare il grande potenziale di crescita delle imprese, degli investimenti e dei livelli occupazionali che il modello dello sviluppo sostenibile porta con sé.

Tuttavia, come evidenziato da questa stessa Commissione in avvio di indagine, la SEN 2017 rappresenta oggi un documento programmatico non più attuale, non in linea con gli obiettivi sfidanti individuati dal pacchetto normativo UE sull'Unione dell'energia (fissati al 2030 ma già con un orizzonte spostato al 2050) e declinati successivamente anche dal Piano Nazionale Integrato per l'energia ed il Clima 2030 emanato dal Ministero dello sviluppo economico e dal Ministero dell'ambiente in

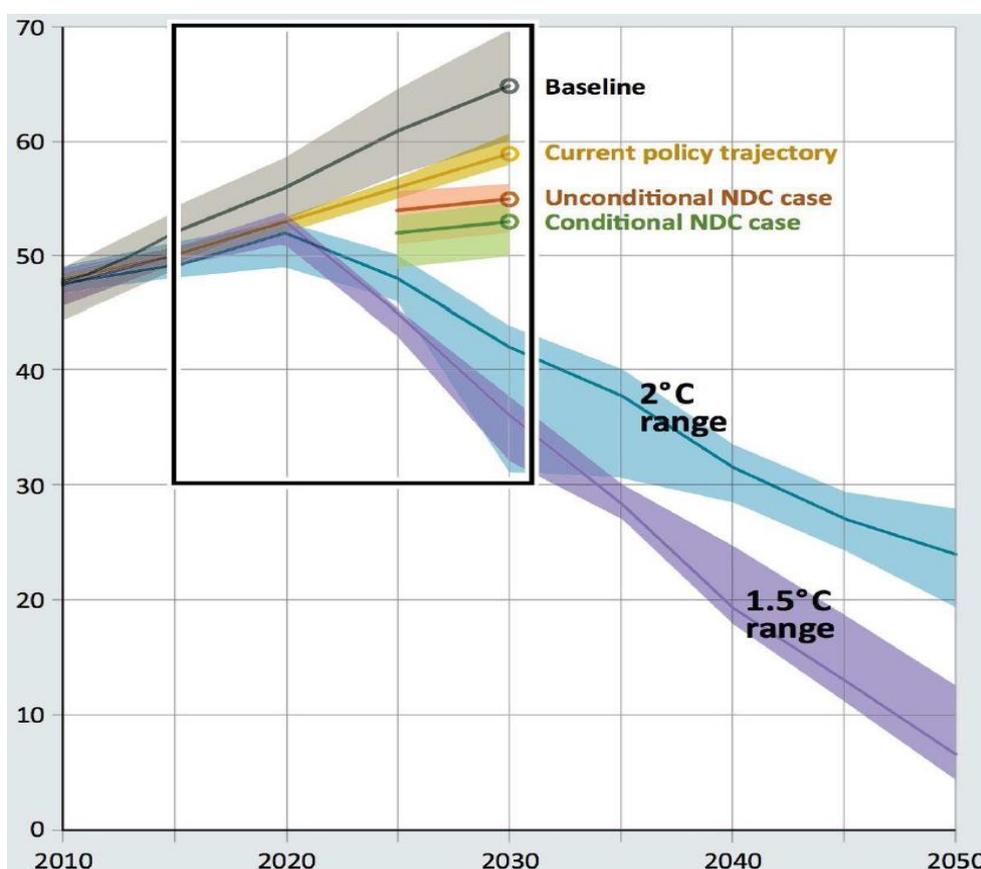
attuazione delle nuove regole di governance dell'Unione dell'energia definite dalla Commissione Europea nel *Clean Energy Package*.

È utile evidenziare, infatti, che anche il PNEC risulta non più sufficiente a conseguire l'impegno del contenimento dell'aumento della temperatura terrestre ben al di sotto dei 2° entro la fine del secolo.

Peraltro, va sottolineato come siano rapidamente mutati, nel corso degli ultimi anni, alcuni fattori fondamentali per l'analisi del quadro generale di partenza sulla base del quale definire obiettivi, linee strategiche e programmi di intervento.

Nonostante l'impegno di molti paesi verso il contenimento del rischio climatico, infatti, il livello delle emissioni continua a crescere – e crescerà fino al 2030 – incompatibilmente con scenari di mitigazione della temperatura globale a 1,5°C o 2°C.

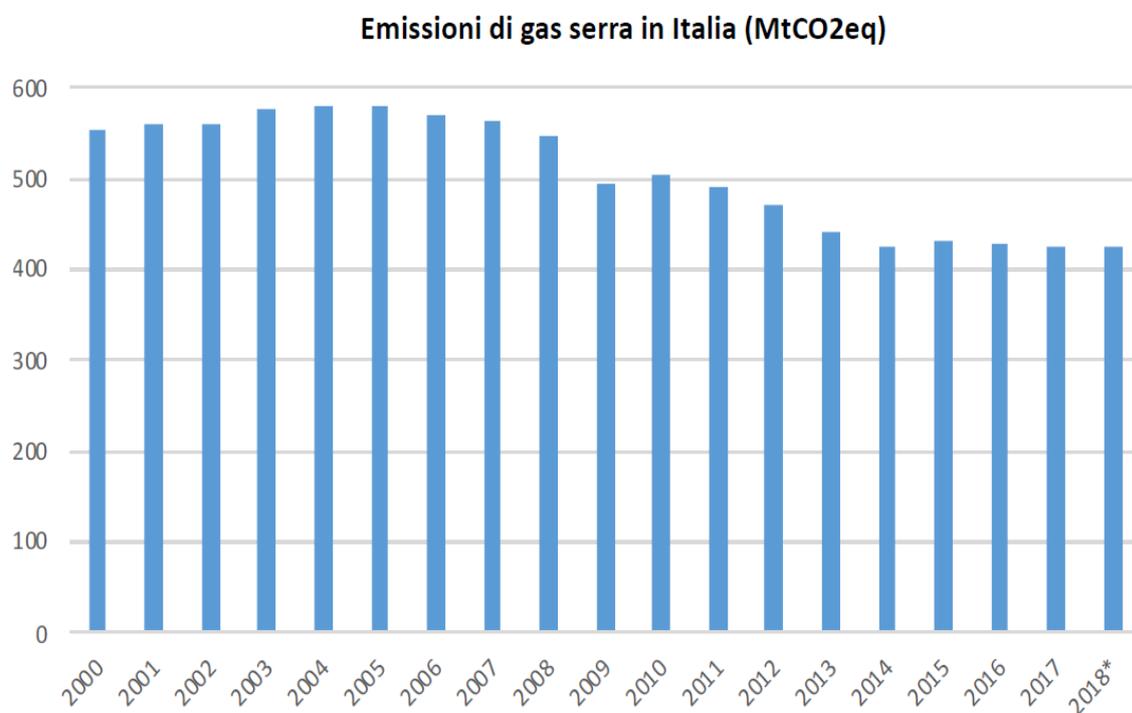
GtCO₂eq



Fonte: Fondazione Sviluppo Sostenibile elaborati sulla base di UNEP, *Emission Gap Report 2018*

Inoltre, non risultano calate né la domanda globale di combustibili fossili, né il livello di sostegno pubblico a questa fonte energetica.

I dati italiani seguono la stessa traiettoria, evidenziando un quadro emissivo aggravato che ha di fatto interrotto il percorso di decarbonizzazione, nonostante l'obiettivo dichiarato di phase out da carbone entro il 2025.



Dati ISPRA; Fonte: elaborazione Fondazione Sviluppo Sostenibile

L'Unione Europa ha in corso un processo di revisione dei propri livelli emissivi per individuare i nuovi obiettivi per riconfermarsi leader in settori strategici per la sostenibilità. Anche l'Italia dovrebbe operare una revisione degli obiettivi, definendo un percorso di decarbonizzazione più in linea con i propositi dell'Accordo di Parigi ed in grado di produrre le attese ricadute di crescita sul sistema produttivo nazionale, anche attraverso il coinvolgimento e la valorizzazione del potenziale rappresentato dalle PMI.

Il PNEC è un documento che, al pari della SEN 2017, presenta luci ed ombre. La struttura individua 5 dimensioni di analisi:

- Decarbonizzazione;
- efficienza energetica;
- sicurezza energetica;
- mercato interno;

- ricerca, innovazione e competitività.

Queste 5 variabili verranno poi analizzate nel presente documento.

Fondamentale, per gestire l'implementazione del Piano, è la predisposizione da parte del Governo di una struttura di *Governance* del piano che sia efficace ed efficiente e che consenta la condivisione degli obiettivi e l'attivazione e gestione coordinata di politiche e misure.

La politica energetica richiede un deciso impegno in termini di programmazione al fine di gestire una variabile importante quale l'energia il cui impatto in termini economici, finanziari e ambientali genera ricadute di fondamentale importanza per la crescita di un Paese.

È quindi fondamentale che vi sia un'univoca Strategia d'azione che sia capace di adeguarsi e aggiornarsi nel tempo in base alle prospettive energetiche derivanti dall'evoluzione della tecnologia in termini di impiego delle fonti primarie di energia oltre che di accesso a tali fonti per quanto riguarda lo scambio e le infrastrutture.

Strategia che deve offrire un quadro coerente ed organico agli interventi legislativi e regolatori sul mercato energetico nazionale al fine di garantire la stabilità necessaria alle scelte di investimenti degli operatori mantenendo sufficiente flessibilità per poter beneficiare dello sviluppo delle nuove tecnologie, adeguarsi all'evoluzione dei mercati, garantire pari opportunità per i nuovi entranti.

Il sistema energetico-ambientale richiede un approccio di Governo "integrato" per andare alla ricerca di un vantaggio competitivo fatto anche di procedure omogenee chiare e rapide, viste come elemento basilare, fondante ed abilitante per lo sviluppo di qualsiasi infrastruttura energetica.

La Governance deve rappresentare un fattore di sviluppo di una politica energetica efficiente e non discriminatoria per garantire lo sviluppo sostenibile. Considerati il forte legame tra energia, ambiente, trasporti ed infrastrutture fondamentale sarà la revisione del sistema di gestione nel settore energetico, individuando un soggetto unico in grado di coordinare e semplificare l'insieme delle azioni e delle misure già previste nell'ambito dell'attività dei vari Ministeri coinvolti nonché di altri enti pubblici, per rendere più efficace e produttiva la realizzazione delle diverse azioni.

L'ipotesi più favorevole, vedrebbe assegnare il coordinamento del PNEC alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, così da segnalare ai mercati ed agli investitori il forte endorsement politico che tale materia richiede. Inoltre, è necessario prevedere non solo la partecipazione delle diverse amministrazioni statali interessate, ma anche il forte coinvolgimento dei diversi livelli di governance territoriali presenti nel nostro ordinamento, tutti pienamente titolati a intervenire sul tema in fase

discendente, ossia quando le politiche strategiche definite a livello nazionale devono trovare concreta traduzione a livello locale.

È necessario che il PNEC tenga in considerazione le politiche nazionali e comunitarie per il raggiungimento di obiettivi sul medio-lungo periodo anche in altri settori strettamente legati alle questioni energetiche, quale quello dell'economia circolare.

Se l'obiettivo del PNEC è quello di mettere in campo le misure necessarie ad abbattere il livello delle emissioni climalteranti in atmosfera per contenere il rischio climatico, in questa ottica deve poter trovare spazio adeguato anche l'economia circolare, in virtù della visione innovativa che essa propone sia in relazione alla produzione che in relazione alle altre fasi di vita di un bene.

L'economia circolare propone infatti un approccio complessivo e sistemico alla produzione di beni e servizi, che si riflette su tutto il ciclo di vita del prodotto stesso. Essa rappresenta pertanto una leva strategica per l'economia nazionale, con molti elementi di contatto con la pianificazione energetica; quindi, deve trovare cittadinanza anche all'interno del PNEC in quanto tema fondamentale per la competitività e la crescita delle imprese.

Centrali saranno politiche chiare, condivise e perseguite con stabilità e coerenza, due concetti che devono riguardare sia "la pressione fiscale" che "il quadro regolatorio e tariffario". Il tutto con lo sguardo rivolto anche oltreconfine, con "interazioni amministrative a livello comunitario" e "iter autorizzativi coerenti con le *best practices* europee e con performance misurabili".

Con specifico riferimento al settore dei trasporti, occorre constatare, purtroppo, che la dichiarata natura integrata del documento, si concretizza soltanto nell'applicazione al comparto delle priorità d'intervento di natura ambientale ed energetica, senza alcuna positiva reale sintesi/contaminazione con gli obiettivi propri delle politiche trasportistiche indicate nei documenti nazionali ed europei di settore.

In particolare, il PNEC dovrebbe prevedere l'armonizzazione tra quanto previsto nel campo più specifico dei trasporti ed i temi prettamente energetici, soprattutto in materia di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione della rete energetica.

Nel Piano, andrebbe considerato quanto scritto nel Libro Bianco sui Trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio Unico dei trasporti europei" che afferma in maniera inequivocabile che "la riduzione della mobilità non è un'opzione praticabile" e che "la sfida consiste nell'interrompere la dipendenza dei trasporti dal petrolio, senza sacrificarne l'efficienza e compromettere la mobilità".

Né d'altra parte vi si può trovare eco delle indicazioni nazionali fornite dal documento allegato al DEF 2016 "Connettere l'Italia" laddove, in vista nel nuovo Piano Generale dei trasporti e della Logistica, stabilisce che: "in un'economia sempre più globalizzata la competitività dell'Italia è legata alla capacità di stabilire

connessioni e servizi di Trasporto e Logistica adeguati con l'Europa e il Mediterraneo, tali da consentire la piena mobilità di persone e merci per raggiungere luoghi mercati e opportunità di lavoro.”

Tali carenze finiscono inevitabilmente con il generare un impianto non equilibrato del Piano, che se attuato integralmente nelle indicazioni programmatiche, finirebbe con il danneggiare il comparto dei trasporti, penalizzando l'accessibilità e, dunque, la competitività dell'economia nazionale.

Esemplare, da questo punto di vista, il richiamo programmatico alla volontà di eliminare alcuni sussidi dannosi all'ambiente ricavati dal recente catalogo realizzato dal Ministero dell'Ambiente, senza le necessarie collaborazioni con gli altri Dicasteri coinvolti nella genesi e gestione degli stessi e senza l'opportuna consultazione degli stakeholders.

Non è condivisibile, infatti che, senza adeguatamente valutare le motivazioni settoriali ed economiche generali che hanno dato vita ai singoli contributi, quest'ultimi possano essere eliminati, tra l'altro senza prevedere misure compensative in grado di garantire alle imprese un percorso graduale ed accompagnato verso la transizione energetica ed ambientale.

Nella lista dei 30 sussidi da riformare prioritariamente, compaiono, infatti, diverse misure d'interesse per il settore trasporti, a cominciare dai rimborsi degli incrementi dell'accisa sul gasolio riconosciuti agli operatori per alcune tipologie di consumo. A questo proposito, rispetto alla impropria accusa di mancato rispetto del principio “chi più inquina più paga” , occorre segnalare quanto indicato dal Rapporto dell'OCSE sulla Tassazione dell'utilizzo dell'energia nel 2018.

Il Rapporto evidenzia, innanzitutto, a riguardo, che sul fronte della tassazione delle emissioni di CO₂ generata dal consumo energetico, al di fuori del settore dei trasporti su strada, negli ultimi anni non siano stati fatti significativi passi in avanti: il 97% delle emissioni di CO₂ sono tassate, e la quota delle emissioni con un peso fiscale al di sopra della stima del danno ambientale generato sul clima è passata dal 46% nel 2012, al 50% nel 2015. Ciò significa che nel 2015 i livelli di tassazione per il 47% delle emissioni erano superiori ai 50€ per tonnellata di CO₂, contro il 37% nel 2012. Nei settori diversi dal trasporto stradale, invece, responsabili complessivamente del 95% delle emissioni di CO₂ da consumi energetici, l'81% delle emissioni non sono affatto tassate e nel 97% dei casi la tassazione è al di sotto della stima (prudenziale) del costo ambientale, pari a 30 € per tonnellata di CO₂ emessa.

Significativa la situazione del carbone che, responsabile di circa la metà delle emissioni di CO₂, in molti Paesi tra i 42 analizzati non è affatto tassato e soltanto in 5 Paesi è tassato con aliquote superiori a 5 € per tonnellata di CO₂ generata. Un valore risibile.

L'Italia, prosegue il Rapporto, pur non avendo una specifica carbon tax, si caratterizza per livelli di tassazione sull'uso dell'energia, attraverso il sistema delle accise, tra i più elevati.

Inoltre, colpisce la differente tassazione cui il consumo di energia è sottoposto a seconda che avvenga nel trasporto stradale, oppure in altri settori: nel trasporto stradale, infatti, il livello medio della tassazione dell'energia (media tra i diversi prodotti energetici) ammonta a circa 230€ per tonnellata di CO2 prodotta, a fronte di soli 16€ per tonnellata di CO2 prodotta negli altri settori (Il trasporto su strada, dunque, paga circa 15 volte di più).

D'altra parte, R.E TE. Imprese Italia in un recente approfondimento⁽¹⁾ dell'Ufficio Studi di una delle Confederazioni aderenti ha evidenziato come in Italia per effetto degli elevatissimi livelli d'accisa sul gasolio per autotrazione, anche al netto dei rimborsi concessi per i consumi effettuati dai veicoli pesanti, il livello della tassazione sostenuta dai veicoli industriali impiegati dalle imprese di autotrasporto, di qualsiasi categoria EURO, è comunque superiore ai danni da questi generati sull'ambiente sotto forma di emissioni inquinanti e clima alteranti (su base annua l'eccesso di internalizzazione, ovvero l'extra carico di tassazione rispetto ai danni ambientali generati ammonterebbe a circa €5.000 per veicolo).

Ma una circostanza ancora più sorprendente emersa dallo studio è che, per effetto delle modalità di elargizione di tale beneficio, i veicoli più recenti e meno inquinanti, finiscono con il subire una penalizzazione ancora maggiore, rispetto a quelli più anziani di precedenti categorie Euro: l'extra carico di tassazione raggiungerebbe, infatti, quasi €9.000 su base annua, per un veicolo industriale Euro VI, a fronte di circa €3.600 per un Euro III.

¹ Ufficio Studi Confcommercio-Isfort, *Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia*, ottobre 2018

2. Dimensione decarbonizzazione

L'obiettivo comunitario del **-40%** dei gas ad effetto serra al 2030 rispetto al livello del 2005 si traduce nel caso Italia in un **-33%**.

Tralasciando il sistema ETS che coinvolge prevalentemente il settore della grande industria "emissiva" tra cui la produzione di energia, nel PNEC ci si focalizza sui settori non ETS tra cui: terziario, trasporti, agricoltura, rifiuti e boschi.

La transizione è un cambio di passo che richiede adeguati investimenti pubblici e privati per l'innovazione tecnologica, le infrastrutture per le energie rinnovabili, l'efficienza energetica e la realizzazione della smart grid elettrica.

Questi strumenti, oltre a esaminare le misure di tipo tecnologico necessarie al conseguimento del risultato, devono effettuare un'analisi delle barriere di tipo culturale, sociale, economico, finanziario, di politica internazionale, che frenano o impediscono l'attivazione dei processi di più rapida decarbonizzazione, indicando le contromisure necessarie da mettere in atto.

In tema di trasporti la decarbonizzazione del settore si traduce in una penetrazione sempre maggiore di biocarburanti e in una riduzione delle emissioni di GHG dei carburanti fissata al 6% al 2020 anche attraverso il divieto di circolazione dei veicoli a motore più inquinanti.

Sempre in tema di trasporti il Piano prevede:

- una revisione graduale dei sistemi fiscali sul trasporto (immatricolazione, tassa di possesso e imposte sui carburanti);
- misure regolatorie impattanti su contesto urbano in merito a soste, accessi in ZTL, parcheggi;
- potenziamento punti di ricarica alternativi (elettrici, GNC, GNL);
- obbligo acquisto veicoli a combustione alternativi per PA;
- rinnovo veicoli merci (applicazione D.M. MIT 122/2018);
- Infrastrutture (marebonus, ferrobonus, PLN, piste ciclabili, car pooling).

Fondamentale è per R.E TE. Imprese Italia innanzitutto garantire un adeguato sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi, in linea con le indicazioni della Direttiva DAFI, che "abiliti" l'avvio di virtuosi processi di rinnovo del parco circolante, nell'ottica della sostenibilità ambientale, economica e sociale.

La sostenibilità, inoltre, non deve essere legata a specifiche soluzioni tecniche, e a particolari alimentazioni, ma dovrebbe rispettare il principio della neutralità tecnologica.

Un esempio proviene, per il nostro Paese in particolare, dall'utilizzo del GPL. Si ritiene pertanto auspicabile l'estensione delle misure previste nella Proposta di Piano anche ai veicoli alimentati a GPL, combustibile anch'esso che rientra tra quelli alternativi di cui all'art. 2, comma 1, lettera a) del D.Lgs. 257/2016 (attuazione DAFI): tale combustibile, infatti, oltre al fatto di poter contare su una logistica già esistente e consolidata a livello nazionale per il settore dell'autotrazione, presenta notevoli pregi ambientali nella riduzione dei GHG.

Con riferimento allo specifico comparto del trasporto marittimo, fondamentale il ruolo del GNL quale combustibile marino che permetterà di ridurre le emissioni del settore. Affinché tale combustibile sia, però, competitivo rispetto agli altri già in commercio, si auspica l'introduzione dell'esenzione d'accisa di cui all'art. 1 del Decreto n.225/2015 prevista per i combustibili per uso marino, nonché della riduzione delle tariffe portuali per i mezzi alimentati a GNL. Quest'ultima misura, già presente nella Proposta, dovrebbe essere esplicitata quantitativamente, analogamente alle misure di incentivo per la cantieristica navale a GNL.

Sempre in tema di trasporti vi sono misure che presentano a nostro giudizio gravi criticità, perché rischiano di pregiudicare l'efficacia e l'efficienza del sistema nazionale, condizione indispensabile per la competitività del sistema Paese (eliminazione dei rimborsi delle accise sul gasolio per autotrazione dei veicoli pesanti, delle riduzioni delle accise sui carburanti nel trasporto ferroviario, delle esenzioni sui carburanti nel trasporto marittimo), ovvero perché promuovono, misure in favore esclusivamente della mobilità elettrica, ignorando del tutto i limiti tecnici, ma anche ambientali di questa tipologia di alimentazione, ultimamente evidenziati anche dall'Agencia Europea per l'Ambiente.

Ribadiamo in questa sede che qualsiasi misura volta alla rimodulazione dei sussidi dannosi per l'ambiente, a giudizio di R.E TE. Imprese Italia, dovrà avvenire attraverso il preventivo coinvolgimento dei diversi settori interessati, tenendo necessariamente conto di tutte le dimensioni della sostenibilità, non solo ambientale, ma anche economica e sociale. È infatti essenziale preservare il ruolo svolto da misure strutturalmente compensative dei maggiori costi sostenuti dalle imprese italiane, al fine di sostenerne la competitività nel confronto internazionale.

Con specifico riferimento al settore dell'autotrasporto, in considerazione dei significativi miglioramenti conseguiti sul fronte delle emissioni inquinanti, grazie alle evoluzioni tecnologiche dei veicoli (un veicolo EURO VI rispetto a un EURO I emette il 95% in meno di NOX ossidi d'azoto, l'88% in meno di HC idrocarburi incombusti, il 67% in meno di CO Ossido di carbonio, il 97% in meno di PM Polveri sottili) e dell'anzianità del parco circolante (il 63% dei veicoli con PTT >3,5 ton è di categoria precedente ad EURO IV), per R.E TE. Imprese Italia è essenziale rafforzare le politiche di rinnovo delle flotte con veicoli con motorizzazioni di ultima generazione e a carburante alternativo.

Invero, in assenza di un preventivo piano pluriennale per il rinnovo del parco, con contestuale obbligatoria rottamazione dei veicoli più vetusti ed inquinanti, che sia consistente dal punto di vista delle dotazioni di risorse realmente aggiuntive, rispetto a quelle già previste dalla legislazione vigente per le medesime finalità, l'intendimento previsto dal disegno di legge di bilancio 2020 di escludere dal beneficio del rimborso parziale delle accise sul gasolio consumato i veicoli pesanti, di categoria Euro 3 ed Euro 4, per R.E TE. Imprese Italia non è condivisibile in quanto:

- sarebbe adottato in maniera estemporanea, al di fuori di una comune strategia per la sostenibilità, che coinvolga proporzionalmente alle rispettive “responsabilità emissive”, ciascun settore di attività economica e che in questo modo penalizza la sola categoria dell'autotrasporto merci e persone, con l'effetto di deprimere ulteriormente la competitività delle imprese italiane, mettendole fuori mercato rispetto ai competitors esteri;
- interverrebbe su un settore responsabile soltanto di meno del 5% delle emissioni climalteranti totali del Paese - per giunta in riduzione nel tempo;
- non destinerebbe le risorse risparmiate a politiche attive per la riconversione ambientale del settore, limitandosi soltanto a recuperare risorse, ai danni della competitività complessiva del comparto.

In base alla relazione tecnica del provvedimento, i risparmi per le casse dello Stato e le conseguenti penalizzazioni per le imprese ammonterebbero, nei due anni a circa 1MLD di euro.

E' bene, a riguardo, non dimenticare che le imprese nazionali di autotrasporto di merci scontano condizioni di contesto, anzitutto fiscali e previdenziali, che le penalizzano significativamente nel confronto internazionale. Negli ultimi 20 anni, infatti, la loro quota di mercato, nei traffici internazionali si è dimezzata, passando da circa il 40% di inizio secolo, al 20% del 2018.

Pertanto per dare effettivamente la possibilità alle imprese italiane di avere le condizioni per rinnovare il parco veicolare, non è sufficiente mettere a bilancio risorse economiche dedicate, ma occorre **promuovere una politica complessiva di rilancio del settore**, che affronti, anche, diverse questioni regolatorie, per contrastare la concorrenza sleale, accrescere la competitività delle imprese del settore e garantire la fluidità della circolazione.

A quest'ultimo riguardo, R.E TE. Imprese Italia auspica l'attivazione di un **piano straordinario per la mobilità dei veicoli pesanti**, che intervenga prioritariamente su interruzioni stradali e colli di bottiglia che con la congestione limitano la velocità commerciale e accrescono l'impatto ambientale del trasporto, nonché la piena **attuazione del catasto nazionale delle strade**.

Lo stato di agitazione proclamato dalle associazioni più rappresentative dell'autotrasporto e sospeso lo scorso 19 novembre in attesa di verificare gli esiti della legge di bilancio, verteva, oltre che sull'esigenza di mantenere i sussidi dedicati che rendono ancora competitive le imprese italiane, anche su alcune di queste rivendicazioni e R.E TE. Imprese Italia auspica che il Governo ed il Parlamento diano loro complessivo e positivo riscontro.

Particolare attenzione riveste, in una logica di diversificazione, la promozione della produzione combinata di energia elettrica e gas (**cogenerazione e microcogenerazione**).

La Commissione europea, consapevole del ruolo cruciale della cogenerazione, ha infatti proposto con la COM 370/2011 l'obbligatorietà d'uso di tale tecnologia.

Le motivazioni che hanno portato a tale scelta sono diverse e dovrebbero far riflettere il nostro Paese sull'importanza di favorire la penetrazione nel mercato domestico e terziario dell'uso di tecnologie cogenerative.

Ad esempio ogni metro cubo di gas utilizzato in impianti cogenerativi consente di utilizzare meno gas per la produzione di energia elettrica e meno gas per la produzione di calore consentendo inoltre di ridurre il carico di energia che transita nelle reti e ridurre le emissioni di CO₂.

Il paradosso della cogenerazione è che non si necessita di nuovi incentivi ma piuttosto di misure a semplificazione dell'installazione di tali impianti e parità di trattamento con le fonti rinnovabili in materia di disciplina fiscale. Si propone dunque di eliminare la denuncia di officina elettrica per impianti di microcogenerazione ad alto rendimento o in alternativa, di armonizzare le semplificazioni previste con quanto disposto dalle norme di semplificazione tributaria che disciplinano il pagamento delle accise sui combustibili, tra i quali il gas naturale. È opportuno valorizzare il ruolo della Generazione distribuita da rinnovabili e da cogenerazione ad alto rendimento (CAR), che sta già fornendo un grande ed efficiente contributo tecnologico ed ambientale verso la decarbonizzazione, la riduzione delle importazioni di energia e della bolletta energetica delle imprese e delle famiglie.

Il cosiddetto Conto Termico non prevede più tra gli interventi ammessi all'incentivazione l'installazione di unità di micro-cogenerazione, che sono state quindi escluse da un meccanismo che si è rivelato particolarmente efficace nel promuovere piccoli interventi di incremento dell'efficienza energetica, effettuati sia da famiglie e piccole e medie imprese che da amministrazioni pubbliche. Si propone che la micro-cogenerazione venga ricompresa nel novero degli interventi incentivabili da questo meccanismo qualora garantisca un risparmio di energia primaria (PES) pari ad almeno il 20 per cento. Più in generale è necessario rafforzare il Conto Termico e semplificarne le modalità di accesso da parte degli utenti finali.

La **promozione delle fonti rinnovabili** rientra nella dimensione decarbonizzazione ma vive di obiettivi propri. A fronte di un obiettivo comunitario del **32%** il nostro Paese dovrà garantire una quota di energia da FER nei consumi finali Lordi di energia al 30% e una quota di energia da FER nei consumi finali lordi di energia nei trasporti del 21,6% rispetto al 10% del 2020 e al 14% su base comunitaria al 2030. Per quanto riguarda le FER termiche, l'obiettivo fissato è del 33% al 2030.

Si tratta certamente di obiettivi sfidanti, che implicano la messa a sistema di interventi e competenze da parte dei diversi soggetti che operano nel settore, e rispetto al quale l'Italia si presenta comunque in una posizione di "vantaggio", dato il conseguimento anticipato dell'obiettivo nazionale per le rinnovabili previsto per il 2020.

Va comunque ricordato che, nonostante le intenzioni di procedere verso la maggiore integrazione delle rinnovabili nel mix energetico e di favorire così l'elettrificazione dei consumi (in particolare attraverso la maggiore integrazione delle rinnovabili negli edifici), la crescita delle FER ha subito una battuta d'arresto negli ultimi anni, nonostante la riduzione dei costi delle tecnologie e pur in presenza di meccanismi di sostegno tutto sommato premianti.

Sono quindi necessarie linee strategiche in grado di sostenere l'affermazione di una filiera italiana delle rinnovabili (che vada dal set tecnologico, alla realizzazione degli elementi tecnici di impianto, alla installazione e manutenzione) e di non scaricare sugli utenti finali i costi delle politiche pubbliche destinate al sostegno del settore.

Sotto il profilo ambientale è condivisibile prevedere un percorso di uscita dal carbone che preveda la chiusura delle centrali entro il 2025, ma sarà necessario preservare anche gli altri due aspetti della sostenibilità: economica e sociale. R.E TE. Imprese Italia ritiene quindi importante definire dei programmi di riconversione dei territori con il coinvolgimento di tutti i livelli di rappresentanza al fine di fornire un'adeguata formazione e sostegno economico per assicurare l'occupazione e la qualità del lavoro alle maestranze, salvaguardando gli indotti.

Il primo passo per un reale sostegno allo sviluppo delle fonti rinnovabili è, attraverso la digitalizzazione, la realizzazione di una smart grid nazionale dotata di capacità di stoccaggio. Senza un ampio investimento di questo tipo il nostro Paese dovrà affidarsi ancora in gran parte al gas naturale nel periodo di transizione.

Ad oggi mancano infatti dei sistemi di accumulo diffusi che possano risolvere il problema della discontinuità legato alla natura delle fonti rinnovabili. Investimenti in questo tipo di tecnologie avrebbero l'effetto di abbattere le ultime resistenze verso una piena operatività e diffusione di forme di produzione di energia alternative.

Il documento assegna inoltre una rilevante importanza al tema dell'autoconsumo.

In tal senso, va ricordato che le piccole e medie imprese hanno già la tendenza a ricorrere all'autoproduzione di energia al fine di abbattere i costi della bolletta. D'altronde, il raggiungimento degli obiettivi ambiziosi già citati, unitamente ad altri obiettivi di tutela ambientale e del territorio, richiedono un impegno straordinario proprio per stimolare gli impianti di piccola dimensione finalizzati all'autoproduzione, superando la logica dei grandi parchi "a terra" che, pur rappresentando investimenti più attrattivi sotto il profilo del costo, non possono rappresentare da soli la via per la decarbonizzazione.

Occorre, in generale, una seria riflessione utile ad avviare una nuova stagione di investimenti in tali impianti, superando gli errori del passato ed evitando di appesantire ulteriormente le bollette, al fine di compensare il livello di produzione di energia rinnovabile dei grandi parchi a terra, nell'ottica di un incremento costante della produzione FER pari ad un + 1% all'anno per il periodo 2020-2030. Si tratta quindi di circa 4-5 GW all'anno, per raggiungere i quali è necessario un intervento pubblico di sostegno.

In tal senso, è positiva l'emanazione del Decreto FER 1, in quanto ha rappresentato un *restart* per il mercato delle rinnovabili dopo un lungo periodo di rallentamento degli investimenti pubblici del settore; tuttavia, il decreto presenta un forte limite laddove lascia esclusi dall'incentivazione proprio gli impianti di più piccola taglia, al di sotto cioè dei 20 Kw di potenza. Per tali impianti andrebbe adottata invece una revisione complessiva, anche attraverso il riordino in chiave energetica delle misure fiscali ad oggi previste.

Infatti, il fatto che essi ricadano nell'ambito di applicazione delle detrazioni fiscali non fornisce al mercato le necessarie garanzie, data la natura non strutturale dello strumento all'interno dell'ordinamento. Strumento non solo soggetto a proroghe annuali, ma anche oggetto di una possibile revisione generale, sia in attuazione di quanto previsto dal PNEC che in funzione della possibile riforma fiscale prevista dal programma di questo Governo.

Peraltro, in particolare per gli impianti di piccola dimensione è necessario adottare delle scelte che possano consentire il superamento delle attuali barriere nell'accesso al credito necessario per sostenere gli investimenti.

Sarebbe quindi auspicabile che la revisione del PNEC affrontasse in maniera risolutiva tale problematica.

La novità riguardante l'autoconsumo (ad oggi solo singolo), rispetto anche al quadro regolatorio odierno, è l'introduzione dell'autoconsumo collettivo e la conseguente possibilità di non sostenere gli oneri di sistema (es: condominio/centro commerciale).

La Direttiva RED II introduce la possibilità che gli autoconsumatori di energia rinnovabile autorizzati ad organizzare tra di loro lo scambio di energia rinnovabile

prodotta presso il loro sito. Ciò consentirà la produzione, l'accumulo e la vendita di energia secondo un modello da "uno a molti" (one to many). La RED II prevede anche che diversi soggetti possano unirsi a delle "comunità delle rinnovabili" basate sull'autoconsumo elettrico e sulla condivisione dell'energia prodotta. Anche in questo caso, le comunità potranno utilizzare le reti esistenti di distribuzione, pagando i relativi oneri, secondo criteri equi basati sull'analisi specifica dei costi-benefici anche a livello ambientale.

Le comunità energetiche sono un tema attuale poiché rappresentano un modello innovativo di approvvigionamento, distribuzione e consumo dell'energia con l'obiettivo di agevolare la produzione e lo scambio di energie generate principalmente da fonti rinnovabili, nonché l'efficientamento e la riduzione dei consumi energetici. Rientrano quindi tra i modelli di autoconsumo. Al momento l'autoconsumo è previsto solamente nel modello "uno a uno", ossia un impianto può servire un solo consumatore finale e l'eventuale energia in eccesso deve essere immessa in rete.

Vista la loro importanza occorre provvedere al più presto alla messa a punto degli strumenti attuativi a livello nazionale, seguendo l'esempio delle due leggi regionali di Piemonte e Puglia.

La normativa risulta condivisibile dato che permette di rendere economicamente vantaggiosi gli investimenti in energie rinnovabili. La possibilità di vendere l'energia autoprodotta in eccesso rappresenta un sicuro incentivo e stimolo per decidere l'installazione di pannelli fotovoltaici. Le imprese potrebbero anche beneficiare dei pannelli di altri utenti, si pensi ai condomini, acquistando energia a minor prezzo, non essendo soggetta agli oneri di sistema. La sinergia tra tessuto imprenditoriale e residenziale sarebbe ancor più proficua se pensiamo che generalmente, negli orari di lavoro, le abitazioni rimangono per lo più vuote e questo genererebbe un'ulteriore potenziale produzione in eccesso rispetto ai consumi residenziali in altre fasce orarie. Un surplus utilizzabile dalle imprese. Viceversa, sarebbe il residenziale a beneficiarne quando nel week end o durante le festività, sono molte le imprese a rimanere chiuse.

Ci sono, però, aspetti potenzialmente critici, da chiarire, su cui è necessario lavorare. La prima questione riguarda gli oneri di sistema e in particolare in che misura queste reti chiuse partecipano agli oneri di sistema.

Le comunità energetiche non dovrebbero infatti pagare determinati oneri legati all'utilizzo della rete pubblica sull'energia che autoproducono e autoconsumano. Si potrebbe aprire però un problema di extracosti e sovraoneri a carico dell'intero sistema elettrico che deriverebbero dalle esenzioni per i sistemi di generazione, accumulo e autoconsumo tra prosumer, cosa che non è contemplabile visto il già

elevato livello degli oneri fiscali. Sulla componente degli oneri pesa in particolar modo la componente Asos per gli incentivi alle fonti rinnovabili.

Attualmente, il 23,4% degli oneri di sistema è relativo alle rinnovabili e alla cogenerazione CIP6 ma in prospettiva il calo degli incentivi consentirà al 2030 un risparmio del 9,7% sul prezzo del kWh. Anche ipotizzando una forte crescita dell'autoconsumo che nel 2030 riduca del 20% i ricavi dei gestori di rete, invece di scaricare sugli altri consumatori i maggiori oneri di trasporto e misura, si potrebbe coprire il minore ricavo dei gestori delle reti, stimato al 3,94%, con una parte di quel 9,7% di risparmio dato dalla riduzione degli incentivi. R.E TE. Imprese Italia non è favorevole ad un sistema di incentivi impliciti che peggiorerebbe l'esposizione già critica delle piccole e medie imprese. È opportuno comunque procedere a un attento monitoraggio del fenomeno per evitare possibili costi aggiuntivi per il resto dei clienti finali.

La seconda problematica riguarda il bilanciamento: quali garanzie sono necessarie in termini di gestione, sicurezza e di bilanciamento della rete? Considerando che le comunità energetiche, specialmente quelle alimentate da rinnovabili, potrebbero avere la necessità di prelevare energia dalla rete nazionale, il discorso del bilanciamento delle reti diventa principale e urgente. Si vuole infatti evitare che le comunità energetiche portino a un aumento del servizio di interrompibilità con ulteriori costi che graverebbero su imprese e famiglie.

Per quanto attiene invece alla implementazione delle FER termiche, il Piano punta sulla diffusione delle pompe di calore all'interno delle abitazioni per elettrificare ed efficientare gli impianti di riscaldamento e di raffrescamento.

A tal fine, sarebbe auspicabile il completamento, da parte dell'Autorità di regolazione, della riforma della tariffa elettrica per superarne la progressività, in modo da rendere più evidente la correlazione tra consumo energetico e costo della fornitura e favorire, quindi, abitudini di consumo più virtuose.

Nel settore trasporti la quota di FER si basa sulla diffusione di 4,4 milioni di auto ibride e di 1,6 milioni di auto elettriche. Tuttavia al momento si riscontra l'assenza di un piano nazionale strutturato volto a favorire lo spostamento della mobilità privata sul vettore elettrico.

3 Dimensione dell'efficienza energetica

L'Italia persegue l'obiettivo al 2030 di **132 Mtep di energia primaria** (103,8 Mtep di energia finale). Si consideri che nel 2015 ci attestiamo sui 156,17 Mtep di energia primaria (fonte: PAEE 2017).

L'obiettivo prevede inoltre un risparmio annuo atteso da certificati bianchi che dovrà essere dal 2020 al 2030 di 0,8%/anno contro quello imposto di 1,5% per gli anni in corso e sino al 2020. Questo obiettivo dovrà contenere un contributo del settore trasporti.

Pur non essendo un obiettivo particolarmente «sfidante» riteniamo che sia competitivo l'indirizzo di interventi attesi che si concentra sul settore civile e dei trasporti.

Nel settore civile (residenziale e terziario) si punta a:

- Riqualificazione edilizia riformando le detrazioni fiscali vigenti
- Sviluppo pompe di calore
- Teleriscaldamento da cogenerazione

Nei trasporti:

- Spostamento di passeggeri da mobilità privata a mobilità collettiva
- Spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia
- Efficientamento veicoli

Nel settore del trasporto di merci la ricerca di una maggiore efficienza energetica passa attraverso, anche, la promozione dell'intermodalità gomma-ferro, gomma-mare. Sarebbe, pertanto, auspicabile il varo di incentivi di facile implementazione, che favoriscano tali scelte da parte degli autotrasportatori.

Per fare efficienza bisogna accrescere la capacità del nostro Paese di poter gestire l'evoluzione della domanda energetica al fine di:

- sviluppare azioni per contenere i consumi finali di energia favorendo al contempo ricadute occupazionali e sostenendo la propensione agli investimenti;
- restituire competitività alle imprese e contenere la *fuel poverty*² del settore domestico;
- inquinare meno, ottimizzando il raggiungimento degli impegni comunitari.

² Per *fuel poverty* si intende la condizione in cui una famiglia deve spendere più del 10% del proprio reddito per l'energia. Il fenomeno è costantemente in aumento ed è studiato a livello europeo e internazionale.

Ulteriore punto che merita discussione sono le diagnosi energetiche. Questo strumento è imprescindibile per le imprese per poter avere piena conoscenza delle possibilità di intervento e, in conseguenza, per poter programmare adeguatamente gli investimenti. A realtà diverse corrispondono infatti interventi differenti. Le diagnosi possono quindi intercettare in maniera efficace i punti critici in materia energetica identificando gli interventi maggiormente utili e sono inoltre un aiuto per orientarsi nel panorama dei diversi incentivi ottenibili.

Ancora prima, le diagnosi sono uno strumento informativo che permette alle imprese di capire quali possono essere i benefici economici derivanti da azioni di riqualificazione energetica, di fatto incentivando l'avvio di investimenti.

Queste considerazioni ci portano quindi a ritenere auspicabile che tra le spese a vario titolo detraibili possano essere fatte rientrare anche quelle sostenute per gli audit energetici.

Le difficoltà del mercato energetico, insieme con le preoccupazioni per il cambiamento climatico, fanno dell'efficienza energetica un pre-requisito per la crescita finanziaria a lungo termine e per il miglioramento della competitività.

Al fine di superare le resistenze che tuttora s'oppongono al miglioramento dell'efficienza energetica, le istituzioni devono sviluppare una politica ambientale che premi le scelte di efficienza energetica ed incoraggi l'innovazione.

In particolar modo per il settore del terziario c'è un grande potenziale di miglioramento, sia per ciò che riguarda il parco edilizio nazionale che l'impiantistica installata a servizio degli immobili, che deve essere sfruttato con misure di stimolo per gli investimenti. Iper e super ammortamento devono valere per tutte le tecnologie che riducono consumi energetici primari. Tra queste anche la cogenerazione.

Occorre per questo agire su vari fronti garantendo un quadro regolatorio stabile nel tempo:

- promuovere strumenti contrattuali per sensibilizzare il sistema imprenditoriale ad investire nell'efficienza energetica, tra questi contratto servizio energia e Energy Performance Contract (EPC);
- stabilizzare meccanismi di agevolazioni fiscali per interventi che conseguono risparmi energetici e garantire l'utilizzo ai fini della rendicontazione degli obiettivi europei; garantire la neutralità tecnologia dello strumento che oggi esclude molte tecnologie ad alto potenziale in termini di risparmio energetico;
- razionalizzare il meccanismo di incentivo di mercato denominato dei titoli di efficienza energetica;
- focalizzare l'attenzione sulla riqualificazione energetica degli edifici pubblici.

In merito alla riforma del meccanismo dei certificati bianchi riteniamo non percorribile l'allargamento dei soggetti obbligati al comparto della distribuzione dei carburanti quanto piuttosto appare opportuno ridurre il requisito della dimensione minima che i progetti devono avere per poter accedere all'incentivo. La proposta consentirebbe di immettere più certificati nel sistema con vantaggi anche in termini di abbassamento del prezzo (negli ultimi eccessivamente elevato) e riduzione dell'impatto del meccanismo sulle fatture di imprese e famiglie (circa 1 Miliardo di euro nel 2016).

Per quanto riguarda l'obiettivo di efficientamento energetico del parco immobiliare nazionale (e sul 3% di patrimonio immobiliare delle amministrazioni centrali) il PNEC fa leva sugli strumenti (fiscali e di sostegno) esistenti prevedendo di apportare, se necessario, modifiche volte a razionalizzarli ed efficientarli. Tra questi, le detrazioni fiscali per gli interventi di efficienza energetica e per il recupero del patrimonio edilizio esistente hanno finora rappresentato lo strumento di maggior successo.

Le detrazioni fiscali - seppur limitati ai soli interventi dei privati - sono state infatti ampiamente utilizzate dalla collettività per il loro carattere immediato e semplice, che non richiede particolari aggravii burocratici e che, per l'utente, presenta un rapporto costo/beneficio particolarmente profittevole. I dati ufficiali confermano che tale strumento è stato utile non solo a spingere la crescita del paese, qualificando ed affermando filiere produttive e valorizzando il ruolo delle piccole e medie imprese, ma anche a migliorare il livello di intensità energetica nazionale, rappresentando tra l'altro la leva principale per il sostegno al mercato delle costruzioni nel suo peggiore momento di crisi.

Tuttavia stando a quanto emerge dai rapporti del Cresme e dell'Enea, i meccanismi incentivanti che intervengono sugli edifici hanno stimolato ben 292,7 miliardi di investimenti nel periodo 1998-2018. Si nota però come la maggior parte degli interventi faccia riferimento agli incentivi per la riqualificazione edilizia, anziché l'efficienza energetica. Ciò è dovuto anche al fatto che le percentuali delle detrazioni per lavori di ristrutturazione ed efficientamento energetico si equivalgono, generando così confusione.

In tale ottica, l'utilizzo degli strumenti incentivanti esistenti rappresenta comunque la via principale per il raggiungimento dell'efficienza energetica, ma da valorizzare ulteriormente attraverso alcune correzioni.

In primis, confermando l'orientamento del PNEC, le detrazioni fiscali vanno certamente razionalizzate, differenziate e riorganizzate. Ciò non può, a nostro avviso, prescindere dalla decisione politica di stabilizzare - almeno su base triennale - l'ecobonus all'interno del nostro ordinamento, al pari di quanto fatto in passato in relazione ad altri strumenti, fornendo un segnale di stabilità agli investitori, che non

hanno certo beneficiato delle incertezze degli ultimi anni circa il mantenimento o meno degli incentivi.

L'ecobonus così riorganizzato dovrebbe essere inoltre in grado di premiare gli interventi più efficienti e strutturati, con particolare attenzione a quelli caratterizzati da un approccio olistico e complessivo all'edificio.

Per quanto riguarda, invece, il rafforzamento dello strumento della cessione del credito già prevista dal legislatore per stimolare interventi in particolare negli edifici condominiali, riteniamo necessario il superamento della disposizione sullo sconto in fattura introdotta dall'art. 10 del DL Crescita. Ne auspichiamo pertanto la soppressione per rimuovere le forti criticità, sotto il profilo della alterazione delle corrette dinamiche di mercato, che essa ha generato a favore dei grandi operatori e in danno delle piccole e medie imprese (come più volte rilevato dalla stessa Autorità garante della concorrenza e del mercato).

Il riferimento alla concorrenza che le piccole e medie imprese di installazione subiscono da parte dei fornitori di energia ex monopolisti nell'ambito dei servizi di efficienza energetica è funzionale ad un richiamo di attenzione, da parte del Governo, su un tema importante di concorrenza e trasparenza che rischia di aggravarsi proprio con il rafforzamento delle politiche di efficienza energetica conseguenti all'adozione del Piano.

In tale ottica, è necessario operare una vigilanza costante ed efficace del mercato, per verificare il rispetto delle condizioni di accesso ed il regolare svolgimento delle attività.

4 Dimensione della sicurezza energetica

Per R.E TE. Imprese Italia la sicurezza energetica è fortemente correlata al grado di diversificazione sia in termini di fonti che in termini di provenienza geografica dei flussi energetici.

La scarsa diversificazione delle fonti di approvvigionamento, associata alla penuria di risorse endogene, accresce infatti la vulnerabilità del sistema energetico nazionale rispetto alle fluttuazioni dei prezzi delle materie prime, determinando la necessità di ricercare in modo tempestivo nuovi canali di approdo di fonti energetiche. L'analisi degli scenari energetici europei in termini di evoluzione del consumo e della produzione di energia fa emergere che, per il nostro Paese, in previsione del 2050, occorrerà avere la capacità di gestire la crescita dei consumi di Gas e di Fonti rinnovabili che diventeranno obbligatoriamente le fonti primarie a maggior utilizzo, cercando di ridurre l'utilizzo del petrolio nel settore dei trasporti che comunque resta una fonte energetica difficilmente sostituibile.

Dalle statistiche elaborate dal Ministero dello Sviluppo Economico, i consumi energetici nell'anno 2016 hanno fatto registrare un fabbisogno di circa complessive 45,5 milioni di tonnellate di prodotto distinte tra: benzina rete ed extra rete, gasolio motori, riscaldamento, agricolo e marina, olio combustibile, lubrificanti, GPL, bitumi e prodotti per bunker.

Tale fabbisogno è stato soddisfatto da importazioni provenienti dall'Africa, dal Medio Oriente, dal Sud America, dall'Asia, ed in parte dall'Europa e, quindi, utilizzando la logistica costiera, mentre per la quota rimanente dei consumi facendo uso della produzione delle raffinerie italiane che, comunque, devono del pari importare la materia prima dall'estero.

Come noto, infatti, il nostro Paese è altamente tributario di energia dall'estero. Sulla base dei dati resi disponibili dal Ministero dello Sviluppo Economico, la dipendenza dell'Italia dall'estero si attesta intorno al 30% per quanto attiene ai prodotti finiti. Occorre considerare, quindi, che il mercato nazionale risulta approvvigionato attraverso le importazioni di greggio che viene lavorato presso le raffinerie appartenenti alle principali compagnie petrolifere o attraverso le importazioni di prodotti finiti tramite i depositi costieri situati lungo le coste o comunque collegati al mare tramite tubazioni.

R.E TE. Imprese Italia non crede che il compito della Strategia sia quello di fissare un obiettivo in termini di percentuale d'uso di fonti primarie scollegato dalla effettiva dotazione di infrastrutture per il trasporto di energia. Non si può raggiungere, ad esempio il 50% di copertura di energia da fonti rinnovabili se non ci sono le reti in grado di canalizzare l'energia immessa oppure se tale energia prodotta genera dei costi maggiori dei benefici ottenibili.

In un mercato libero dell'energia occorre, invece, saper governare la libertà di scelta lasciata agli investitori definendo delle direttive e individuando dei criteri di merito in grado di direzionare l'evoluzione del mercato sulla base di criteri preferenziali sulle tecnologie esistenti. I sistemi incentivanti devono premiare maggiormente gli impianti ubicati in zone fortemente congestionate e dove l'offerta di energia locale scarseggia.

Occorre gestire, con ottica almeno triennale, lo sviluppo della costruzione di impianti per la produzione di energia elettrica favorendo quelli con maggior ricadute economiche per il tessuto imprenditoriale italiano, quelli con maggior impatto positivo sul piano ambientale e quelli con minor ricadute in termini di costo sul sistema.

Nel settore del gas esistono problematiche differenti. C'è incertezza sul futuro in termini di equilibrio tra domanda e offerta e ciò può comportare in capo agli investitori un periodo di stasi degli investimenti. La differenza tra crescita lineare della domanda e quella a blocchi dell'offerta fa sì che il sistema energetico alterni anni di "bilanciato lungo" e di "bilanciato corto".

La logistica del gas, come il trasporto dell'energia elettrica, devono essere considerati come business autonomi e capaci di sostenersi sui propri economics, non in funzione del vantaggio monopolistico che possono conferire a un operatore o a un altro.

In Italia manca un prezzo del gas rappresentativo e manca un mercato spot che recepisca con flessibilità i cambiamenti di prezzo della commodity sul piano internazionale. Occorre creare un vero mercato unico del gas a livello europeo attraverso le interconnessioni e regole omogenee di gestione dell'infrastruttura garantendo al contempo la competitività delle forniture e la sicurezza del sistema.

L'approvvigionamento del GNL via mare, previsto dalla Proposta di PNEC, permetterà anche di rendere il prodotto più economicamente competitivo: contribuirà, infatti, ad allineare il Prezzo Gas Italia (PSV) al Prezzo Europeo (TTF).

Nell'ottica di ricercare soluzioni a livello europeo occorre avviare un mercato di scambio liquido capace di esprimere segnali di prezzo chiari e potenziare il sistema degli stoccaggi valorizzando anche il GNL.

In tema di sicurezza energetica e di diversificazione delle fonti di energia, il GNL può garantire, infatti, una diversificazione degli approvvigionamenti di gas, tramite la ricezione delle metaniere via mare.

In tale ottica, si condivide l'obiettivo di ottimizzare l'uso della capacità dei terminali esistenti, che potranno concorrere anche al miglioramento del margine di sicurezza in caso di elevati picchi di domanda.

Si condivide, altresì, il ruolo riconosciuto ai depositi di GNL nei porti, per i quali la Proposta di Piano prevede l'emanazione di norme di defiscalizzazione per la

costruzione: a tal riguardo, si ritiene fondamentale che vengano quantificate tali misure, specialmente perché il settore è caratterizzato da numerosi investimenti in corso.

In termini di diversificazione geografica, l'instabilità politica dei Paesi africani dimostra l'importanza di ampliare la provenienza delle fonti energetiche al fine di avere maggiore flessibilità in caso in cui vi siano improvvise riduzioni degli approvvigionamenti di energia primaria.

Proprio nel gas che s'intravedono gli aspetti più critici del sistema energetico italiano in considerazione del rilevante peso di tale fonte e dei limitati investimenti che hanno contraddistinto il nostro Paese a causa di un voluto contingentamento dell'offerta. Pensiamo, ad esempio, alla notizia che l'Algeria potrebbe interrompere le proprie esportazioni di gas al 2022 a causa della crescita interna dei consumi domestici.

In merito ai prodotti petroliferi, per i quali il Piano prevede che copriranno il 31% dei consumi al 2030, preme sottolineare l'importanza di riconoscere il ruolo della logistica. La logistica petrolifera comprende l'insieme delle attività organizzate gestionali e strategiche che governano i flussi dei prodotti dal Paese di importazione fino alla consegna per gli usi finali, costituendo il necessario anello di congiunzione tra la fase di raffinazione del greggio e dei semilavorati e quella di distribuzione dei prodotti finiti.

Si ritiene che, per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e la loro diversificazione, nonché per la competitività del sistema Paese, occorra emanare misure per ripristinare un mercato trasparente e competitivo per gli operatori attenti alle norme di correttezza e legalità.

È inoltre, opportuno rivedere la logica e la concreta applicazione delle disposizioni fiscali in tema di IVA, doganali ed in tema di accise che devono ispirarsi a logiche di stringente contrasto all'illegalità, evitando la creazione di situazioni di discriminazione e chiusura del mercato per gli operatori indipendenti. Si ritiene, altresì, fondamentale procedere a un'analisi e verifica della presenza di una logistica indipendente nelle varie aree geografiche per evitare situazioni di posizioni dominanti con riferimento anche al segmento dei rifornimenti avio.

5 Dimensione della ricerca, dell'innovazione e della competitività e del mercato interno

Uno dei principali ostacoli alla competitività sul fronte dei prezzi pagati dalle PMI per la commodity energetica è ascrivibile agli oneri generali del sistema elettrico. Gli oneri generali di sistema sono prelevati dalle bollette dei consumatori finali domestici e non domestici per il perseguimento di finalità di carattere generale via via indicate dalla legge.

Il verificarsi di pesanti impatti economici dovuti a decisioni del passato recente che stanno acuitizzando una situazione pregressa di sperequazione ed il prospettarsi di nuove azioni all'orizzonte a seguito della definizione di nuovi sfidanti obiettivi europei, pongono il tema del caro oneri per le PMI tra le priorità dell'agenda energetica di R.E TE. Imprese Italia.

Il meccanismo di prelievo in bolletta degli oneri generali del sistema elettrico, basato su criteri che non commisurano il prelievo alla capacità contributiva, con l'esplosione della componente Asos relativa al sostegno delle energie rinnovabili, ha di fatto imposto e, se non corretta, continuerà ad imporre a quella parte delle imprese meno ricca, il sacrificio più elevato e notevolmente disallineato rispetto ai loro consumi.

Nel 2018 gli Oneri Generali del Sistema Elettrico ammontano a 13 miliardi circa, vengono pagati per dieci miliardi circa dai consumatori non domestici ed all'interno di tale tipologia di utenza, le piccole imprese che versano circa 5 miliardi sono onerate di circa la metà del gettito richiesto agli usi produttivi.

In uno studio svolto dal REF-Ricerche si sono quantificati i benefici e i costi netti relativi ai meccanismi di sussidiatura incrociata in favore di un ristretto numero di grandi consumatori di energia: agevolazioni ed esenzioni che orientano un ammontare di risorse quantificabile in poco meno di 3 miliardi di euro l'anno. Con queste premesse, l'analisi mostra che su 14 settori considerati, ivi compreso per completezza il domestico, solo 4 registrano un beneficio netto positivo, mentre tutti gli altri sono finanziatori netti: si evidenzia quindi una forte concentrazione dei benefici a favore di alcune attività e processi di lavorazione a elevato consumo di energia elettrica. Il primo settore beneficiario, la Metallurgia, con un beneficio netto di 1.4 miliardi di euro, assorbe circa il 50% dei benefici totali. Seguono i Materiali da costruzione (241 milioni di euro), la Cartaria (106 milioni di euro) e la Chimica e la Plastica (49 milioni di euro).

Accanto al tema della crescita degli oneri parafiscali si delineano nel dibattito altri aspetti che vanno dal ridisegno della fiscalità sui consumi di energia, agli strumenti previsti dalla normativa per il funzionamento del mercato elettrico nazionale (interrompibilità e interconnector). Si tratta di meccanismi i cui oneri trovano copertura all'interno dei corrispettivi di dispacciamento applicati alla generalità delle

utenze, famiglie e imprese (tra cui anche quelle esposte alla concorrenza internazionale).

L'evoluzione dei servizi di dispacciamento con la partecipazione diretta dei consumatori (es: UVAM, UVAC) rende procrastinabile il servizio di interrompibilità con benefici importanti per la collettività.

Sul versante della fiscalità le stime indicano un ammontare di 430 milioni di euro l'anno di sgravi riconosciuti ai grandi consumatori di energia (non necessariamente energivori), la cui copertura è posta a carico delle micro e piccole imprese e delle famiglie. Per quanto attiene agli oneri parafiscali il montante delle agevolazioni di cui beneficia un ristretto numero di imprese, che non supera le 100 unità, è di circa 800 milioni di euro l'anno. Esenzioni il cui finanziamento è a carico delle MPMI allacciate in bassa tensione.

Il prelievo in bolletta di un gettito imponente e fundamentalmente estraneo alla fornitura in senso stretto di energia elettrica, rende il prezzo della commodity inelastico rispetto alle variazioni di mercato e per questa via, ostacolando la concorrenzialità del mercato di energia elettrica e gas e ponendo seri problemi di equità distributiva, dovrebbe essere risolta al più presto in via legislativa. Sotto questo punto di vista R.E TE. Imprese Italia ricorda che la Memoria ARERA 588/2019/I/EEL del 20 novembre 2018 ha indicato la via del trasferimento in fiscalità generale degli oneri generali del sistema elettrico.

Relativamente al tema del recupero del gettito degli oneri non versati dai clienti morosi, R.E TE. Imprese Italia sollecita un intervento legislativo che chiarisca che gli eventuali meccanismi di recupero presso i clienti finali del sistema elettrico vada fatto secondo principi che allineino la contribuzione delle varie tipologie di utenza ai volumi prelevati e che rafforzi il ruolo del Sistema Informativo Integrato nel contrasto di comportamenti opportunistici che possano pregiudicare l'esazione degli oneri generali del sistema elettrico sia in capo ai venditori che in capo ai clienti finali.

Altra questione di estrema importanza, non adeguatamente trattata nel Piano, riguarda il superamento delle tutele di prezzo nelle forniture di energia elettrica e gas per le imprese e famiglie.

Come è noto, la legge 124/17 ha previsto un complesso iter preparatorio e propedeutico al superamento definitivo delle tutele di prezzo ad oggi esistenti per le piccole imprese e le famiglie previsto per il 1 luglio 2020.

In tale percorso il legislatore attribuisce un ruolo importante alle previsioni finalizzate alla trasparenza e conoscibilità del mercato che mettono il cliente finale nelle condizioni di poter scegliere attivamente il proprio venditore sul mercato libero. La consapevolezza della scelta del cliente finale è altresì il principio ispiratore, assieme alla concorrenza ed alla pluralità di fornitori, del Decreto Ministeriale a cui la legge attribuisce il compito di completare la disciplina necessaria alla cessazione

della tutela di prezzo nel caso in cui le misure incluse nell'iter preparatorio non risultassero efficaci nell'operazione di spostamento di famiglie e piccole imprese dal Servizio di Tutela al Mercato Libero.

In estrema sintesi, dalla legge concorrenza emerge un modello di entrata nel mercato libero consapevole e volontaria dei clienti finali con un parallelo servizio di ultima istanza, anch'esso funzionale all'apertura del mercato perché costruito in base a principi che lo rendano non appetibile rispetto al mercato libero.

A poco più di sette mesi dalla data prevista per il superamento delle tutele di prezzo, la situazione dal lato della domanda registra circa 20 milioni di clienti tra famiglie e piccole imprese che non hanno ancora scelto un fornitore sul mercato libero mentre sul lato dell'offerta il mercato presenta un elevato livello di concentrazione con una quota di mercato rispetto all'energia dell'incumbent pari al 72,0% nel settore domestico (di cui 51% venduto in tutela) e del 39,5% nell'ambito piccole imprese (di cui il 19,5% servito in tutela).

Ad avviso di R.E TE. Imprese Italia, il Decreto Ministeriale che si colloca nello scenario sopra descritto dovrebbe, ispirandosi il principio di consapevolezza dell'ingresso e della concorrenza e pluralità dei fornitori richiamati dalla legge 124/2017, avere un'impostazione che privilegi ed in qualche modo pungoli il coinvolgimento dei clienti inerti tramite forme gradualistiche di cessione di clienti sulla base di tetti antitrust funzionali alla riduzione della concentrazione soprarichiamata.

Il completamento della liberalizzazione del mercato è un'opportunità importante in termini di innovazione, occupazione, allocazione efficiente dei fattori di produzione e quindi riduzione dei prezzi, ma i benefici attesi variano considerevolmente in un'operazione che coinvolga venti milioni di punti oppure tre milioni oppure duecentomila ovvero, sotto il profilo dei volumi, quarantacinque, quattordici oppure sette Terawattora di volumi.

Per tale ragione R.E TE. Imprese Italia ritiene che, sotto il profilo soggettivo, la data del primo luglio vada rispettata con la previsione di un ingresso eventualmente scaglionato, ma certo, di tutto il parco clienti domestico e non domestico coinvolto, al netto di una fascia di vulnerabilità dei clienti domestici, a nostro avviso da individuare nelle fasce di terza età e nei clienti in condizione di povertà energetica che potrebbero essere affidati ad Acquirente Unico.

Per quanto concerne il mercato del gas naturale, le criticità non attengono solo all'assetto non concorrenziale della rete ma sono altresì causate da una dotazione infrastrutturale (rigassificatori, gasdotti, stoccaggi) del Paese insufficiente sia ai fini dello sviluppo della competizione sia ai fini di una gestione in sicurezza dei rischi connessi ad un eventuale inverno particolarmente rigido o ad eventuali temporanee interruzioni, anche accidentali, di anche uno solo dei maggiori gasdotti di importazione.

6 Conclusione

Per permettere il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Piano in maniera efficace ed efficiente è necessario inaugurare un piano massivo di investimenti volti a favorire interventi di decarbonizzazione dell'economia, economia circolare, rigenerazione urbana, trasporti e turismo sostenibile, adattamento e mitigazione dei rischi sul territorio derivanti dal cambiamento climatico ed, in generale, programmi di investimento e/o progetti a carattere innovativo e ad elevata sostenibilità ambientale e che tengano conto degli impatti sociali ed economici.

In questa direzione sembra muoversi il cosiddetto “Green New Deal” contenuto nel disegno di legge di bilancio 2020, cioè un piano strutturato di investimenti per misure rivolte alla sostenibilità e alla decarbonizzazione.

Rispetto a principi primi certamente condivisibili, preme fin d'ora sottolineare la necessità che le misure tengano in debito conto la preliminare esigenza metodologica di un confronto costante e strutturato con il sistema delle imprese e, in particolare, di una compiuta valutazione d'impatto delle misure specifiche.

È positivo che nel programma vi sia il riferimento all'adattamento e alla mitigazione dei rischi sul territorio derivanti dal cambiamento climatico. Crediamo sia necessario, di conseguenza, che vengano previste risorse specificatamente indirizzate alle infrastrutture verdi e blu ed individuate misure specifiche per il contrasto dell'innalzamento del livello del mare, tema decisamente critico per il nostro Paese.

Solo attraverso un doveroso coinvolgimento di tutti i membri della società si potrà arrivare a una vera e propria sostenibilità del sistema sotto tutti punti di vista. Diversamente, continueranno a esservi sacche di potenziale inespresso che freneranno, in maniera inconsapevole o incolpevole, il progresso e gli investimenti poiché privati delle possibilità economiche e sociali di farne parte.