

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LAURA FRONER

La seduta comincia alle 14,05.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti di Snam Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle caratteristiche attuali dello sviluppo del sistema industriale e il ruolo delle imprese partecipate dallo Stato, con particolare riferimento al settore energetico, l'audizione di rappresentanti di Snam Spa.

Diamo il benvenuto all'ingegner Carlo Malacarne, amministratore delegato, alla dottoressa Patrizia Rutigliano, direttore delle relazioni istituzionali, e ai loro collaboratori.

Do la parola all'ingegner Malacarne per lo svolgimento della relazione.

CARLO MALACARNE, *Amministratore delegato di Snam Spa*. Signor presidente, rivolgo un ringraziamento ai deputati di questa Commissione per avermi concesso l'opportunità di raccontarvi chi è Snam, che ruolo riveste oggi nello sviluppo delle

infrastrutture energetiche e nella crescita economica del Paese e quale sarà la sua strategia nei prossimi anni.

Utilizzo alcune *slide* per rendere meno noiosa la mia presentazione. Snam è oggi uno fra i gruppi primari d'Europa, leader nelle infrastrutture del gas. Come potete vedere, è il gruppo che realizza tutte le infrastrutture di collegamento fra operatori che si preoccupano della produzione nazionale e dell'importazione verso i produttori, i clienti finali, con riferimento a produzione elettrica, industriale e residenziale.

Il gruppo comprende quattro società controllate al 100 per cento: Snam Rete Gas, che si occupa del trasporto, Stogit, che si occupa dello stoccaggio, GNL Italia, il primo rigassificatore in Italia che si occupa del gas rigassificato, e Italgas, che si occupa della distribuzione.

L'aspetto importante da sottolineare è che Snam non entra nelle attività di produzione, di importazione e di vendita del gas, ma i codici di accesso e di utilizzo delle infrastrutture, i costi e le tariffe sono determinati e controllati dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas, la quale assicura, come codice di rete e come contratti, parità di accesso a tutti gli operatori.

La *slide*, a pagina 2 della documentazione che vi abbiamo consegnato, rende l'idea del gruppo Snam, che è stato costruito, peraltro, con un'indipendenza operativa, proprio in accordo con l'Autorità, non solo attraverso le regole dell'Autorità stessa, ma anche la *corporate governance*. Dal 2007, pur essendo ENI azionista di maggioranza con il 51 per cento, la *governance* del gruppo vede una maggioranza in Consiglio di consiglieri indipendenti: sono 9 consiglieri, di cui 5 indipendenti. Ciò vale semplicemente a dimo-

strare che l'attività del gruppo, attraverso la regolazione fissata dall'Autorità, garantisce comunque una trasparenza di utilizzo della rete.

Delineo brevemente l'attività delle diverse società. Il trasporto è un'attività non in regime di concessione. Si basa su una rete, la rete primaria europea, di 32.000 chilometri che, come vedete, è caratterizzata – vedremo poi l'aspetto positivo – dai punti di interconnessione con le importazioni dall'estero e la produzione italiana. Ci sono 7 punti di interconnessione dall'estero.

L'Italia è il Paese in Europa che ha le maggiori connessioni con le fonti di importazione: la Russia attraverso il Nord-Est, due punti di importazioni dall'Africa, Algeria e Libia, e una linea di importazione dal Nord Europa, oltre a due rigassificatori oggi operativi. Vi è poi una linea di importazione/esportazione con doppio ruolo verso Gorizia e verso la Slovenia.

Si tratta di un'attività che vede una movimentazione di consumo di gas a livello italiano attorno agli 80 miliardi di metri cubi all'anno, in cui l'accesso alla rete è concesso ai clienti che oggi abbiamo, che sono circa una sessantina, i cosiddetti *shipper*, con le regole fissate dall'Autorità. Dalla nascita del sistema regolato nel 2001 abbiamo sempre garantito l'accesso alla rete senza problemi di interruzioni o di *bottleneck* sulla rete.

L'attività di stoccaggio è in regime di concessione. Noi abbiamo dieci concessioni di stoccaggio, di cui otto campi sono in attività: quattro sono in Lombardia, tre in Emilia e uno in Abruzzo.

Oggi Snam è il maggior operatore di stoccaggio europeo. Ha una capacità cosiddetta di modulazione, cioè di utilizzabilità da parte dei nostri clienti, di 10 miliardi più altri 5 miliardi, la cosiddetta quantità per emergenza, nel caso in cui ci fosse la necessità di sopperire a mancanze di importazioni. In totale, è uno stoccaggio di 15 miliardi.

La questione importante è che l'attività di stoccaggio è stata acquisita da ENI nel giugno 2009 e che il primo Piano di sviluppo dello stoccaggio prevede il nostro

impegno ad aumentare la capacità di stoccaggio esistente di 4 miliardi al 2015, seguendo, peraltro, il decreto legislativo n. 130 del 2010. Il nostro Piano prevede, dunque, questo sviluppo.

Aggiungo un altro commento. Lo stoccaggio utilizza oggi solo giacimenti esauriti, il che significa che non vengono aperti nuovi pozzi. Per giacimenti esauriti si intende che il gas per migliaia di anni è stato in questi giacimenti, ragion per cui essi sono consolidati da qualsiasi possibilità o rischio geologico. Noi non facciamo altro che immettere gas nel periodo estivo e prelevare lo stesso nel periodo invernale.

La rigassificazione è molto semplice e riguarda lo stabilimento di Panigaglia, che ha una capacità di 3,5 miliardi, uno stabilimento piccolo rispetto all'altro esistente, di 8 miliardi, in Italia. Il gas rigassificato, come vedremo, gioca un ruolo importante, perché ha una flessibilità nell'utilizzo che lo rende utilizzabile in diverse realtà, essendo molto flessibili l'approvvigionamento e l'utilizzo.

Passiamo alla distribuzione. Cito solo le peculiarità di questo *business*. Sono 1.449 le concessioni esistenti, con il 27 per cento del mercato italiano. La distribuzione – ricordo – si preoccupa del trasporto urbano, ragion per cui gestisce la rete esattamente come l'area di trasporto: riceviamo il gas di chi lo compra, lo vendiamo agli utenti finali e lo trasportiamo. Si tratta dello stesso criterio del trasporto, ma a livello urbano.

Come ben sapete, è in atto la riforma del settore, che si pone l'obiettivo di migliorare la sicurezza e la qualità e, nello stesso tempo, l'efficienza e i costi operativi del servizio. La distribuzione sarà soggetta a nuove gare d'ambito, secondo la nuova normativa, che ha una durata di dodici anni.

In merito alla distribuzione, il 27 per cento di mercato che oggi abbiamo rappresenta una quota che ci permette di migliorare la qualità dei servizi e, nello stesso tempo, di compiere tutti gli investimenti mantenendo costi operativi che sono già da alcuni anni in diminuzione. Questa parte di mercato ci offre la possibilità di

usufruire di tutte le innovazioni tecnologiche e, nello stesso tempo, di avere una sinergia nella gestione delle aree. È, pertanto, importante come *business* consolidato e unito agli altri nel gruppo.

Cito solo alcune innovazioni tecnologiche che abbiamo condiviso con il trasporto, ossia la gestione del personale operativo e della manutenzione via *web* offre una sicurezza maggiore agli operatori che compiono le operazioni di manutenzione, perché essi conoscono in tempo reale le operazioni che devono compiere e ottimizzano i tempi di percorrenza e di gestione. Questo *share* di mercato è necessario e ideale per creare efficienza operativa.

Svolgo ora qualche considerazione personale sul personale di Snam, che rappresenta una risorsa importantissima, dal momento che tale attività di fatto in Italia non vede competizione. È questa la caratteristica del nostro personale, circa composto da 6.112 persone. Parlo di «buona occupazione», perché tale personale è suddiviso territorialmente in modo piuttosto omogeneo: ci sono circa 1.600 persone al Sud Italia, con più del 50 per cento di diplomati e l'11 per cento di laureati.

Quasi tutto il nostro personale è a tempo indeterminato — si tratta di più del 96 per cento — e la maggior parte delle operazioni che compiamo all'interno riguardano la gestione della rete. Le ore che dedichiamo alla formazione del personale sono, dunque, un numero elevato: parliamo di più di 190 mila ore.

Dedichiamo la stessa attenzione allo sviluppo sostenibile. Uno degli elementi che abbiamo curato in questi anni è la sicurezza delle persone e la sicurezza sul lavoro anche da parte degli appaltatori. Ho mostrato gli ultimi tre anni, ma il discorso vale anche per gli anni precedenti: abbiamo migliorato di anno in anno la frequenza degli infortuni e dell'indice di gravità, che era già bassa. L'attenzione che prestiamo su questo aspetto è molto importante e sta producendo risultati ottimali.

Abbiamo svolto alcune campagne informative e ne stiamo conducendo alcune

anche sui nostri appaltatori e subappaltatori. Pensiamo di ottenere anche nei prossimi anni risultati molto importanti.

Sulla questione dell'impatto ambientale dedichiamo un'attenzione particolare, dal momento che la nostra attività è costituita da costruzioni di opere lineari che vanno comunque a impattare sul territorio. Uno dei punti importanti a livello della nostra progettazione ed esecuzione dei lavori è relativo all'ambiente, all'impatto ambientale e agli interventi di ripristino ambientale che riguardano ogni anno circa un migliaio di chilometri.

Vi offro una breve proiezione dei nostri dati economici, evidenziandone due aspetti. Innanzitutto, il trasporto e lo stoccaggio riguardano il 76 per cento dei nostri *asset*, ossia delle nostre attività. Il RAB (*Regulatory Asset Base*) non è altro che il valore del capitale investito a fini regolatori.

Il valore aggiunto creato da Snam, che è un valore evidente, non viene distribuito solo ai finanziatori o ai nostri azionisti. In particolare, ho ritenuto opportuno fornire alcuni dati quantitativi perché mi sembra importante evidenziare che su un valore aggiunto di 2,4 miliardi, più del 55 per cento va alla pubblica amministrazione sotto forma di imposte e tasse e ai dipendenti come retribuzione e servizi alla persona. Agli azionisti va circa il 33 per cento. Questa distribuzione rende l'idea di come gestiamo il nostro valore aggiunto.

Passo ora ad una breve ricostruzione della storia di Snam, che può essere utile. Conoscete Snam: la sua nascita risale agli anni Quaranta, ma io mi soffermerei sulle date in cui essa ha cambiato pelle. Mi riferisco al «decreto Letta» del 2000, in cui vi è stata la separazione societaria dell'attività di trasporto.

Snam allora svolgeva solo l'attività di trasporto. La separazione è iniziata nel 2000 e nel 2001 e, dopo circa sei mesi dall'applicazione del decreto Letta, l'azionista ha deciso di quotare la società. Ha attuato una separazione societaria e l'ha quotata in borsa nel 2001, peraltro nel periodo dell'attacco alle Torri gemelle, con

grande successo, decidendo una separazione anche più forte rispetto a quella prevista.

L'altro evento importante riguarda il 2009, quando abbiamo acquisito anche l'attività di stoccaggio e di distribuzione, creando un grande gruppo con una sinergia forte fra i diversi *business*.

Nel gennaio del 2012, come ben sapete, abbiamo messo in atto il nuovo assetto societario, con il recepimento della direttiva europea del Terzo pacchetto energia e la decisione del Governo di costituire il cosiddetto ITO, l'Operatore indipendente di trasporto. Ci siamo attivati, l'abbiamo messo in atto dal 1° gennaio 2012 e abbiamo ottenuto la certificazione pochi giorni fa dall'Autorità italiana e dalla Comunità europea.

A gennaio 2012 abbiamo anche cambiato il logo della Società, nel rispetto della direttiva europea e del decreto italiano che prevedeva una maggiore indipendenza, anche in termini di visibilità, verso la società di controllo ENI. Nel frattempo, la decisione di passare dall'operatore indipendente di trasporto all'*unbundling* societario è andata avanti con il decreto approvato il 25 maggio 2012.

Con grande successo, a febbraio 2012 abbiamo iniziato tutte le operazioni che ci avrebbero permesso di essere completamente indipendenti da ENI. Si trattava di operazioni che richiedevano anche un'indipendenza dell'indebitamento finanziario, perché fino ad allora, pur essendo indipendenti come società, l'accesso al mercato del debito di Snam era effettuato attraverso ENI.

Partendo a febbraio, siamo riusciti a maggio, in un tempo record, ad avere il *rating*. Abbiamo, pertanto, acquisito un *rating* A da Standard & Poor's e BAA1 da Moody's. Abbiamo compiuto tutte le attività necessarie per entrare nel mercato dei *bond*. A luglio, con due emissioni di titoli, e a settembre abbiamo emesso complessivamente 4,5 miliardi di *bond* e abbiamo coperto tutto il precedente debito, che dipendeva da ENI. Oggi siamo completamente indipendenti e abbiamo restituito tutto il debito iniziale di ENI.

Dall'analisi dei dati relativi ai soggetti che compongono il nostro azionariato emerge il notevole cambiamento che c'è stato rispetto a ieri. Ritengo opportuno svolgere alcune considerazioni sulla questione del debito. Oggi il nostro azionariato vede investitori istituzionali che coprono circa il 38 per cento del nostro capitale: Cassa depositi e prestiti detiene il 30, ENI il 20,2 e Retail il 10 per cento. Questa è la composizione del nostro azionariato, che, fra Nord America, Inghilterra e Irlanda, è superiore al 15 per cento. È superiore, quindi, a tutta l'Europa continentale e agli altri Paesi europei. In Italia abbiamo circa il 5 per cento.

Ciò significa semplicemente che la conoscenza e la solidità della nostra società come tipologia di *business* e profilo di rischio, sono molto note e apprezzate all'estero, anche perché probabilmente i Paesi esteri hanno una conoscenza dei *business* regolati partita dieci anni prima e, quindi, conoscono bene le nostre capacità e potenzialità.

Nel rifinanziamento del debito questa credibilità a livello internazionale ci è stata utile, perché la copertura del debito per più del 49-50 per cento è su banche estere, nonostante il periodo non sia tra i migliori dal punto di vista della disponibilità delle banche a concedere prestiti. Tra giugno e luglio abbiamo coperto interamente il nostro debito verso ENI, che era di 11 miliardi. Non solo, ma oggi abbiamo una struttura di copertura che vede anche tutti gli investimenti che dobbiamo compiere nei prossimi quattro anni. Non abbiamo solo coperto il nostro indebitamento, che oggi è pari a 11,7 miliardi di euro, ma anche i 16 miliardi circa che ci permettono di essere sicuri per tutto il Piano di investimenti che abbiamo in previsione nei prossimi anni. Inoltre, ci sono i 4,5 miliardi di *bond* che oggi abbiamo, con la previsione di arrivare a 6 miliardi, ragion per cui avremo ancora 1,5 miliardi. Oggi siamo, dunque, tranquilli da questo punto di vista.

Il nostro capitale sul debito in *bond* raggiungerà — è questo il nostro obiettivo — circa il 60-70 per cento del nostro

debito, la quota ideale per una società come la nostra. Tutte le altre coperture da parte del *pool* di banche nazionali e internazionali vedono su 6,5 miliardi circa 5 miliardi solo stanziati da banche estere.

Passiamo alla strategia. Nel nostro sviluppo la strategia degli investimenti — vedremo poi la situazione a livello italiano e anche europeo — oggi è chiara ed è focalizzata sul *business* regolato, con un profilo di rischio come quello che noi abbiamo in questo momento. Tutti gli investimenti nel nostro settore sono fondati su tre capisaldi principali. Innanzitutto noi dobbiamo garantire nel lungo termine, e non solo nel breve, la domanda gas, sia essa *flat* o in crescita. Dobbiamo comunque creare una flessibilità nelle nostre strutture allo sviluppo della domanda gas dal 2020 al 2030.

Come secondo aspetto, dobbiamo garantire una sicurezza di approvvigionamento. Ciò significa che l'interscambio fra le fonti attuali di approvvigionamento — Nord Africa, Russia, Nord Europa — deve essere completamente fattibile. Uno scambio delle fonti non deve creare problemi al sistema infrastrutturale italiano. È mancato per un determinato periodo il gas russo negli anni 2006 e 2008. Siamo intervenuti con maggiorazioni delle importazioni da altre direzioni senza accusare problemi infrastrutturali da questo punto di vista.

Il terzo punto riguarda il fatto che dobbiamo anche creare una possibilità di flessibilità di scambio e di maggior liquidità nel gas a livello non solo italiano, ma anche europeo. Da tali considerazioni deriva anche un commento che svolgerò in seguito sull'interconnessione della nostra rete a livello europeo e non solo italiano.

Lo stoccaggio riveste un'importanza estrema da questo punto di vista, perché permette la modulazione stagionale e giornaliera, ragion per cui deve essere coerente con lo sviluppo dell'infrastruttura di rete.

Il Piano consolidato degli investimenti nei prossimi quattro anni prevede 6,7 miliardi di euro, con più di 4 miliardi da investire nel trasporto, circa 1 miliardo

nello stoccaggio e 1,5 miliardi nella distribuzione. Si tratta di un Piano investimenti che ha in sé un valore anche di sfida. Vorrei in merito concentrare la vostra attenzione sulla *slide* che rende l'idea della capacità di esecuzione di questi investimenti.

Quando siamo partiti nel 2001 con la Snam indipendente, avevamo solo il trasporto fino al 2009, ma siamo comunque riusciti ad elaborare Piani investimenti coraggiosi e ad attuarli. Il grafico di pagina 16, a destra, rappresenta il nostro Piano, il suo *budget* e la relativa esecuzione. Abbiamo sempre rispettato in questi anni l'esecuzione dei nostri investimenti.

La domanda, a questo punto, potrebbe essere se ciò ha portato un incremento — stiamo parlando di trasporto — sulle nostre tariffe. Devo ammettere che le leve che avevamo erano leve operative, ragion per cui sono stati compiuti forti investimenti, che hanno permesso di creare una maggior capacità di trasporto, il 50 per cento in più rispetto al 2001 di capacità di trasporto e il 20 per cento in più dei volumi scambiati sulla nostra rete di trasporto. Nello stesso tempo, abbiamo agito sulla leva dell'efficienza operativa, la quale ci ha permesso di mantenere una tariffa media negli ultimi anni — 2001-2010 — che è comunque diminuita nel trasporto del 25 per cento in termini reali. I forti investimenti sono stati compiuti con efficienza e non c'è stato un aumento della tariffa di trasporto.

Spendo solo una parola sugli aspetti regolatori. È importante, dal momento che i nostri ricavi sono al 100 per cento ricavi regolati. Noi operiamo, infatti, in ambito regolato. La chiarezza della regolazione italiana, allineata come tipologia di chiarezza e trasparenza a quella del Regno Unito, ci ha concesso la possibilità di operare con visibilità nel medio e lungo termine, che è l'aspetto importante nel sistema regolatorio. Indipendentemente dal ritorno, sono chiari gli elementi che ho davanti e con i quali devo confrontarmi per quattro o cinque anni. Si tratta di una caratteristica della regolazione italiana che

ha anche incentivato gli investimenti che abbiamo effettuato, come vedete con una tariffa sempre sotto controllo.

Vengo ad alcune considerazioni sul contesto europeo. Mi sembra utile offrirvi un *flash* di quanto sta succedendo in Europa, confrontando la situazione con quella italiana.

I punti fondamentali espressi nella terza direttiva europea sono tre. La direttiva europea prevede che sia migliorata e comunque assicurata la sicurezza di approvvigionamento nel medio-lungo termine. Non si tratta di un problema solo italiano, ma anche europeo. La direttiva prevede anche la *sustainability*, ovvero sostenibilità, che comporta la considerazione del gas come di un combustibile di transizione per una *low carbon economy*, orientata verso una sostituzione di gas e rinnovabili, olio e carbone. La direttiva prevede, infine, una maggiore competizione sui prezzi. Questi sono i tre aspetti della direttiva della Comunità europea.

Che cosa è stato fatto in questo senso a livello europeo, o meglio che cosa si sta facendo, dal momento che alcuni Paesi si stanno adeguando e non tutti si sono ancora adeguati. Innanzitutto, sono state previste tre possibilità per l'operatore infrastrutturale di rete, quella di essere o un operatore con una dipendenza funzionale dalla società cosiddetta integrata che compra e vende gas oppure un *unbundling* completo. Queste sono le tre possibilità previste in Europa.

Tra i Paesi dell'Unione c'è un quadro di comportamenti diversi fra quello italiano, che è quello oggi più virtuoso, che si basa sull'*ownership unbundling*, e quello di altri Paesi, che hanno invece mantenuto il cosiddetto trasportatore indipendente, come eravamo noi fino alla scorsa settimana.

L'altro aspetto su cui si sta lavorando è lo sviluppo delle infrastrutture, che non è solo un tema italiano. L'Europa ha dato incarico a un ente che si chiama ENTSOE (European Network of Transmission System Operators for Electricity), il consorzio dei trasportatori, di elaborare un Piano decennale di infrastrutture che permet-

tano l'interconnessione fra i diversi Paesi europei. Il Piano di infrastrutture è un tema europeo e non solo italiano.

Quello dei flussi bidirezionali di cui si sta parlando oggi e che poi commentiamo in Italia è un tema europeo. La stessa direttiva europea prevede che, per mantenere la sicurezza e la competitività fra i Paesi europei, ci siano flussi bidirezionali fra i diversi Paesi.

Un altro aspetto riguarda la liquidità del mercato, il che significa rendere più liquido lo scambio fra i diversi *hub* di scambio del gas. Questi sono gli aspetti fondamentali che riguardano la direttiva europea.

L'altro aspetto che dobbiamo, a mio parere, valutare molto bene anche come intervento a livello delle istituzioni italiane e del Governo regolatore è l'armonizzazione delle regole. Oggi è importantissimo che tutti possano utilizzare le infrastrutture con alcune regole di accesso uniformate. Non possiamo trovare chiusure in alcuni Stati, occorre che la capacità che gli operatori hanno di portare gas nei diversi Paesi, indipendentemente dalla concorrenza economica, ma proprio come trasporto da un Paese all'altro, sia facilitata da un'armonizzazione di regole comuni d'accesso.

È un punto importante, su cui ci sono ancora alcune resistenze da parte di alcuni Paesi, anche se la direttiva europea prevede tale armonizzazione.

PRESIDENTE. Invito i colleghi a chiedere la parola dopo che il nostro ospite avrà terminato la relazione.

CARLO MALACARNE, *Amministratore delegato di Snam Spa*. Vengo alla situazione italiana. In Italia sulla questione dell'*unbundling* ci siamo adeguati, anzi siamo più virtuosi di alcuni altri Paesi. A livello di liquidità del mercato in Italia applichiamo — oggi è applicata solo in pochi Paesi, come l'Inghilterra e l'Italia, ma non in Francia e in Germania — la cosiddetta tariffa *entry-exit*. In parole molto semplici significa che oggi le tariffe sono costituite per lunghi percorsi di tra-

sporto, da un punto d'ingresso a un punto di uscita. Applicare una tariffa *entry-exit* significa che il soggetto può entrare e uscire in qualsiasi punto della rete, ragion per cui il maggior scambio con una tariffa di questo tipo è garantito automaticamente. In Italia abbiamo già la tariffa *entry-exit*, mentre alcuni Paesi europei devono ancora adeguarsi a questa tariffa.

Dove, invece, noi dobbiamo migliorare è nel cosiddetto mercato di bilanciamento, in relazione al discorso di borsa del gas, lo scambio a livello di punto di scambio virtuale, come si chiama in Italia. Vorrei sfatare un'interpretazione della parola *hub*, perché tale parola può dare adito a diverse interpretazioni e far pensare che ci sia più gas di quello che serve.

Avere un punto di scambio significa semplicemente che, se io ho una connessione con le reti europee fra i diversi Paesi e i loro *hub*, l'arbitraggio, cioè lo scambio di quantità di gas su prezzi diversi che vigono negli *hub* diventa un'operazione fattibile. Dobbiamo intendere l'*hub* come una connessione comunque necessaria fra le reti europee. Una rete europea permette anche di sviluppare un maggiore arbitraggio, un maggior *trading* nel proprio punto, nel proprio *hub*, che è un punto virtuale, il quale va costruito con alcune regole commerciali, ma è l'unico elemento per creare tale possibilità di scambio virtuale.

Vi fornisco un quadro per vedere com'è posizionata l'Italia. Oggi le stime sulla domanda gas sono le più diverse, ma al 2030, pur mantenendo un aumento di domanda gas prossimo allo 0,5-1, dobbiamo tener conto che diminuiscono comunque le produzioni nazionali e quelle del Mare del Nord. Comunque, a livello europeo dai 100 ai 150 miliardi in più di gas sono necessari.

La distribuzione delle riserve a livello europeo guarda caso vede l'Italia come un punto di passaggio, o comunque un punto centrale. L'Italia ha una posizione geografica in cui l'elemento di provenienza gas dal Nord Africa, dalla Russia o dall'area caucasica la vede interprete.

Noi dobbiamo cercare di favorire la possibilità di gestire una strategia energe-

tica sfruttando questo elemento. Vedete oggi come è collegata l'Italia. Si nota molto chiaramente che i tubi che partono dal deserto dell'Algeria raggiungono il Nord Europa e l'Inghilterra. Oggi fisicamente l'Italia è collegata. Bisogna creare l'opportunità per utilizzare tale collegamento.

Qual è, a questo punto, il nostro Piano? Noi importiamo circa 13 miliardi, a seconda degli anni e dei periodi, dal Nord Europa. Se riusciamo a creare le condizioni di fabbisogno che abbiamo al Nord Italia, per cui ci serve il gas che arriva dal Nord Europa, e a portare in quell'area il gas da altre fonti, gas che può essere algerino o libico, ai rigassificatori, possiamo utilizzare la tubazione che oggi importa gas come flusso contrario o comunque come scambio, rendendola libera da un vincolo di importazione.

Questo è parte degli investimenti che noi stiamo compiendo in Italia e che ci portano al 2015 ad avere questa possibilità: utilizzare la tubazione che entra come contro flusso, il cosiddetto *reverse flow*.

Aggiungo un altro commento, che penso sia importante. In Europa sono stati individuati quattro corridoi di approvvigionamento gas per la sicurezza e l'approvvigionamento a livello europeo: un corridoio Nord-Sud verso l'Est dell'Europa, un corridoio Nord-Sud verso il Centro-Ovest dell'Europa, un corridoio caucasico dall'area del Caspio e un corridoio baltico, che ci interessa meno. Per ogni corridoio ci sono specifici Paesi interessati. Tre di questi corridoi interessano l'Italia, il che significa che già al livello europeo l'Italia è l'unico Paese che rientra in tre corridoi di sviluppo futuro.

Concludo con un ultimo commento. Non voglio portar via altro tempo con l'illustrazione. Oltre a compiere investimenti in Italia nello stoccaggio e nel cosiddetto *reverse flow* per creare le condizioni di collegamento con l'Europa, stiamo cercando di avere le stesse possibilità anche fuori dall'Europa. Se ci si trova in Svizzera al confine, dove c'è il gas in Italia, ma non in Svizzera o in Germania, è difficile che si riesca a scambiare gas

con l'*hub*. Noi ci siamo mossi cercando alcune alleanze. Non possiamo, però, comprare le nazioni.

Su questo fronte abbiamo un accordo anche con la Svizzera. Ci siamo mossi con alcune alleanze in modo tale da avere le stesse capacità che noi produrremmo al 2015 dall'Italia verso il Nord Europa anche a livello di Svizzera verso la Germania, verso la Francia e verso l'Inghilterra. Il nostro Piano prevede che dal 2015 questa effettiva possibilità di scambio sia reale e infrastrutturale.

In questo quadro rientra l'alleanza che abbiamo stipulato con Fluxys, l'operatore belga, che a sua volta opera in regime di *ownership unbundling*, ossia indipendente, e che oggi detiene la proprietà al 50 per cento delle tubazioni che collegano l'Italia in Svizzera e in Germania. Questa alleanza ci permette, dunque, oggi di portare avanti un progetto che noi gestiamo a livello italiano e che Fluxys gestisce a livello svizzero e tedesco in termini di investimenti per raggiungere la capacità di scambio che produciamo in Italia.

Vi ringrazio, ritengo di aver così illustrato, anche se brevemente, la nostra strategia.

PRESIDENTE. Grazie, ingegner Malacarne. La sua illustrazione è stata molto completa ed esauriente. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

FEDERICO TESTA. Ringrazio l'ingegner Malacarne per la sua relazione e anche per la documentazione scritta che ci ha consegnato e che potremo approfondire. Vorrei soffermarmi su tre questioni.

La prima attiene al tema dell'*hub* del gas dell'Italia. Giustamente lei ci ha spiegato che cosa significa e io sono d'accordo. Mi pare che anche nella penultima *slide*, a pagina 25, quella con i flussi e i corridoi europei, si capisca il senso dell'affermazione che l'Italia può diventare un crocevia.

Le operazioni da compiere sono certamente l'introduzione del corridoio da Sud

per portare il gas in Italia e meno dal Nord Europa o dall'Est, ma anche dal Sud-Est, in modo tale da avere la possibilità di calmierare i prezzi. Occorrerebbe farlo anche per questioni di sicurezza.

In merito, dal momento che voi avete sicuramente svolto un'analisi di questo genere, vorrei capire quale può essere l'influenza della dismissione del nucleare in Germania, ammesso che vada a buon fine, nonché di ciò che può succedere in Francia e in Oriente sulla sicurezza dei flussi in Europa.

Ci può essere un problema. È importante il gas da Sud. In questo senso, per la sicurezza, è importante anche il GNL, perché ci porta ad accedere a mercati della materia prima completamente diversi. In tale settore noi siamo indietro. Vorrei capire, secondo voi, quanti impianti di GNL potrebbero essere necessari.

Si pone, tutto inoltre, il tema del costo delle infrastrutture, in un momento in cui abbiamo un eccesso di disponibilità di gas. Nella *slide* di pagina 19 voi mostrate i recuperi di efficienza che sono stati compiuti. Il problema è che per far arrivare il gas e il GNL da Sud sono necessari ulteriori investimenti. Questi investimenti, secondo voi, si giustificano? Quanti di questi investimenti sono in prospettiva copribili con ulteriori incrementi di efficienza e, quindi, non vanno a finire sulle bollette? Quanti di questi investimenti potrebbero essere funzionali al discorso dell'accesso da Sud non solo per noi, ma anche per tutta l'Europa?

Da questo punto di vista, quanto è strategico il discorso del *reverse flow*, che funziona, come lei ha accennato, solo se gli altri Paesi d'Europa sono d'accordo, cioè se i pezzi di tubo che ci servono per andare da qui in Europa non costano troppo? Se costano troppo, il gas esce dal mercato. La domanda è complessa, ma lei l'ha certamente capita. Sono tutte questioni che si legano fra loro e la cui risoluzione non è semplice.

Pongo ora due domande molto sintetiche e precise. In merito allo stoccaggio, i 4 miliardi previsti sono sufficienti, secondo voi, in prospettiva o ne occorrono altri?

Quanto occorre di fisico e quanto di sovrappressione? Voi adesso state attuando la sovrappressione.

Concludo con un'ultima domanda, della quale conosco già la risposta, che, però, non mi convince tanto. La questione riguarda Italgas e F2i Reti. In questo momento voi siete controllati da CDP, che, di fatto, controlla anche F2i Reti e, tra voi e F2i Reti, conta più del 50 per cento dei punti di distribuzione del gas nel nostro Paese.

È vero che ci sono gli ambiti, però alcuni rischio esistono. Se, sia pure a monte, un soggetto controlla più del 50 per cento dei punti di distribuzione, alcuni rischi per la competizione esistono. Forse dovrei porre la domanda a. Bassanini e a Gorno Tempini ma, dal momento che siete oggi in audizione in Commissione, lo chiedo a voi.

GABRIELE CIMADORO. Signor presidente, noi volentieri diamo la precedenza alle domande del professor Testa, perché sappiamo che pone quesiti competenti e anche molto complessi, per la verità.

Ringrazio l'ingegnere per la relazione. Sulla vicenda Snam abbiamo compiuto una battaglia politica per la separazione, ragion per cui ci congratuliamo per questa soluzione, che ormai mi pare stia viaggiando sui binari giusti. Dalla relazione molto chiara dell'ingegnere mi sembra di capire che sia stata scelta la strada giusta. Al di là di questo, il dato importante per noi è il risultato finale. Mi pare che il trasporto sia una delle voci che incidono, anche se non tantissimo, sulla bolletta finale. A noi interessa che alla fine il gas arrivi e che costi un po' meno rispetto al resto d'Europa.

Oggi noi paghiamo, la bolletta più alta d'Europa. Su questo fronte mi pare che voi stiate compiendo una politica di contenimento dei costi che si traduce in termini di risparmio a favore della società e non degli utenti.

Mi interessa molto avere notizie sulla strategia internazionale. Rispetto agli altri operatori europei, come si posiziona Snam? È un'azienda grande o medio-

piccola? Se è grande, dal momento che mi pare di capire che Snam sia un'azienda grande rispetto a tutti gli altri grandi operatori pubblici o privati in Europa, la strategia di ampliamento potrebbe andare oltre il 50 per cento di compartecipazione con l'azienda belga. Mi pare che, di fatto, uno controlla la sua parte e l'altro quella a Nord e che abbiamo avuto un risultato soltanto di immagine e forse pochi risultati concreti. Si potrebbe ampliare questa possibilità?

STEFANO SAGLIA. Signor presidente, ringrazio l'ingegnere Malacarne per questa illustrazione molto completa.

Snam è un patrimonio nazionale, di cui siamo tutti assolutamente consapevoli, per il ruolo che riesce oggi ad assumere, ma che noi pensavamo francamente si potesse assumere anche senza la separazione proprietaria. Oggi, però, è questa è la condizione in cui ci troviamo.

La mia domanda riguarda la cosiddetta borsa del gas, il punto virtuale di scambio e il ruolo che può effettivamente avere nel calmierare i prezzi, in particolare per le utenze industriali, che sappiamo avere una problematica di competitività rispetto all'estero.

PRESIDENTE. Do la parola all'ingegner Malacarne per la replica.

CARLO MALACARNE, *Amministratore delegato di Snam Spa*. La prima domanda è piuttosto complessa. Partiamo dal livello europeo. Il problema presente in Italia esiste, in realtà, anche in Europa. Non è vero che in Europa non ci sia un problema di sicurezza dell'approvvigionamento. La Russia oggi detiene circa il 33 per cento e la Norvegia il 31 per cento dell'approvvigionamento verso l'Europa. La Norvegia andrà a diminuire e la Russia ad aumentare con i nuovi collegamenti. Parlando di possibilità di crisi geopolitica e di discorsi di questo tipo, mi risulta difficile affermare che oggi possiamo fare a meno del gas russo a livello europeo.

Noi abbiamo il vantaggio di essere collegati con più fonti, ma, nello stesso

tempo, corriamo anche un rischio, perché si tratta di fonti che a livello geopolitico possono creare problemi. Ci sono il Nord Africa e la Russia. Avere una maggiore sicurezza di approvvigionamento con nuove fonti di approvvigionamento — l'area caucasica, per esempio, oggi non è collegata — ha un senso, indipendentemente dalla domanda di gas. Diventa un problema di sicurezza dell'approvvigionamento.

Mi è stata posta una domanda sul GNL. Giudico positivamente il disegno strategico che è stato impostato nel documento sulla Strategia energetica nazionale e che, peraltro, è stato sottoposto a consultazione pubblica. Penso si debbano compiere alcune valutazioni su quanto gas GNL serve in più.

La considerazione da fare non riguarda il numero. Occorrono due aspetti. Oggi siamo legati con la maggioranza (il 90 per cento) ai contratti *take-or-pay*, dove sul prezzo, seppur negoziabile, è difficile creare competizione. C'è un'area *spot* che è bassa, attorno al 6-7 per cento. *Spot* significa che può arrivare sia dal GNL, sia da partite che si comprano dall'importazione in modo indipendente.

Oggi tale area è molto bassa, ragion per cui sicuramente un aumento di questo *spot* a una media che a livello europeo è prevista intorno al 30-35 per cento porta a una maggior competizione, perché porta a una maggior possibilità di *trading*. Se questo *spot* può arrivare dal GNL, bisogna stabilire a quanto ammonta questo *spot*. Io penso che occorra perlomeno il 10-15 per cento di *spot*.

Se oggi in Italia consumiamo intorno agli 80 miliardi, stiamo parlando di 8-10 miliardi di metri cubi. È un'interpretazione, vedendo la strategia dello *spot*, che mi sembra una logica da affrontare, senza costruire infrastrutture *stranded costs* (costi non recuperabili). Le infrastrutture vanno costruite se vengono poi utilizzate.

A questo proposito, bisogna anche osservare che l'incidenza sul consumatore finale del trasporto e dello stoccaggio in bolletta è di circa il 4,8 per cento. Siamo intorno al 5 per cento di incidenza. In-

frastrutture di questo tipo non cambiano la percentuale. Si può anche contemperare una struttura socializzata, se sussistono la positività di queste strutture e il vantaggio di creare una competizione nel prezzo finale rispetto al 5 per cento di impatto.

Sul discorso stoccaggio oggi stiamo sviluppando i previsti 4 miliardi di stoccaggio. Abbiamo maggior potenzialità prima di tutto nello stesso campo che oggi stiamo sviluppando, mi riferisco al Progetto Bordolano, ma abbiamo anche un campo nuovo. Avevamo dieci concessioni e otto campi operativi. Stiamo sviluppando il Progetto Bordolano con questi 4 miliardi e abbiamo ancora Alfonsine, per il quale oggi sono previsti 2,5 miliardi. La nostra idea è quella di aumentare la quantità di stoccaggio per un semplice motivo: pensiamo che lo stoccaggio debba andare sempre di più verso un discorso *merchant* e non semplicemente verso un discorso dedicato solo ai residenti e alla situazione stagionale.

Occorre definire una capacità di stoccaggio necessaria per evitare i rischi stagionali, ma tutto ciò che si sviluppa in più dovrebbe essere utilizzato per i mercati industriali, per gli operatori che possono utilizzarlo compiendo *trading*, comprando gas quando costa meno e utilizzandolo nel momento buono. Io sono convinto che sia giusto ampliare la capacità di stoccaggio da questo punto di vista.

Rimango ancora sulla questione della strategia energetica internazionale e sulla domanda dell'onorevole Saglia, per poi passare a Italgas, che è una questione particolare.

Sulla strategia internazionale oggi semplicemente ci siamo guardati in giro e ci siamo chiesti che cosa fare per realizzare il disegno che stiamo attuando in Italia e non compiere un'operazione inutile. Abbiamo individuato FluxSwiss semplicemente perché detiene il 50 per cento di proprietà del metanodotto tedesco e del metanodotto svizzero che è collegato con noi. Siamo insieme in un'acquisizione che abbiamo effettuato nell'*interconnector*, il tubo che dal Belgio va in Inghilterra, con un investimento minimo.

FEDERICO TESTA. A quanto ammonta l'investimento?

CARLO MALACARNE, *Amministratore delegato di Snam Spa*. Ammonta a 140 milioni di euro. Stiamo parlando di una cifra minima, ma l'abbiamo preso insieme perché oggi riusciamo a controllare la maggioranza di questa tubazione. Essa sarà dal 2018 completamente regolata, come i tubi in Italia, e porterà 25 miliardi di metri cubi di gas dall'Inghilterra all'Europa e 20 miliardi dall'Europa all'Inghilterra.

Sul discorso dello scambio futuro diventa un tubo strategico. È per questo motivo che siamo intervenuti direttamente. È chiaro che lo sviluppo a livello europeo deve essere contemperato con la possibilità di gestire poi al meglio queste tubazioni.

Ha senso che Snam si espanda all'estero? Ha senso nel momento in cui con la sua attività regolata riesce a creare le condizioni di una rete integrata, altrimenti non ha senso se ciò viene fatto in modo fine a se stesso. È questo il percorso che stiamo noi abbiamo deciso di seguire.

Perché la Germania? Perché è un mercato frammentato, in cui esistono più operatori di trasporto, ragion per cui non si ha, tutto sommato, rispetto alla Francia o ad altri operatori, un maggior protezionismo, proprio perché coesistono diversi operatori. Da questo punto di vista è più facile integrare le reti. Vedo la situazione più difficile in altre realtà, ma a livello tedesco stiamo lavorando su questo fronte. Ha senso un'espansione di Snam anche all'estero, ma con un obiettivo ben preciso e strategico.

Quanto al nostro essere un operatore piccolo, medio o grande, siamo il secondo operatore in Europa dal punto di vista della capitalizzazione per rete, semplicemente perché il primo è National Grid, che comprende anche la rete negli Stati Uniti. Diversamente, saremmo il primo in Europa. Capitalizziamo 12 miliardi e siamo il primo operatore europeo da questo punto di vista.

Per quanto riguarda borsa del gas, è vero che possiamo migliorare, ma da soli non ci riusciamo. Stiamo lavorando con le Autorità e penso che anche a livello di istituzioni governative sia importante perseguire questo obiettivo.

In Europa si stanno creando diverse piattaforme di scambio, come le borse a Londra e a Milano. Ce ne sono una decina. Stiamo cercando innanzitutto di entrare in queste borse di scambio. Penso che con l'inizio dell'anno 2013 ci entreremo. Dovremo poi cercare di riformarle e costituire una borsa di scambio unica.

Già entrarci significa che possiamo usufruire di questo sistema anche sulla piattaforma Italia. Il nostro apporto è quello di migliorare in collaborazione con le Autorità. Bisogna far pressione anche sui regolatori, perché le Borse richiedono regole. Ce ne sono due in Germania, una in Belgio e due in Inghilterra. Se entriamo nel circuito delle Borse di scambio, riusciamo a facilitare l'ingresso dell'Italia.

Sul discorso delle prospettive internazionali come scambio, come ho già accennato, oltre a sviluppare il discorso delle Borse, cioè l'ingresso nelle piattaforme delle borse del gas, bisogna rendere anche più liquida quella italiana. Con il bilanciamento siamo partiti un anno fa. Tutte le iniziative all'inizio hanno bisogno, secondo me, di essere rodute. Occorre capire il vantaggio di questi scambi e se è necessario modificare qualcosa. Mi pare, però, che, con il nostro operato, ci stiamo allineando alle *best practice* europee.

A livello europeo, come infrastruttura di rete, abbiamo una struttura tale che nessuno ci fa concorrenza sull'efficienza della rete magliata e sui *bottleneck*. Sulle borse sono più bravi gli altri, perché sono partiti prima.

Le borse sono sviluppate da alcuni operatori, che hanno creato una società che le gestisce. Se entriamo nella società, anche noi potremmo far parte di queste borse.

Rispondo all'ultima domanda sulla distribuzione, che vorrei affrontare sotto tre aspetti. Quanto al primo, dal punto di vista legislativo in realtà nei decreti sulla

distribuzione sono previste alcune regole che riguardano la possibilità di verificare chi partecipa alle gare. Volendo semplificare una di queste regole è che operatori collegati fra loro in quanto provengono da uno stesso azionista non possono partecipare alla stessa gara. In realtà, il sistema è più complicato, però l'interpretazione di tali norme da parte di tutti è che, se non ci sono regole di *unbundling*, di *Chinese wall*, fra un operatore e l'altro, non possono entrambi partecipare alla stessa gara. Questo è un aspetto che viene precisato nel decreto.

È importante che, per quanto riguarda la questione degli ambiti, innanzitutto Italgas compia una scelta di partecipazione alla gara strettamente correlata al discorso della redditività e dell'efficienza della gara. Non abbiamo alcuna intenzione di partecipare a gare in cui non si riesca a mantenere l'efficienza che si ha oggi e operare costa di più rispetto a quanto costa attualmente. Non c'è assolutamente una corsa a partecipare alle gare. Ho accennato prima che la percentuale di mercato che abbiamo oggi è quella che ci garantisce comunque la capacità di avere una qualità del servizio che penso sia efficiente e un costo che permette di diminuire gli importi delle tariffe. Questa è la nostra *share* di mercato.

Riguardo alla struttura delle gare, non esiste un tetto per operatore. Le concessioni sono soggette a gara, ragion per cui, se un operatore detiene il 20, il 30 o il 40 per cento, ha lo stesso diritto di partecipare alla gara.

Penso che questi tre punti che vi ho delineato possano offrire una garanzia. Che cosa abbiamo fatto in più, nel momento dell'acquisizione di Cassa depositi e prestiti? Abbiamo cambiato e migliorato la *governance* di Italgas in modo tale che non ci fosse — la *governance* è stata approvata anche dall'Antitrust — la possibilità di accordi particolari. Oggi nella *governance* di Italgas abbiamo ampliato la composizione del Consiglio con membri indipendenti e la decisione delle gare rimane in capo al Consiglio di Italgas, in cui sono presenti tali membri indipendenti. Questo è quanto potevamo fare. La questione delle gare non rientra nelle decisioni di Snam.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora i rappresentanti di Snam Spa per essere intervenuti e per la documentazione che hanno consegnato agli atti della Commissione, di cui autorizzo la pubblicazione, in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 29 gennaio 2013.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



Indagine conoscitiva sul ruolo delle imprese partecipate dallo Stato

Camera dei Deputati: Audizione presso la X Commissione Attività produttive, commercio e turismo

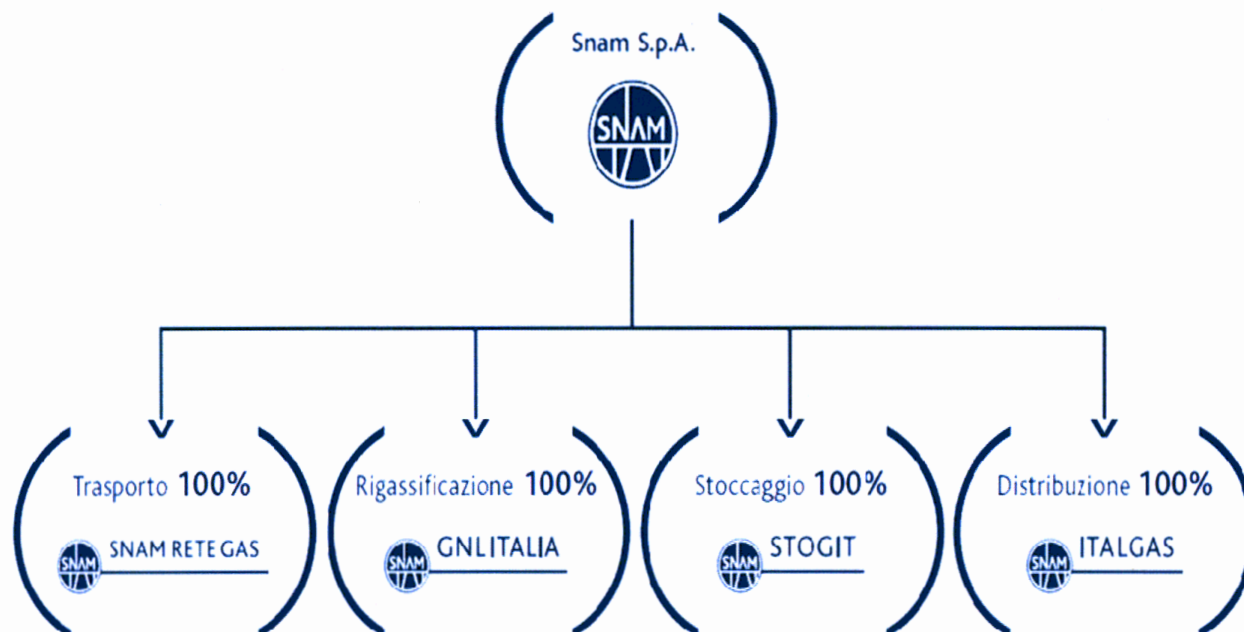
Ing. Carlo Malacarne, A.D. Snam S.p.A.

Roma, 17 ottobre 2012

snam.it

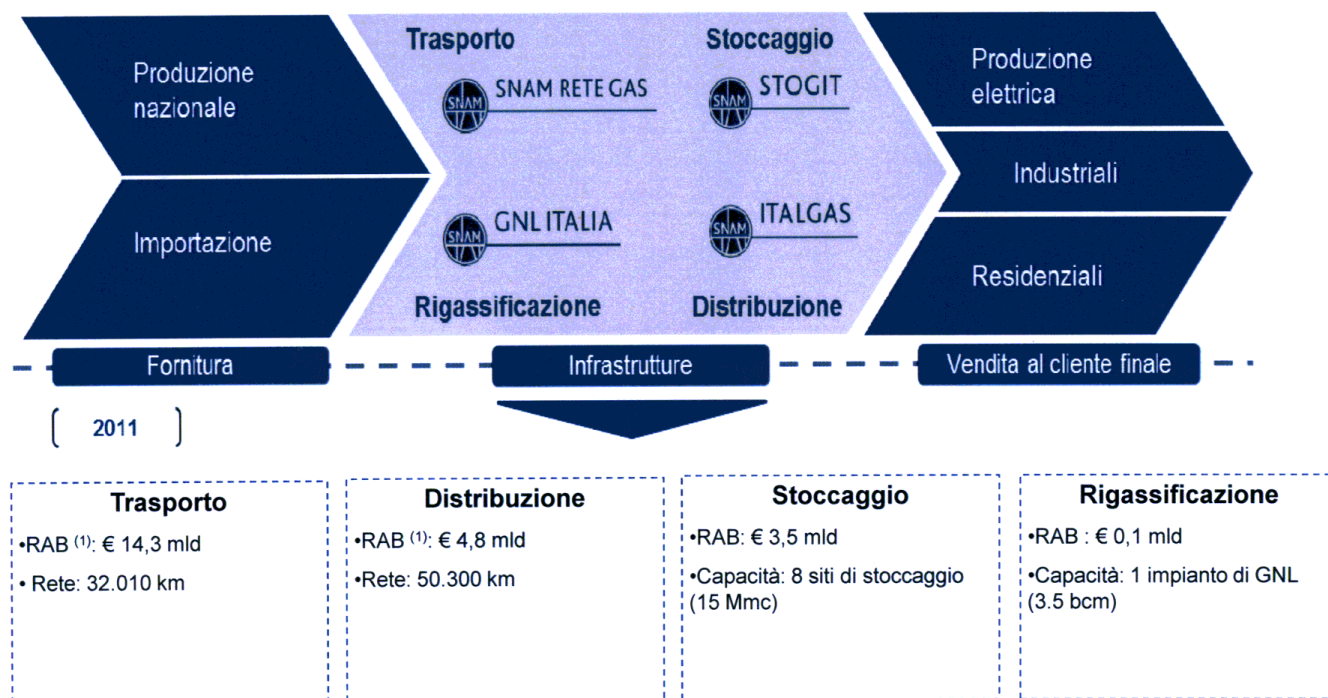
17.10.1
2

La struttura societaria di Snam



Un operatore integrato leader nel settore delle infrastrutture regolate del gas

17.10.1
2



⁽¹⁾ RAB stimata.

