

COMMISSIONE X
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **BARBARA SALTAMARTINI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Saltamartini Barbara, <i>Presidente</i>	3	Cortesi Andrea, <i>Direttore centrale relazioni istituzionali di Federchimica-Federazione nazionale dell'industria chimica</i>	3
INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DI ATTUAZIONE E DI ADEGUAMENTO DELLA STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE AL PIANO NAZIONALE ENERGIA E CLIMA PER IL 2030		Migliora Renato, <i>Responsabile area energia e cambiamenti climatici di Federchimica-Federazione nazionale dell'industria chimica</i>	4
Audizione di rappresentanti di Federchimica - Federazione nazionale dell'industria chimica:		Squeri Luca (FI)	7
Saltamartini Barbara, <i>Presidente</i>	3, 4, 6, 7	Audizione di rappresentanti di Assogasliquidi:	
Benamati Gianluca (PD)	6	Saltamartini Barbara, <i>Presidente</i>	7, 10
		Franchi Francesco, <i>Presidente di Assogasliquidi</i>	7
		Audizione di rappresentanti di Anigas - Associazione nazionale industriali gas:	
		Saltamartini Barbara, <i>Presidente</i> .	10, 12, 14, 15

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica: Misto-CP-A-PS-A; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI; Misto+Europa-Centro Democratico: Misto+E-CD; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.

	PAG.		PAG.
Benamati Gianluca (PD)	14	Mantovani Massimo, <i>Presidente di Anigas –</i> <i>Associazione nazionale industriali gas</i>	11, 14
Bucci Marta, <i>Direttore generale di Anigas –</i> <i>Associazione nazionale industriali gas</i>	12	Squeri Luca (FI)	14

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
BARBARA SALTAMARTINI

La seduta comincia alle 10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati, nonché la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di Federchimica – Federazione nazionale dell'industria chimica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia energetica nazionale al Piano nazionale energia e clima per il 2030, l'audizione di rappresentanti di Federchimica – Federazione nazionale dell'industria chimica.

Avverto che abbiamo a disposizione venti minuti per ciascuna delle audizioni previste nella seduta odierna, compreso ovviamente il tempo da lasciare ai commissari per porre eventuali domande; laddove non ci fosse il tempo necessario per le risposte, inviterò le realtà in audizione a porgere le risposte per via scritta.

Nel salutare la delegazione di Federchimica e nel dare la parola al dottor Andrea Cortesi, direttore centrale delle relazioni istituzionali, ricordo che l'audizione odierna è finalizzata esclusivamente ad ottenere elementi istruttori utili ad approfondire le tematiche oggetto del programma dell'indagine conoscitiva.

ANDREA CORTESI, *Direttore centrale relazioni istituzionali di Federchimica-Federazione nazionale dell'industria chimica*. La ringrazio, presidente, ringrazio tutti i membri della Commissione. Per prima cosa faccio una rapida presentazione di Federchimica.

La Federazione nazionale dell'industria chimica associa oltre 1.400 imprese, che sono raggruppate in 17 associazioni di settore e 38 gruppi merceologici. La chimica in Italia è ancora un settore di particolare rilievo, in ulteriore sviluppo, con un valore della produzione di oltre 55 miliardi di euro ed è il terzo produttore a livello europeo e il nono a livello mondiale.

La chimica ha una particolarità, che cerchiamo sempre di evidenziare: è l'unica scienza che ha anche una sua industria manifatturiera, direttamente connessa alla scienza chimica. La chimica si colloca, non solo in Italia, ma in tutte le economie più avanzate, al cuore delle attività produttive, perché è fornitore di materia e di innovazione per tutti i settori produttivi.

La chimica solo in alcuni casi produce beni che vanno direttamente al consumatore finale, produce materie e innovazione che vanno ai vari settori. Questo consente ai vari settori a valle di ridurre sempre di più gli impatti ambientali generati dai vari settori. Pensate semplicemente a un dato: per ogni chilogrammo di CO₂ emesso in fase di produzione da parte della chimica, i settori a valle, grazie ai materiali che la chimica mette a loro disposizione, ne risparmiano mediamente 2,5; quindi per quanto la chimica abbia in passato contribuito a creare delle problematiche di carattere ambientale, oggi senza la chimica gli impatti ambientali sarebbero sicuramente diversi.

Desidero poi ricordare che quest'anno ricorrono i 150 anni (come Federchimica stiamo organizzando varie manifestazioni in merito) della Tavola degli elementi di Mendeleev, è un momento importante, è una ricorrenza.

Se lei è d'accordo, presidente, le chiederei di lasciare la parola all'ingegner Migliora che può entrare più compiutamente nel merito.

PRESIDENTE. Passo la parola all'ingegner Renato Migliora, responsabile area energia e cambiamenti climatici.

RENATO MIGLIORA, Responsabile area energia e cambiamenti climatici di Federchimica-Federazione nazionale dell'industria chimica. Grazie e buongiorno a tutti. Ringrazio per questa opportunità di poter esporre le nostre valutazioni sul Piano energia e clima attualmente in discussione.

Come è già stato detto dal dottor Cortese, la chimica è la chimica di base e la chimica a fini specialistici, partendo dalle materie prime organiche e inorganiche. La chimica di base nel nostro Paese si è andata sempre più assottigliando, è rimasta una grossa componente di chimica fine e specialistica. Questa chimica fine specialistica, che parte anche da materie prime organiche e da biomasse, va a pervadere tutti i settori produttivi; per il 67,5 per cento va nell'industria e nel campo dell'industria va a coprire tutti i settori. Non c'è bisogno di ricordarlo, ma per esempio per la carta un componente importante è l'acqua ossigenata, che serve per riciclare tutto il recupero, per l'agricoltura abbiamo i fertilizzanti, che permettono di incrementare le produzioni agricole.

Vediamo qual è l'impatto della chimica sui consumi energetici del Paese (parliamo dell'anno 2017, perché del 2018 non abbiamo ancora dati certi). Il Paese ha consumato come energia finale 125 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio. Di questi 125 milioni di tonnellate, i settori principali sono i trasporti e il bunkeraggio, poi c'è l'edilizia residenziale e solo per ultimo il settore industriale delle costruzioni, con 32,7 milioni di tonnellate. Di questi 32,7

milioni, il 30 per cento circa è dovuto alla chimica. La chimica consuma 9,95 milioni di tonnellate di petrolio, suddivisi in energia per 2.536.000 tonnellate e 5.066.000 di materie prime, perché il petrolio non è solo combustibile per energia, ma è anche materia prima per le trasformazioni chimiche insieme al gas naturale e ai combustibili solidi.

Nella documentazione trasmessa alla Commissione è riportato un diagramma a torta, che abbiamo preso dalla Commissione europea. È diviso in tre parti: l'energia primaria, rappresentata dalla parte blu del diagramma, che arriva in Europa per circa la metà e va a fare calore per i servizi industriali, per il riscaldamento dei fabbricati e delle nostre abitazioni; la seconda in rosso è l'energia che viene utilizzata nei trasporti, e solo per ultima, la parte gialla, è quella che va a fare l'energia elettrica. Diciamo questo perché in Europa, ma anche in Italia si dà molta enfasi alla produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, quando la produzione elettrica come energia è al terzo posto dei consumi energetici dell'Europa, mentre la prima fonte è il calore che deve essere utilizzato.

Elenchiamo adesso cosa la chimica sta facendo dal punto di vista della produzione di energia e dell'efficientamento energetico. Il pannello fotovoltaico nasce dalla chimica, che è la scienza che fa il *wafer* di silicio che serve per catturare l'energia solare e produrre energia elettrica. La chimica è anche fortemente impegnata nei processi elettrolitici necessari per lo stoccaggio dell'elettricità. Sottolineiamo che circa 3 terawattora di energia elettrica attualmente prodotti da fonti rinnovabili non sono consumati, quindi non sono dispacciati in rete, ma non vengono prodotti perché la rete non è in grado, in certi momenti di picco, di assorbire questa energia elettrica. Noi paghiamo quindi circa 100 milioni all'anno di sussidi e non utilizziamo quell'energia elettrica; per utilizzarla abbiamo bisogno di stoccaggi, e lo stoccaggio dell'elettricità tramite processi elettrolitici è una componente, e la seconda componente è possibilmente utilizzare il vettore idrogeno, che non è una fonte ener-

getica, ma è un vettore, che può essere utilizzato per andare a bilanciare i picchi di produzione di energia elettrica e fornire poi energia quando questa viene a mancare.

Come industria chimica siamo impegnati a produrre dei carburanti sintetici di origine sia vegetale che animale. Ricordiamo che gli oli vegetali idrogenati sono la base per l'impianto che produce il biodiesel a Porto Marghera e a Gela, i bioeteri sono gli impianti che producono gli additivi per aumentare il numero di ottano delle benzine e quindi migliorare il rendimento dei motori, i bioalcoli sono gli impianti che fanno bioetanolo per additivare alle benzine. Seguirà poi l'audizione di Assogasliquidi, ma comunque ricordiamo i carburanti alternativi GPL e GNL che riescono a dare una mobilità a lungo raggio con minore impatto ambientale.

Nel Piano energetico i maggiori investimenti sono dedicati al miglioramento ambientale dei fabbricati, ma va ricordato che senza gli isolanti che vengono prodotti dalla chimica non si riuscirebbe a fare gli edifici a zero emissioni.

Adesso vediamo cosa la chimica, come ha detto il dottor Cortese, ha fatto nei suoi processi produttivi per cercare di centrare gli obiettivi della politica climatica italiana ed europea. A partire dagli anni Novanta quando il settore era fortemente energivoro, c'era la chimica di base che poi è stata dismessa e adesso siamo arrivati a un'emissione che da 30 milioni di tonnellate equivalenti di CO₂ è arrivata a 11,6 milioni di tonnellate, con una riduzione del 61 per cento, superiore all'obiettivo del 43 per cento che l'Europa si darà al 2030, ma anche superiore all'obiettivo del 56 per cento citato dal Piano nazionale, quindi la chimica è già a posto fino al 2030.

Se analizziamo nel dettaglio il Piano nazionale della chimica, lo abbiamo trovato con obiettivi particolarmente ambiziosi e sfidanti, che la chimica si sente di accettare e contribuire a raggiungere, però notiamo che nel Piano mancano i costi che sono associati a questi traguardi. Sono stati citati gli investimenti, secondo noi ci sono anche i costi, variabili per quanto riguarda

il costo dell'energia, che non sono chiaramente esplicitati.

Non dimentichiamo che a livello mondiale (parliamo di impatti climatici, quindi parliamo di CO₂, un gas che si diffonde quasi uniformemente nell'atmosfera del globo) l'Europa incide per il 10 per cento sulla produzione di CO₂ a livello mondiale, quindi se anche riducessimo a zero le emissioni di CO₂ a livello Italia, non cambierebbe nulla a livello della CO₂ che verrebbe immessa nell'atmosfera a livello globale. Ridurre la CO₂ a livello zero è ad oggi non possibile, perché non abbiamo le tecnologie per poterlo fare. Questo per dire che deve essere un percorso integrato a livello globale.

Entrando più nel dettaglio, l'Italia si è data l'obiettivo di uscire dalla produzione di carbone al 2025. Secondo noi, oltre ai costi di investimento, c'è tutto un costo di ricaduta, perché non dimentichiamoci che tutti gli altri Paesi europei nostri competitori hanno ancora una forte produzione di energia elettrica a carbone e l'uscita è programmata dopo il 2030; se noi anticipiamo questa uscita sicuramente avremo dei costi di produzione dell'energia elettrica che aumenteranno rispetto ad oggi, mettendo in forte crisi i costi di generazione dell'industria chimica, ma anche di altri settori energivori.

Su questo punto facciamo un inciso, perché se andate nei supermercati trovate i famosi sacchetti di pellet, i quali hanno sicuramente un impatto sulle riduzioni delle emissioni di gas serra, in particolare la CO₂, ma hanno invece un impatto negativo per quanto riguarda il particolato, le famose PM 2, 5 e 10, i composti organici volatili e il benzopirene, che tanto danno fanno a livello locale di inquinamento.

Per quanto riguarda gli edifici, dove dovrebbe esserci il maggiore sforzo da qui al 2030 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni, riteniamo che la normativa attuale, che obbliga ad installare della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile all'interno dei fabbricati di nuova costruzione, dovrebbe essere cambiata, prevedendo di chiedere che il nuovo fabbricato abbia un minor consumo di energia fossile,

lasciando ampia libertà agli architetti e agli ingegneri di trovare la via migliore per ridurre l'impatto del fabbricato sulle emissioni nell'ambiente. Lo dico perché bisognerebbe fare molti più sforzi per mettere più isolamento all'interno dei fabbricati, promettere l'utilizzo della cogenerazione e microcogenerazione, pompe di calore e via dicendo.

Se andate a vedere il *trend* di efficientamento, c'è sicuramente una riduzione dei consumi di energia primaria e secondaria, ma questa riduzione si può ottenere anche riducendo le attività, cosa che noi non vorremmo, perché basta non consumare e non produrre e si ottiene un efficientamento. Questo è sbagliato, dovremmo trovarci a ridurre l'energia primaria di fronte a un aumento delle attività.

Passo al tema della sicurezza energetica. L'Italia importa petrolio e metano, abbiamo anche parecchie risorse nel territorio nazionale: la strategia non indica se queste potrebbero essere estratte e andare quindi a creare una base per i consumi del Paese, cosa che riteniamo importante. Sappiamo che in questo momento il gas che arriva in Italia arriva dal nord, secondo noi andrebbe meglio integrata la rete europea con dei corridoi est-ovest. Ricordiamo che in Spagna ci sono 6 rigassificatori funzionanti al 20 per cento e un'unione di questi rigassificatori con il Paese Italia permetterebbe di avere accesso a fonti diversificate di gas, probabilmente anche a prezzi inferiori.

Il Paese ha delle filiere importanti quali biocarburanti, la trigenerazione e la cogenerazione e anche la produzione di idrogeno come vettore per quanto riguarda lo stoccaggio. Ricordiamo che in questo momento stiamo puntando molto sulle vetture ibride, ma ricordiamo pure che la chimica e anche i settori a valle non hanno in questo momento la tecnologia disponibile per produrre vetture ibride per quanto riguarda le batterie e lo stoccaggio.

Per quanto riguarda il discorso degli *energy intensive*, ricordiamo che dobbiamo garantire a queste produzioni energia e materie prime a prezzi competitivi. Sul discorso dell'ETS, l'*Emission trading sy-*

stem, lo strumento con cui l'Europa gestisce le emissioni nel campo dell'industria, esiste uno strumento per cui a queste industrie energivore vengono date delle emissioni gratuite. Riteniamo che questo strumento si debba mantenere, per permettere all'industria di avere costi competitivi.

Per quanto riguarda il mercato interno del gas, come abbiamo già detto prima abbiamo i carburanti alternativi, chiediamo che al gas venga mantenuto un ruolo importante per questa transizione energetica al 2030, ma ancor di più al 2050 per avere le riduzioni delle emissioni, e che ci sia un riallineamento dei prezzi, perché l'Italia ricevendo il gas dal nord dell'Europa paga un prezzo più alto dei nostri competitori europei.

Per quanto riguarda l'elettricità, che è sempre un vettore importante, ricordiamo che l'idrogeno deve essere sviluppato per permettere la flessibilità dei consumi e catturare quei 3 terawattora che costano al cittadino 100 milioni di euro l'anno e non vengono consumati perché il sistema non è in grado di vettorare, e per permettere a chi fa questi accumuli sia di idrogeno che di energia di vendere questa energia sulla rete.

L'industria opera a livello internazionale e quindi è necessario non ostacolarne la competitività, contenendo l'impatto sui costi di produzione delle misure definite nel Piano, quindi ci aspettiamo questo.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIANLUCA BENAMATI. Molto brevemente, solo domande (se non c'è il tempo, come ha detto la Presidente, ci potrete inviare la risposta successivamente).

Tema accumuli. Bene la questione elettrochimica, il tema di usare l'energia elettrica in eccesso del rinnovabile, ma avete posto due questioni: gli accumuli elettrochimici, le batterie, che non sono eccessivamente sviluppate nel nostro Paese, e il tema dell'idrogeno. Veramente pensate che oggi, con le tecnologie attuali, questa sia una via per il nostro Paese?

Seconda questione. Sul tema del gas, bene i rigassificatori della Spagna e i collegamenti, però questo ci renderebbe dipendenti da altri. Non credete che il tema del gas vada affrontato con corridoi di acquisizione come i gasdotti o l'importazione di gas liquefatto e quindi anche la diversificazione dei fornitori e che quella rimanga la prima via piuttosto che collegarsi ai rigassificatori spagnoli?

LUCA SQUERI. Molto brevemente, perché ripetutamente sento dire, peraltro da autorevoli rappresentanti come voi ed altri, che il discorso del pellet, della biomassa è ostracizzato perché produce particolato, che è assolutamente vero (sarebbe strano affermare il contrario).

Questo però avviene ad una condizione, cioè se si usa la tecnologia delle stufe casalinghe, che soprattutto in Val Padana crea problemi, ma voi siete a conoscenza di una tecnologia ormai disponibile, che consente l'utilizzo di questa energia con emissioni molto al di sotto dei limiti e addirittura competitivi con energie tipo metano?

PRESIDENTE. Grazie. Purtroppo non abbiamo tempo per le risposte, quindi invito Federchimica ad inviarcele per iscritto. Ringrazio la delegazione di Federchimica e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti di Assogasliquidi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia energetica nazionale al Piano nazionale energia e clima per il 2030, l'audizione di rappresentanti di Assogasliquidi.

Saluto la rappresentanza di Assogasliquidi, il presidente, dottor Francesco Franchi, l'ingegner Rita Caroselli e la dottoressa Silvia Migliorini. Abbiamo venti minuti a disposizione, compreso il tempo da lasciare ai commissari di poter eventualmente formulare delle domande; laddove non ci fosse il tempo necessario per le risposte, vi chiederemo di inoltrarle per iscritto.

Nel dare la parola al presidente Franchi, ricordo che l'audizione odierna è finalizzata esclusivamente ad ottenere elementi istruttori utili ad approfondire le tematiche oggetto del programma dell'indagine conoscitiva.

FRANCESCO FRANCHI, *presidente di Assogasliquidi*. Grazie, onorevole presidente. Velocemente introduco Assogasliquidi.

La nostra associazione rappresenta a livello confindustriale l'industria del GPL e del GNL in tutta la sua accezione (distribuzione, logistica, commercializzazione, manifatturiero, per cui anche costruzione di apparecchi per l'utilizzo del gas, serbatoi e altro). I numeri del nostro settore: utilizziamo nel Paese, nelle due linee principali di prodotto, combustione e autotrazione, circa 3.300 tonnellate, divise quasi equamente fra combustione e autotrazione, impieghiamo direttamente 27.000 dipendenti nel complesso della nostra industria, facciamo circa 2 miliardi di euro di valore aggiunto, versiamo circa 650 milioni allo Stato di imposte e circa 650 milioni di accise.

Iniziamo ad illustrare l'attività dell'autotrazione. In Italia sono attualmente circolanti, fra veicoli che nascono a motorizzazione GPL e veicoli dotati di *retrofit*, un'installazione successiva all'acquisto dell'auto, circa 2.300.000 auto; nel nostro Paese sono presenti circa 4.139 impianti di distribuzione GPL, per un totale di consegnato di circa 1.615 tonnellate di GPL. Dalla cartina dell'Italia riportata nella documentazione consegnata alla Commissione si può vedere che i nostri impianti sono distribuiti su tutto il territorio del nostro Paese, comprese le isole, per cui i 4.000 impianti, tutti realizzati con soldi privati dagli imprenditori del mondo del GPL, rendono questo prodotto disponibile per l'autotrazione su tutto il territorio.

Abbiamo sul settore del GPL delle osservazioni al Piano nazionale energia e clima. Richiediamo che le politiche alla base del Piano nazionale energia e clima vengano delineate sulla base dei seguenti principi. Il primo è la neutralità tecnologica, progettando la mobilità sostenibile

sulla base di un approccio olistico che tenga conto delle opzioni disponibili, dell'evoluzione tecnologica, dell'efficienza e dell'efficacia delle varie soluzioni. Il secondo è il *life cycle assessment*. Per noi è fondamentale che, nel rispetto di un obiettivo di decarbonizzazione, le emissioni di CO₂ addebitate ad ogni veicolo vengano conteggiate sull'intero ciclo di vita dello stesso e non solo misurate a bocca di motore. Il terzo punto è la premialità per i carburanti gassosi (GPL e CNG, il gas naturale compresso) quali soluzioni che sono già pronte e disponibili su tutto il territorio grazie a investimenti privati, come dicevamo prima.

Va sottolineato che nel settore della mobilità a gas l'industria italiana rappresenta un'eccellenza a livello mondiale, nel senso che le nostre industrie manifatturiere sono delle eccellenze ed esportano in tutto il mondo i materiali per i rifornimenti e per le stazioni di servizio delle auto a GPL.

Con particolare riferimento alla mobilità leggera, particolarmente positiva risulta la misura indicata nel Piano, relativa alla possibilità di introduzione di contributi pubblici per interventi di *retrofit* per i veicoli a combustione interna, per i quali il GPL si pone come carburante di eccellenza. In relazione alla misura del *retrofit*, vorremmo sottolineare la duplice valenza degli interventi. La prima è una valenza ambientale. Consideriamo che ad oggi in Italia il 78 per cento delle auto circolanti sono da Euro 0 a Euro 4, quindi veicoli con almeno 11 anni di età, per un totale di 14 milioni di autovetture. Convertirne solo la metà a GPL garantirebbe un risparmio di 1,3 milioni di tonnellate anno di CO₂ e circa 1.000 tonnellate l'anno di Nox, noto precursore di PM 10, PM 2,5, le polveri sottili così dannose alla salute dei cittadini. Se quindi riuscissimo a incentivare la retrofizzazione almeno del 50 per cento, otterremmo dei risultati importanti sulla qualità dell'area soprattutto dei nostri centri urbani.

Si tratta inoltre di un intervento sociale, perché l'operazione di conversione del veicolo risulta essere di importi molto contenuti ed accessibili, abbondantemente sotto i 1.000 euro, per cui tutti i proprietari di

veicoli potrebbero avere la possibilità di retrofittare la loro auto con oltre 11 anni di obsolescenza, migliorando la qualità dell'aria e diminuendo l'impronta di CO₂, di carbonio delle emissioni.

Passiamo al *trend* negativo del mercato delle auto. L'andamento negli ultimi dieci anni del mercato GPL è confermato anche nei primi mesi del 2019: registriamo una variazione negativa nel 2018 delle immatricolazioni diesel pari al 22,6 per cento, dell'auto a gas, sia GPL che CNG, pari al 16,7 per cento, registriamo un aumento delle immatricolazioni benzina del 29,3 per cento, ibride del 42,7 ed elettriche dell'1,6 per cento.

Contestualmente, sotto il profilo delle emissioni, va rilevato che purtroppo la CO₂ media ponderata delle nuove immatricolazioni a febbraio 2019 è salita di quasi 10 punti, raggiungendo i 122, 2 grammi chilometro rispetto ai 112, 7 misurati a febbraio 2018, continuando ad aggravare un *trend* già in atto da diversi mesi.

È quindi necessario adottare misure che invertano tale tendenza negativa, riconoscendo ai gas GPL e GNL il proprio ruolo fondamentale nel contenimento delle emissioni di CO₂ e nella considerevole riduzione di emissioni di polveri sottili e altri inquinanti atmosferici.

Per garantire il raggiungimento di tali obiettivi, è necessario che si proceda a nostro avviso attraverso misure di promozione per l'acquisto di veicoli a gas, per la conversione a gas del parco auto circolante, per una stabilità del quadro fiscale in materia di accise, misure di premialità in materia di tassa automobilistica per i veicoli alimentati a carburanti gassosi, l'accesso alle zone a traffico limitato e la conferma dell'esclusione dai blocchi del traffico per i veicoli alimentati a carburanti gassosi. Vanno poi messe in atto anche misure per la semplificazione delle procedure di sostituzione dei serbatoi dei veicoli a GPL, che dopo un certo numero di anni devono essere sostituiti, al fine di garantire al consumatore finale una soluzione di continuità nell'utilizzo dello stesso, e va esteso anche al GPL quanto previsto dall'articolo 18, comma 10, del decreto legi-

slativo n. 257 del 2016, attuativo della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, la cosiddetta DAFI, in merito all'obbligo previsto per le pubbliche amministrazioni nazionali, regionali e locali di sostituire una percentuale della propria flotta con veicoli ambientalmente più performanti al momento del rinnovo del parco mezzi.

Sul settore termico, il ruolo del gas è fondamentale per traguardare gli obiettivi della riduzione dell'inquinamento atmosferico e nel contempo contenere le emissioni di CO₂. Nell'infografica riportata nella *slide* della documentazione scritta si può infatti vedere come per produrre 100 grammi di particolato di polveri sottili siano necessarie più di 46.000 ore di funzionamento di una caldaia a gas metano o GPL, mentre bastano 32 ore per una stufa a pellet e addirittura 7 ore per una stufa a legna.

In relazione agli aspetti legati alla qualità dell'aria e alla salute umana sin qui argomentati, riteniamo che nella definizione del Piano debba essere attentamente considerata la necessità di una rilevante revisione degli incentivi fino ad ora concessi all'acquisto degli impianti ad uso domestico, alimentati a biomassa legnosa, che hanno purtroppo promosso la diffusione di impianti ad uso domestico altamente emissivi.

Occorre quindi giungere a un contenimento dei volumi di biomassa solida utilizzata nel settore termico domestico e deve essere garantita un'inversione delle scelte fino ad ora adattate attraverso le misure di seguito indicate: revisione sostanziale degli attuali strumenti di incentivazione (conto termico e detrazioni fiscali), che attualmente sovvenzionano in modo rilevante l'acquisto di caldaie e stufe con emissioni di polveri elevate (chiediamo che si diano gli incentivi del conto termico solo alle caldaie più efficienti, almeno a quattro stelle); introduzione di specifici divieti o limitazioni di installazione dei suddetti impianti a biomassa solida, legno o pellet, soprattutto quando sono disponibili sistemi di riscaldamento alternativi alimentati a combustibili gassosi che non presentano problematiche connesse alla qualità dell'a-

ria; previsione anche per gli impianti a biomassa con potenza inferiore ai 5 KW di appositi controlli di manutenzione e di efficienza con cadenza almeno annuale, nonché la registrazione dei dati relativi ai controlli stessi e al quantitativo prodotto utilizzato nell'ambito del Catasto degli impianti termici.

Con riguardo alle politiche di contrasto alla povertà energetica e ai sussidi, Assogasliquidi ritiene positivo e coerente nel Piano nazionale energia e clima che la misura vigente della riduzione del prezzo del GPL impiegato per il riscaldamento in aree geograficamente o climaticamente svantaggiate (zone montane, Sardegna e isole minori) sia stata considerata fra le azioni volte a sviluppare una vera politica di contrasto alla povertà energetica delle famiglie.

Coerentemente a quanto detto, riteniamo che il PNIEC debba essere rivisto, inserendo la misura della riduzione di costo applicabile al GPL distribuito nelle zone montane nella Sardegna, che non è metanizzata, e nelle isole minori fra i sussidi ambientalmente favorevoli.

Passiamo alla semplificazione degli adempimenti amministrativi e adeguamento delle normative alle innovazioni tecnologiche. Nel corso della conversione del decreto-legge semplificazione era stato proposto ed approvato dalla competente Commissione parlamentare del Senato uno specifico intervento normativo, volto a garantire alle imprese di utilizzare le migliori e più moderne tecnologie di indagine e controllo dei serbatoi di GPL, nello specifico la tecnica di controllo con le emissioni acustiche anche per serbatoi sopra i 13 metri cubi di capacità. Si tratta di un intervento normativo dalle positive ricadute anche di natura ambientale e in termini di rafforzamento della sicurezza, consentendo al nostro Paese di adeguare la normativa nazionale agli *standard* tecnici europei di riferimento. Pertanto, in considerazione dei benefici suddetti e dell'importanza strategica della metodica utilizzata, la norma proposta era volta a garantire che la metodica di controllo sopradescritta potesse essere applicata in modo standardizzato anche ai ser-

batoi di GPL interrati di capacità superiore a 13 metri cubi. Purtroppo per problematiche connesse alla promulgazione della legge di conversione del decreto-legge semplificazione, non è stato possibile giungere all'approvazione.

Risulta pertanto essenziale, proprio al fine di rispondere alle esigenze non solo delle imprese, ma di tutto il Paese, poter fare affidamento su procedure semplificate e in linea con le migliori tecnologie disponibili.

Per quanto riguarda il GNL, nella *slide* della documentazione scritta si può vedere la sua infrastruttura: ci sono i 3 rigassificatori principali, i distributori che erogano direttamente GNL per il trasporto pesante, i distributori che erogano GNL e gas compresso, le utenze *off grid*, cioè degli impianti non collegabili alla rete dei metanodotti, e 2 reti canalizzate. Questi sono i progetti all'attenzione del Ministero dello sviluppo economico; uno è già stato autorizzato ed è in fase di costruzione, di realizzazione di *small skill* LNG per il GNL, che sono dei depositi sul territorio per consegnare il GNL sia via gomma per il trasporto pesante, sia a mezzo bettoline per i bunkeraggi per la navigazione marittima, con evidenti miglioramenti della qualità dell'aria anche dei nostri porti e delle città portuali.

Riteniamo molto positivo il ruolo attribuito dal Piano nazionale energia e clima allo sviluppo del GNL. Al fine di favorire ulteriormente lo sviluppo del GNL, si ritiene necessario intraprendere alcune azioni già previste nel Piano nazionale energia e clima: sviluppo di infrastrutture nazionali, favorendo la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento sul territorio nazionale, al fine di garantire una crescita omogenea della distribuzione del prodotto (come si può vedere dalla cartina contenuta nella documentazione scritta, è molto spostata sul centro-nord, perché purtroppo il Meridione d'Italia è ancora lontano da una « giennelizzazione »), misure per il trasporto stradale pesante, tramite la conferma degli incentivi per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL e l'introduzione di misure di premialità per l'utilizzo di mezzi

pesanti alimentati a GNL (ad esempio esenzione tasse automobilistiche, riduzione dei pedaggi).

Sempre per il settore GNL, indichiamo misure per il trasporto marittimo, quali norme di defiscalizzazione per la costruzione di LNG o distributori di GNL nei porti, oltre alla definizione di idonee tariffe portuali per agevolare l'utilizzo di navi alimentate a GNL. In ultimo, si ritiene necessaria l'adozione di procedure specifiche, uniformi per tutti i porti, per il bunkeraggio a mezzo GNL, e la previsione di provvedimenti premianti e il sostegno economico per le flotte navali alimentate a GNL e la realizzazione di unità navali (bettoline) adeguate ai servizi di *small skill* per il rifornimento *ship to ship*, misure per le reti isolate a GNL, definendo un quadro regolatorio e tariffario *ad hoc*, che tenga conto della specificità della catena logistica del GNL e dei costi d'investimento, misure per gli usi industriali, estendendo quanto previsto dal Piano per il territorio della Sardegna anche all'impiego del GNL negli usi industriali *off grid* a tutto il resto del continente.

PRESIDENTE. Non essendoci domande da parte dei commissari, ringrazio il Presidente e tutta la delegazione di Assogasliquidi e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti di Anigas – Associazione nazionale industriali gas.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia energetica nazionale al Piano nazionale energia e clima per il 2030, l'audizione di rappresentanti di Anigas – Associazione nazionale industriali gas.

Saluto i rappresentanti di Anigas, il presidente, avvocato Massimo Mantovani, e il direttore generale, ingegner Marta Bucci.

Nel dare la parola al presidente Mantovani, ricordo che l'audizione odierna è finalizzata esclusivamente ad ottenere elementi istruttori utili ad approfondire le tematiche oggetto del programma dell'indagine conoscitiva.

MASSIMO MANTOVANI, *presidente di Anigas – Associazione nazionale industriali gas*. Grazie, presidente. Grazie per l'opportunità. Procederemo rapidamente con la relazione che abbiamo preparato, per lasciare poi spazio nei venti minuti alle eventuali domande, altrimenti risponderemo per iscritto.

Solo per dare un'idea di Anigas, siamo una delle associazioni gas, rappresentiamo circa 30 aziende, che a loro volta hanno un'attività corrispondente al 50 per cento della distribuzione nazionale di gas, di trasporti, un pacchetto di circa 12 milioni di clienti gas e vendono complessivamente quasi 57 miliardi di metri cubi, più o meno due terzi di tutto il gas venduto in Italia. Rappresentiamo anche come associazione alcune società nell'ambito dei trasporti e del biometano, nonché anche per i servizi per le *utility* del gas.

Il gas naturale serve l'82 per cento delle famiglie italiane, abbiamo una delle infrastrutture più sviluppate che ci sono nel sistema europeo, è un mercato sicuramente maturo; soddisfiamo il 53 per cento dei consumi domestici e alimentiamo un parco macchine di circa 1 milione di veicoli, che è il più grosso livello europeo, abbiamo quasi il 70 per cento del pacchetto a gas a livello europeo, con più di 1.200 stazioni e con un forte sviluppo sul biometano. Il gas produce anche in Italia il 48 per cento circa dell'energia elettrica.

Sul Piano energia e clima vediamo due temi principali sulla transizione energetica, che sicuramente vogliamo accompagnare appieno, soprattutto nel prossimo ventennio. Il primo è quello della sicurezza del sistema, il secondo è quello della sostenibilità economica, tenendo conto dello sviluppo del settore gas che abbiamo in Italia.

Passiamo ad analizzare come migliorare la competitività in Italia (parliamo sostanzialmente del prezzo gas, a parte le notizie che abbiamo avuto oggi). C'è stato un forte incremento di quella che è la liquidità del sistema gas in Italia, la cosiddetta *hub* del PSV (il punto di scambio virtuale), c'è ancora da fare perché l'Italia rispetto al mercato europeo del nord, dove c'è il mercato gas più liquido, ha una penalizzazione di

prezzo che è sostanzialmente corrispondente al costo della logistica per venire dal nord Europa al sud Italia.

C'è ancora da fare, ma come? Abbiamo qualche idea e ne stiamo anche parlando con il regolatore. Se prendiamo il prezzo nell'*hub* europea e prezzo nell'*hub* italiana, il prezzo in Italia è maggiorato dei costi di logistica per portare la molecola gas dal nord Europa all'Italia; in questi costi di logistica pesa molto il costo di trasporto attraverso la Germania e in particolare la Francia. Per dare un'idea, il costo di uscita dal sistema francese verso la Svizzera per venire in Italia pesa quasi il 40 per cento del costo di trasporto dal nord Europa al sud, il che ovviamente porta al tema effettivamente giustificato del sistema regolatorio francese che penalizza in termini di costo l'uscita verso il mercato italiano. Questa è una discussione che le aziende del gas italiano e adesso anche il regolatore stanno cercando di fare con il regolatore francese, perché far pagare più a un mercato a sud rispetto al mercato interno non è normalmente un concetto di Europa che noi vorremmo.

Anche per la Germania c'è il rischio di uno spostamento dei costi di *exit*, che ovviamente vanno a incrementare quel differenziale che porta il gas in Italia ad avere un costo più alto. Idealmente, se si dovesse immaginare un'Europa perfetta in termini di gas, che possa unificare il livello di prezzo gas rendendolo competitivo al di là del tema fiscale, è quello di avere un sistema *entry/exit* molto banalizzato, cioè ovunque entri in Europa e ovunque esci il prezzo è quello, indipendentemente dal fatto che sei in un Paese o nell'altro. Questo ovviamente incide molto sui costi di uscita dei singoli Paesi e sulle interconnessioni.

Il gas per la decarbonizzazione riteniamo che abbia un ruolo essenziale per raggiungere i *target* che ci siamo dati dal 2030. Un inciso sulla generazione elettrica verso un *mix* pulito, senza cadere in quello che è il paradosso della Germania, che è stata una delle più avanti nelle rinnovabili, fatto molto positivo, però ad oggi quasi il 40 per cento della produzione di energia elettrica in Germania è a carbone, quindi l'ef-

fetto di decarbonizzazione non credo che abbia avuto un grosso impatto. Da noi si è replicato qualcosa di analogo, la riduzione sull'ingresso delle rinnovabili ha pesato molto sul gas, anziché il carbone che ha un suo percorso. Questo inevitabilmente porta anche a una riflessione di che rapporto ci possa essere tra le fonti rinnovabili, essenziali come transizione energetica, e il gas naturale, per garantire un sistema sicuro e flessibile. Riteniamo soprattutto nei prossimi vent'anni il gas un *partner* essenziale delle rinnovabili, ma lo ritiene anche lo stesso sistema europeo.

Anche nella generazione elettrica è importante comprendere il ruolo della flessibilità. Tutti citano sempre il tema della California sui prezzi elettrici negativi durante il giorno per l'impatto delle rinnovabili, la sera ovviamente c'è un leggero incremento di prezzo e soprattutto c'è un tema di sicurezza del sistema.

C'è un'evoluzione tecnologica che va ad accompagnare le rinnovabili, non c'è dubbio, ma c'è un ruolo essenziale, il tema dei *pickers* ad esempio per il gas.

Le emissioni di CO₂ sono ovviamente la metà di quelle del carbone; non è una lotta con il carbone, però è certamente un'analisi che occorre fare con calma e serietà, pensando alla sostituzione del carbone e a creare quella flessibilità necessaria per le rinnovabili, oltre che pensare ovviamente al tema dei costi e all'utilizzo delle infrastrutture che già abbiamo.

Sulla parte di generazione ovviamente grande importanza ha il *capacity*, perché riesce ad assicurare quei segnali di prezzo che sono importanti per quegli investimenti nel sistema gas, che secondo noi è essenziale per la sicurezza e flessibilità del sistema nel prossimo decennio o ventennio, altrimenti si corre il rischio che pian piano il settore gas esca dal *power* all'uscita contestuale del carbone, e abbiamo un problema di sicurezza non da poco.

Chiedo alla Presidente se può dare la parola alla dottoressa Marta Bucci per illustrare rapidamente un altro settore.

PRESIDENTE. Do la parola alla dottoressa Marta Bucci, direttore generale di Anigas.

MARTA BUCCI, *Direttore generale di Anigas – Associazione nazionale industriali gas*. Un altro settore fortemente dipendente dal gas è il settore industriale. Questo perché una larga parte dell'industria manifatturiera italiana, la nostra eccellenza, quindi vetro, ceramica, acciaio, chimica e meccanica, ha bisogno di gas. I processi produttivi richiedono elevate temperature, che possono essere assicurate soltanto da combustibili fossili, quindi essendo il gas il combustibile fossile meno inquinante, non ci sono al momento delle soluzioni tecnologiche alternative che potremmo immaginare.

Un esempio virtuoso è quello della carta, laddove si utilizza la cogenerazione, quindi si produce contemporaneamente sia elettricità che calore e quindi si raggiungono elevati livelli di efficienza e di prestazioni ambientali. È un consumo importante, nel 2017 abbiamo superato i 17 miliardi, con un *trend* peraltro di crescita, si parla del 23 per cento della domanda nazionale di gas.

Si tratta quindi di un consumo che noi riteniamo incompressibile proprio perché non è pensabile un'elettificazione dei consumi e, laddove si dovesse immaginare di ridurre il ruolo del gas nel sistema energetico italiano con una conseguente perdita di competitività, dovremmo riflettere anche sugli impatti che questa perdita di competitività della risorsa gas potrebbe avere sulla perdita di competitività dell'industria, perché ovviamente i costi per l'energia nell'industria come è noto sono molto importanti.

Per quanto riguarda il settore domestico, non possiamo dire che il gas sia l'unica possibilità per soddisfare i fabbisogni, tuttavia è bene ricordare che ad oggi, proprio perché l'Italia ha già investito molto nel gas e quindi abbiamo una rete infrastrutturale estremamente capillare e diffusa, più del 53 per cento dei fabbisogni totali delle famiglie sono soddisfatti dal gas.

Questo significa che abbiamo una rete che raggiunge il 90 per cento dei comuni, l'82 per cento delle famiglie; è un po' il patrimonio del Paese, l'Italia ha già investito in questa rete e quindi è bene anche valorizzarla.

Se andiamo a vedere cosa non è gas, troviamo molti combustibili più inquinanti del gas, quindi il gasolio, la legna, il pellet. Rispetto a questi, il gas ha delle prestazioni sia economiche che ambientali sicuramente più positive, quindi, rispetto ad una caldaia a gasolio, la caldaia a gas consente alle famiglie di risparmiare un 30 per cento sulla spesa complessiva. Nella *slide* della documentazione trasmessa alla Commissione si trovano anche i parametri che rappresentano i benefici ambientali rispetto a questi combustibili più inquinanti.

Rispetto a quella che potrebbe essere la diffusione del vettore elettrico, quindi l'elettificazione dei consumi, sicuramente vediamo spazi per quelle che sono le nuove edificazioni. Più complesso appare il processo di elettrificazione per gli edifici esistenti, perché per elettrificare un edificio esistente bisogna immaginare una riqualificazione molto profonda degli edifici e quindi coinvolgere in maniera economica rilevante le stesse famiglie, perché poi dovrebbero adeguare tutti i sistemi di diffusione interna del calore. È un processo complesso e lento, e nel mentre riteniamo che sull'esistente si possa fare molto, anche sostituendo combustibili più inquinanti con il gas. Per darvi un'idea, nel comune di Milano ancora 4.600 impianti centralizzati vanno a gasolio, quindi una fetta importante, e sostituire con il gas ci consentirebbe di ridurre le emissioni, quindi di migliorare la qualità dell'aria nelle nostre città.

Per quanto riguarda le nuove edificazioni, abbiamo detto pompe di calore elettriche, ma anche pompe di calore a gas, che sono ugualmente efficienti e anche più performanti a basse temperature. La microgenerazione secondo noi merita attenzione e promozione, perché consente, producendo calore ed energia elettrica, di avere ottimi livelli di efficienza.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, riteniamo che sia da promuovere un approccio sinergico, ossia sviluppare le varie tecnologie e individuare per ogni ambito di applicazione quella più adeguata. Nella mobilità urbana partiamo da un punto di eccellenza, siamo primi in Europa per parco

circolante, abbiamo in Italia il 70 per cento dei veicoli che complessivamente ci sono in Europa alimentati a metano, quindi circa 1 milione, e abbiamo una rete che andrà verso le 1.300 stazioni di rifornimento, quindi anche questa è una rete capillare importante. A partire da questo, possiamo anche con il metano traghettare il settore dei trasporti verso un assetto più sostenibile, anche accompagnando nell'urbano quello che sarà lo sviluppo della mobilità elettrica.

Nel trasporto pesante e in quello navale è ancora più evidente il beneficio del gas, perché sul trasporto pesante andremo a sostituire diesel, e sul trasporto navale diesel marino e olio combustibile, con benefici ambientali rilevanti riassunti nella *chart* ricompresa nella documentazione, ma anche benefici per i consumatori, perché ovviamente i costi del gas sono inferiori rispetto a quelli dei combustibili tradizionali, e benefici per il sistema, perché andremo ad ottimizzare l'utilizzo della rete infrastrutturale gas esistente.

Una riflessione su quella che sarà l'innovazione per il gas. Ovviamente vediamo con attenzione il biometano, una fonte rinnovabile; ci sono già un paio di casi di immissione di biometano in rete di distribuzione, quindi pian piano immaginiamo possa conquistare anche questo settore di impiego. È una fonte ovviamente neutra dal punto di vista di CO₂, perché rappresenta un esempio di economia circolare e quindi va addirittura a ridurre le emissioni del settore agricolo.

Il *power to gas* rappresenta un esempio di flessibilità eccellente, integra sistemi elettrici e gas, consente di accumulare l'eccesso di energia elettrica prodotta dalle FER sotto forma di gas, quindi poi trasportarlo utilizzando l'infrastruttura esistente.

Due riflessioni sul processo di liberalizzazione del mercato, che, come sapete, non è ancora completato. C'è il tema dell'apertura del mercato *retail* rispetto a questo ipotetico percorso per arrivare alla fine del mercato di tutela; sicuramente riteniamo sia opportuno preparare un percorso che consenta al consumatore di beneficiare delle dinamiche concorrenziali del mercato li-

bero. Serve però altresì garantire un'affidabilità del mercato, quindi prevedere dei requisiti stringenti e lasciare attivi solo quegli operatori che sono realmente affidabili, quindi ben venga un Albo dei venditori.

L'altro processo ancora da completare è l'affidamento delle concessioni di distribuzione gas per gare d'ambito. Questo è un processo molto complicato, che purtroppo ha subito dei forti rallentamenti e stenta ancora a partire. Riteniamo sia da rilanciare, perché potrebbe portare dei benefici molto rilevanti sui territori. Per avere un'idea, sui 12 anni di concessione alcune stime parlano di 25 miliardi di investimenti, quindi una somma considerevole che andrebbe a ricadere sui territori anche sull'indotto, prevalentemente costituito da industria italiana. Potrebbe portare benefici per le famiglie, dove con lo sviluppo della rete andremmo a sostituire gasolio, pellet, legna, combustibili più costosi e anche più inquinanti, e benefici per i consumatori, perché le gare sarebbero anche l'occasione per rendere il servizio più efficiente e più innovativo (si stanno portando avanti molti progetti di digitalizzazione delle reti). Riteniamo quindi opportuno prestare ancora attenzione a questo processo e individuare i correttivi che possano consentire lo svolgimento di queste gare.

L'ultima considerazione sull'efficienza energetica. Lo strumento dei certificati bianchi ha dato dei risultati importanti, è stato in passato un meccanismo molto efficiente. La richiesta è di riavviare un minimo di riflessione, perché al momento, proprio per la scarsa liquidità che si registra sul mercato dei certificati bianchi, si stanno avendo grosse sofferenze da parte dei soggetti obbligati, che sono i distributori di gas e di energia elettrica, quindi riteniamo necessario mantenere lo strumento e rivederlo per renderlo più efficiente e più performante.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LUCA SQUERI. Una domanda rivolta su ciò che abbiamo letto sulla staffetta petro-

lifera, vale a dire sul progetto dell'autorità tedesca di mettere un pedaggio al transito del gas che proviene dal nord Europa. Cosa ne pensa Anigas e cosa si può fare per cercare di essere svincolati da questi pedaggi, da questi oneri? Si parla di 500 milioni di bolletta energetica in più solamente per questo tipo di manovra.

GIANLUCA BENAMATI. Prendo spunto da quello che diceva il collega Squeri, ma il mio tema è molto più ampio perché vorrei avere una valutazione.

A me pare che nel PNIEC si faccia un passo indietro sul tema del gas in Italia, è inutile che ci prendiamo in giro, e volevo conoscere la vostra opinione. Parliamo di tante belle cose (l'uso delle pompe di calore a gas, della sostituzione del gas negli edifici), ma il tema è che il vettore di transizione, il gas, viene oscurato da questo punto di vista (almeno questo è il mio giudizio) in termini di approvvigionamenti, perché quanto diceva il collega è verissimo, ma se gli approvvigionamenti da altri fornitori, con strutture come i diversi corridoi che vengono proposti e le *pipeline*, non sono prioritari, è chiaro che il gas nel nostro Paese non continuerà a fluire in maniera abbondante e diversificata e a buoni prezzi.

Voi avete parlato dell'Automotive e ne hanno parlato anche i vostri colleghi prima. Sono anche d'accordo, però la rottamazione c'è già, il *bonus-malus* c'è già e non mi pare che il gas sia previsto in questo, per cui la mia domanda è molto semplice: non credete anche voi che bisognerebbe rafforzare il ruolo del gas come elemento di transizione all'interno di questo Piano energia e clima?

PRESIDENTE. Do la parola al presidente Mantovani per la replica.

MASSIMO MANTOVANI, *presidente di Anigas – Associazione nazionale industriali gas.* Parto dal tema della Germania. Noi abbiamo un sistema infrastrutturale tra i più sviluppati e diversificati in Italia, abbiamo fonti dalla Russia, dal Nord Europa, dall'Algeria, dalla Libia, abbiamo il TAP che sta entrando, abbiamo dei terminali di

Regas, e c'è un tema che rimane sempre, come citavamo prima, quello della differenza del costo gas tra l'*hub* nord Europa e l'*hub* Italia, un costo più o meno del 10 per cento, che è più o meno equivalente ai costi di trasporto dal nord Europa al confine italiano.

Tutto quello che incrementa questo costo anziché ridurlo è un problema di competitività del sistema Italia rispetto al Nord Europa sul prezzo del gas per l'industria. È quindi necessario trovare soluzioni che possano ridurre questo costo e non incrementarlo.

Quelle logiche regolatorie che stanno introducendo in Germania e che invece ci sono già in Francia, come dicevo prima, sono logiche che vanno contrastate a livello europeo nel dialogo tra i regolatori (siamo in contatto con il nostro regolatore), perché non è pensabile che il 40 per cento del costo di trasporto lato francese tra il PEG (*Point d'échange de gaz*) e l'Italia, quindi tra l'*hub* francese nord e l'Italia, sia legato all'*exit* dal sistema francese di trasporto per entrare in Svizzera, perché quel costo va necessariamente spalmato dal regolatore francese in altri ambiti, altrimenti vai solo a penalizzare il mercato a valle, che è il mercato italiano anzitutto.

Per questo parlavo di una logica a livello europeo, tenendo conto delle infrastrutture che si stanno realizzando, sia come Nord Stream che come Turkish. È fondamentale creare un mercato vero, unico del gas.

Facevo l'esempio banale dell'*entry/exit* in Europa, che è un po' quello che abbiamo in Italia: il prezzo del gas è indifferente nel momento in cui entra sul mercato italiano e lo stesso deve essere sul mercato europeo. Questa è una discussione forte, che occorre portare a livello europeo, in particolare nei Paesi più interessati, che sono la Germania e la Francia.

Riteniamo fondamentale il ruolo del gas nella transizione, e non è un tema che pensiamo in Italia, l'intera Europa si sta muovendo in questo senso. Non è pensabile che nei prossimi dieci anni si vada a creare un sistema dove implicitamente venga penalizzato il gas (si pensi all'assenza del *capacity market* che finalmente sta entrando).

Più che pensare a nuove *pipeline*, pensiamo a rendere efficiente quello che abbiamo in un contesto europeo e cerchiamo di non penalizzare il gas rispetto ad altri combustibili, che in termini di decarbonizzazione sono peggiori *partner*, perché il gas è il *partner* delle rinnovabili.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i nostri ospiti, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11.10.

Licenziato per la stampa
il 1° luglio 2019

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0054220