

AUDIZIONE
Claudio Spinaci
Presidente unem

Disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 17 del
2022: “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”
(AC 3495)

Commissioni riunite
VIII
(Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici)
e
X
(Attività produttive, Commercio e Turismo)

Camera dei Deputati

11 marzo 2022

- **Obiettivo DL condivisibile**

L'obiettivo del provvedimento è certamente condivisibile, in quanto cerca di porre rimedio all'emergenza energetica che il Paese sta vivendo dalla seconda parte del 2021 e che deriva dall'aver trascurato per anni le fonti che garantiscono l'attuale approvvigionamento del mercato per concentrarsi esclusivamente sugli scenari futuri al 2030 piuttosto che al 2050, trascurando la necessità di **garantire la sicurezza energetica** attraverso misure atte a sostenere la piena funzionalità delle fonti attuali.

Visto, tra l'altro, l'aggravarsi della crisi, le misure introdotte appaiono purtroppo, già oggi, insufficienti.

- **Impatto del costo dell'energia sull'economia del nostro Paese**

Non mi dilungo sugli effetti che tali politiche stanno portando sul nostro sistema manifatturiero e sulla nostra economia essendo già stati puntualmente illustrati da Confindustria nell'audizione di ieri, così come sull'efficacia delle misure poste in campo, per ridurre gli oneri sui settori energivori che, anche se positive, sono chiaramente insufficienti rispetto alla gravità della situazione.

- **Effetti della crisi Russia-Ucraina sul caro energia e sul nostro settore**

Mi concentrerei invece sugli effetti che il conflitto tra Russia e Ucraina sta avendo sulla crisi energetica già in atto, che ha coinvolto, pur se in misura minore, anche il petrolio, dato il ruolo chiave della Russia nell'approvvigionamento energetico dell'Europa (circa il 53% del greggio e dei prodotti petroliferi finiti esportati dalla Russia sono destinati all'Europa rappresentando oltre il 25% del suo import di petrolio).

Il nostro Paese è meno esposto in quanto copre il proprio fabbisogno energetico importando dalla Russia il 10% di petrolio greggio e il 7% dai prodotti finiti, pesi inferiori a quelli della media UE.

- **Il ruolo del settore della raffinazione e l'aggravarsi della crisi sistemica che sta vivendo**

Rispetto a tale quadro **il sistema di raffinazione nazionale**, per la sua capacità di lavorare diverse tipologie di greggio provenienti da varie aree del mondo, sta garantendo **un'ampia flessibilità operativa** per far fronte all'emergenza.

Il greggio russo può essere infatti rimpiazzato con altre qualità e provenienze, anche se a prezzi più alti. Il Brent è infatti aumentato di oltre il 60% dalla prima settimana di gennaio e del 22% solo nell'ultima settimana.

Ciò deriva da tensioni e vischiosità che si sono create nei normali approvvigionamenti del greggio, nonché nella disponibilità e movimentazione del naviglio. Qualora venissero a mancare a livello globale tutti i quantitativi prodotti della Russia tali tensioni si amplificherebbero significativamente generando un corto di petrolio non facilmente colmabile.

Purtroppo l'**emergenza interviene in Italia in un settore, quale quello della raffinazione, in crisi sistemica** già da alcuni anni, trascurata dalle Istituzioni e accentuata prima dalla pandemia e poi dall'alto costo dell'energia, trattandosi di un'industria fortemente energivora. Ad oggi, pertanto, **la preoccupazione non è tanto nella disponibilità di greggio per le raffinerie, ma sulla tenuta finanziaria dell'intero comparto** a causa dei costi che le stesse devono sostenere prima per l'acquisto della materia prima greggio e poi per la sua lavorazione. I processi di raffinazione richiedono infatti l'utilizzo, per il rispetto dei severi limiti emissivi, di significative quantità di energia elettrica e di metano che in Italia hanno subito aumenti ben superiori alle altre parti del mondo. Ciò penalizza fortemente la redditività delle nostre raffinerie costrette a confrontarsi nel mercato internazionale.

Oggi il settore si trova, quindi, ad affrontare una **crisi finanziaria**: l'aumento del costo del greggio, dei noli delle navi, delle assicurazioni dei prodotti e del costo dell'energia per le lavorazioni e lo stoccaggio, stanno mettendo a dura prova il sistema, **saturandone le linee di credito**. Analogamente anche i nostri clienti stanno esaurendo le proprie linee per l'alto costo dei prodotti.

- **Proposte per ridare liquidità al sistema**

Dato il ruolo strategico della raffinazione occorre ridare liquidità al sistema **intervenendo urgentemente sulla tempistica di versamento delle imposte**, come fatto nei primi mesi dell'emergenza pandemica, e riducendo il costo dell'energia e del gas che vengono utilizzati nei processi.

Sarebbe quindi opportuno:

- prevedere **nuovi interventi per ridurre il costo dell'energia** per gli energivori;
- ridurre il costo dell'energia per le raffinerie consentendo di **sostituire**, laddove tecnicamente possibile, il **metano** utilizzato per la produzione di elettricità e per uso termico, **con fuel a gas petroliferi nel rispetto dei limiti emissivi previsti dalla normativa comunitaria**. Tale misura, già introdotta per gli impianti di generazione elettrica dall'art. 2 del DL 16/2022, avrebbe anche il vantaggio di ridurre la domanda di gas del Paese con significati benefici complessivi;
- dare immediata attuazione al decreto del Mite, di concerto con il MEF, del 12 novembre 2021 sulla **compensazione dei costi indiretti CO2** sostenuti dalle imprese energivore, tra cui dal 2021 anche la raffinazione.

- **Gli effetti sui consumatori**

Per quanto attiene ai **prezzi al consumo dei prodotti petroliferi** si stanno creando forti tensioni nei consumatori e nel trasporto pesante. L'industria petrolifera sta facendo tutto il possibile per contenerli e infatti nel nostro Paese i prezzi al consumo sono aumentati **in misura ridotta rispetto alle quotazioni internazionali**.

Lo dimostra il cd “stacco Europa” rilevato settimanalmente dalla DG Energy della Commissione europea sulla base dei dati inviati dai Ministeri competenti dei diversi Paesi. L’ultimo stacco, riferito al 7 marzo scorso, evidenzia che in Italia **il prezzo rilevato alla pompa, prima delle tasse, sia più basso di 9,7 cent/litro sulla benzina e di 14,2 cent/litro sul gasolio** rispetto alla media Europea. **Valori mai rilevati prima di oggi.**

Non potendo intervenire sul prezzo industriale che già non riflette pienamente l’aumento delle quotazioni internazionali occorre intervenire sulla fiscalità che rappresentano oltre la metà del prezzo finale.

Rispetto a tale scenario, nessuna misura specifica è prevista per il nostro settore, né per ridare liquidità al sistema né per contenere i prezzi al consumo.

- **Proposte per ridurre impatto sui consumatori**

Per sostenere gli utilizzatori si potrebbe intervenire sulla **fiscalità dei biocarburanti** con la duplice finalità di ridurre il costo per i consumatori e promuoverne l’utilizzo, anche oltre gli obblighi.

Oggi le componenti bio presenti nei combustibili fossili sono soggette alla medesima accisa del prodotto con cui sono miscelati. Da ciò deriva che la CO₂ associata alla componente rinnovabile nel diesel sia tassata per circa 600 €/tonnellata per i biocarburanti tradizionali e fino a 2.000 €/tonnellata per i biocarburanti avanzati.

Una **detassazione** di tale **componente** bio sarebbe peraltro in linea con la proposta di revisione della tassazione energetica contenuta nel Pacchetto Fit for 55 che prevede una rimodulazione della fiscalità energetica in relazione all’impronta carbonica dei diversi prodotti/vettori energetici

Parallelamente andrebbe previsto un **intervento transitorio di riduzione delle accise**, finanziato con l’aumento del gettito IVA derivante dall’aumento del costo dei prodotti. Tale intervento sulle accise è già previsto dalla Legge n. 244/2007 art. 1, comma 290 ed è già stato utilizzato nel marzo 2008.

La norma prevede, **ai fini della tutela del consumatore**, la possibilità con decreto del MEF, di concerto con il MiSE, di **diminuire transitoriamente le aliquote di accisa** sui prodotti energetici usati come carburanti ovvero come combustibili per riscaldamento per usi civili, **al fine di compensare le maggiori entrate dell’imposta sul valore aggiunto** derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale, espresso in euro, del petrolio greggio.

Per le variazioni delle quotazioni internazionali la norma fa riferimento a quelle indicate nel Documento di programmazione economico-finanziaria, Documento oggi sostituito dal Documento di Economia e Finanza – DEF. L’ultima nota di aggiornamento del Documento

programmatico del 19 ottobre scorso ci risulta prevedesse per il 2022 una quotazione da 65,9 a 66,1 dollari al barile.

Sussistono quindi certamente le condizioni: in questo periodo il Brent è intorno a 110-120 \$/b, quasi raddoppiato rispetto ai valori indicati nel DEF, e l'euro si è significativamente deprezzato.

Occorrerà poi determinare le modalità per estendere i benefici di tale riduzione di accisa anche agli autotrasportatori, possessori di mezzi di massa > di 7,5 tonn con una motorizzazione euro V o euro VI, che hanno un livello d'accisa ridotto (403 €/mc invece di 617 €/mc) specificamente autorizzata dalla UE.

Considerazioni sull'art. 17 del DL

In conclusione vorrei fare un commento specifico su:

art. 17 “Promozione dei biocarburanti utilizzabili in purezza”

La norma ha sicuramente il pregio di avere **valorizzato il ruolo delle tecnologie dei low carbon fuels per la decarbonizzazione dei trasporti stradali**, tecnologie già pienamente in grado di alimentare le auto ed i mezzi pesanti con motori a combustione interna, peraltro anche senza bisogno di essere miscelate con i prodotti fossili. Tale consapevolezza dovrebbe portare a rivedere l'impostazione del Regolamento sulla CO₂ delle auto prevista nel Pacchetto Fit for 55 che misura le emissioni solo allo scarico, e quindi premiando erroneamente solo le auto elettriche.

Positivo anche il riconoscimento, nonostante l'esiguità della somma stanziata, della necessità di promuovere e supportare la **riconversione delle raffinerie tradizionali** verso la produzione dei biocarburanti, trattandosi di una trasformazione necessaria per rispondere ai nuovi target al 2030 e al 2050.

Ma ancora una volta per il nostro settore tale “promozione” si è articolata in un **obbligo senza nessun meccanismo di incentivazione per i consumatori finali**. Dato il costo ancora alto di tali prodotti sarebbe stato opportuno accompagnare la misura con sistemi di incentivazione per gli utilizzatori professionali, ad oggi destinatari di tali prodotti, attraverso un credito d'imposta su parte dei costi sostenuti per il loro acquisto, in analogia con quanto previsto per il GNL dall'art. 6, comma 5, del presente DL “Energia”;

Misura, quella su GNL, che riteniamo corretta e pienamente condivisibile.

Infine, in relazione alle domande posteci nel corso dell'Audizione, si sintetizza la nostra posizione, già comunque ricompresa nel documento.

In risposta al quesito posto dall'On. Sara Moretto

Certamente le misure di accesso ai finanziamenti SACE, previsti dall'art. 6 del DL, sono uno strumento che le aziende terranno in considerazione. La nostra proposta, per ridurre comunque l'esposizione finanziaria del settore, è di affiancare tale misura con un **intervento urgente sulla tempistica di versamento delle accise**, in analogia con quanto già fatto nei primi mesi dell'emergenza pandemica (art. 131, comma 1, del Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con Legge 77/2020). Si tratterebbe di un provvedimento che, se preso tempestivamente, immetterebbe liquidità immediata nella filiera, senza alcun impatto per il bilancio dello Stato.

In risposta al quesito posto dall'On. Gianluca Benamati

Al fine di promuovere l'utilizzo dei biocarburanti in purezza da parte degli autotrasportatori, dato il loro attuale maggiore costo rispetto al prodotto fossile, si propone di **accompagnare la misura con sistemi di incentivazione all'acquisto**, quale, ad esempio, un **credito d'imposta per gli autotrasportatori su parte dei costi sostenuti** per il loro acquisto, in analogia con quanto previsto per il GNL dall'art. 6, comma 5, del presente decreto legge.