

Commissioni riunite

**8° Lavori Pubblici, Comunicazioni
10° Industria, Commercio e Turismo**

Senato della Repubblica

*Schema di decreto legislativo di attuazione della Direttiva 2014/94/UE
del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla
realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi
(Atto n. 337)*

**Audizione informale di Anigas
Associazione Nazionale Industriali Gas**

Roma, 20 ottobre 2016

Anigas, Associazione Nazionale Industriali Gas rappresenta e tutela le aziende del gas in Italia, coprendo il **65% del mercato italiano**. Costituita nel 1946, e da allora aderente a Confindustria, Anigas riunisce le imprese che gestiscono le infrastrutture di stoccaggio, trasporto, distribuzione e rigassificazione di GNL e le aziende di vendita che operano sul mercato all'ingrosso, che forniscono direttamente i clienti finali e che svolgono attività di *trading*. Le imprese che aderiscono ad Anigas sono 70 e comprendono tanto i maggiori operatori italiani e stranieri quanto le aziende di medie e piccole dimensioni. Anigas riunisce, in qualità di soci aggregati, anche le Associazioni che operano nell'ambito dell'impiego del gas naturale nel trasporto (Assogasmetano e NGV Italy) e nello sviluppo del biometano (CIB – Consorzio Italiano Biogas).

L'audizione rappresenta l'occasione per Anigas di portare il contributo dell'industria del gas in un settore – quello dei trasporti - che gioca un ruolo cruciale nel condurre il sistema verso un assetto a basso impatto ambientale.

* * *

Il gas naturale: risorsa necessaria e partner ideale delle fonti rinnovabili per un sistema a basso impatto ambientale

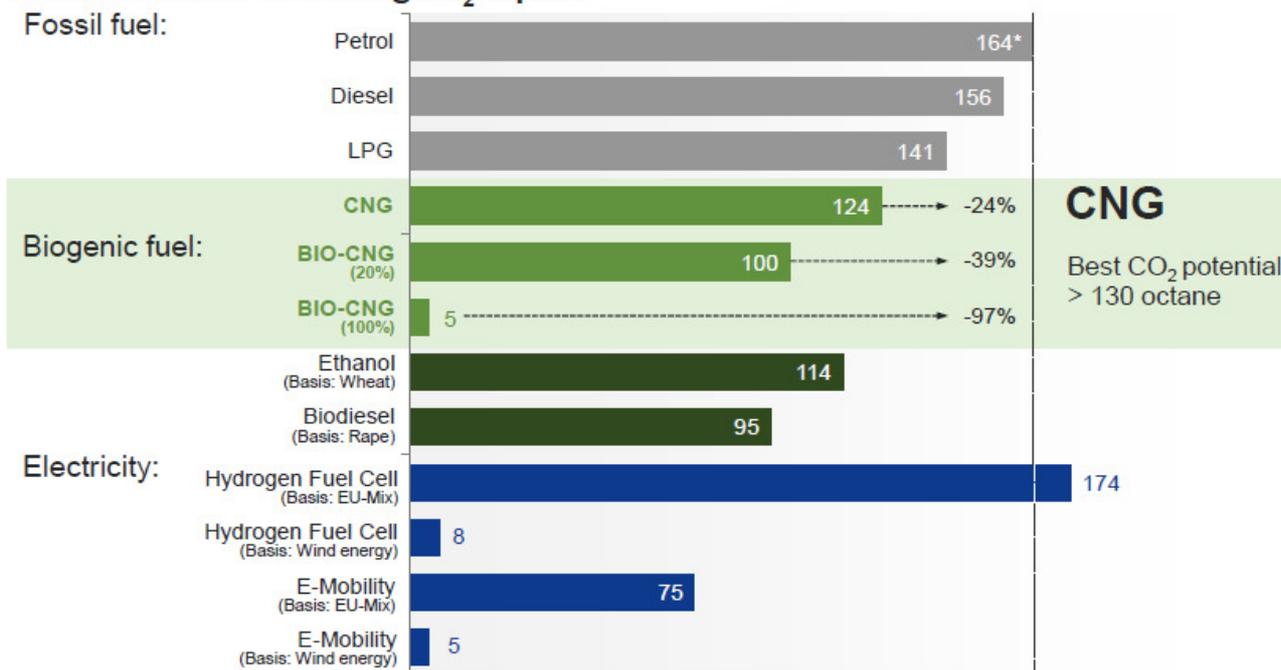
Il gas naturale è oggi un'importante fonte nella strategia energetica europea e ha un **ruolo centrale nel soddisfacimento del fabbisogno energetico nazionale** nei diversi settori in cui trova impiego: oggi i consumi domestici sono soddisfatti per il 51% grazie al metano e oltre il 38% dell'energia elettrica utilizzata è prodotta con il gas naturale. Proprio nel settore della generazione elettrica le centrali a ciclo combinato hanno peraltro rappresentato per anni la prima fonte di produzione e oggi rappresentano il back up necessario per garantire, da un lato, la gestione dei picchi di domanda come quelli che si sono verificati negli ultimi periodi estivi e, dall'altro lato, la gestione della rete elettrica a fronte della intermittenza e variabilità delle produzioni da fonti rinnovabili.

In altre parole, il gas naturale è la risorsa più versatile negli utilizzi finali, più pulita tra i combustibili fossili – partner ideale delle fonti

rinnovabili - in grado di conciliare la necessità di garantire la certezza e la continuità delle forniture con la sostenibilità ambientale.

Il contributo che può dare il gas naturale è evidenziato nel grafico con riferimento all'impatto sulle emissioni CO₂. Questo è ulteriormente avvalorato dall'impiego del biometano, risorsa rinnovabile che può essere impiegata direttamente nel trasporto o tramite l'immissione in rete. Rispetto alle emissioni locali – NO_x e particolato PM10 e PM2,5 – il gas naturale è in grado di garantire una riduzione che supera il 90%. Ma la sostenibilità ambientale del gas naturale passa anche attraverso la riduzione di rumore e vibrazioni, garantita dai veicoli alimentati a CNG e dal rispetto degli stringenti limiti sul tenore di zolfo dei carburanti per uso marittimo, introdotte dall'International Maritime Organization e che dovranno prossimamente essere recepite e applicate in tutto il Mar Mediterraneo.

GHG-Emission WTW in gCO₂ eq/km



*Basis: (Petrol, naturally aspirated engine), Fuel-consumption: 7l/100km

Source: DENA, JEC

Proprio per queste ragioni il gas naturale rappresenta oggi una risorsa fondamentale per far conseguire al sistema più efficientemente i target ambientali. Questo vale – a maggior ragione -

anche per il settore dei trasporti dove, grazie ad una *leadership* italiana consolidata sul duplice versante del sistema infrastrutturale e dei motori a metano, abbiamo ancora importanti margini di sviluppo a basso costo di investimento e a elevata resa ambientale.

* * *

L'impiego del gas nei trasporti può contare su una infrastruttura diffusa.

Non abbiamo bisogno di costruire né di potenziare l'attuale infrastruttura di trasporto e distribuzione del gas naturale: già oggi raggiunge l'82% dei consumatori finali domestici, è diffusa su tutto il territorio nazionale con 284.000 km di reti. La figura illustra l'estensione della rete di trasporto nazionale (34.000 km). A questa va aggiunta la rete di distribuzione locale che conta 250.000 km.

Il trend di consumi degli ultimi dieci anni ha mostrato una progressiva riduzione dei consumi di gas naturale (dal 2005 ad oggi – 29%), legata a diversi fattori (dalla crisi economica nel settore industriale, alle condizioni climatiche più favorevoli degli ultimi anni, alla maggior competitività del carbone – paradossale esito di scelte energetiche di origine comunitarie volte alla decarbonizzazione - e allo sviluppo incentivato delle rinnovabili nella generazione elettrica).

Il sistema è oggi in una situazione in cui vi è ampia disponibilità di capacità e di risorsa. Quella che oggi è una esigenza per il sistema – la ripresa dei consumi per un utilizzo efficiente del patrimonio infrastrutturale – può diventare un'opportunità, impiegando in misura crescente il gas naturale nei trasporti e creando un circolo virtuoso che porti benefici in termini di sostenibilità ambientale e in termini di riduzione dei costi per il consumatore finale (risparmio pari al 60% rispetto alla benzina) e miglior utilizzo del sistema infrastrutturale esistente (riducendo il rischio di *stranded cost* da sottoutilizzo di infrastrutture gas).



Rete nazionale dei gasdotti (fonte: SNAM)

* * *

Verso una mobilità a basso impatto ambientale: è necessario un approccio combinato, ma la soluzione oggi è il gas naturale.

L'Italia ha oggi non solo la disponibilità della risorsa naturale ma anche il *know how* maturo per un impiego efficiente del gas naturale: siamo il primo mercato europeo per i consumi di metano per autotrazione, con oltre 1 miliardo di metri cubi consumati nel 2015 e

quasi 1 milione di veicoli attualmente in circolazione. Nel suo complesso il settore del gas naturale per autotrazione vale già oggi un fatturato di 1,7 miliardi di euro l'anno e conta circa 20mila addetti.

Il nostro Paese sta inoltre rapidamente crescendo anche in termini di domanda di GNL per i trasporti pesanti e i bunkeraggi marittimi.

Il processo di decarbonizzazione impone una svolta ambientale che, pur avendo di mira gli obiettivi al 2030 e 2050, va attuata da subito. La transizione energetica è in corso, il cambiamento climatico va affrontato oggi mettendo **in campo le soluzioni già disponibili e creando il contesto per lo sviluppo di quelle non ancora tecnologicamente mature.**

In questa chiave riteniamo debba essere letta la necessità di avere un approccio tecnologicamente neutrale: il consumatore deve avere a disposizione una infrastruttura che consenta di scegliere liberamente la tecnologia di cui avvalersi per i propri spostamenti. Le misure previste dall'art. 18 sono coerenti con tale approccio e consentono a gas naturale ed elettricità di arrivare a "competere" con gli altri combustibili tradizionali e non oggi più diffusi.

L'attuazione concreta del concetto di neutralità tecnologica dovrebbe tenere conto di diversi fattori:

- l'impatto ambientale di ciascun combustibile;
- gli investimenti necessari per rendere percorribile una determinata soluzione e renderla accessibile al consumatore;
- i costi – anche in termini di *stranded cost* - che ciascuna soluzione può generare direttamente in capo al cliente finale o sull'intero sistema;
- il tempo necessario per sviluppare ciascun soluzione, tenuto conto dall'attuale livello di maturità tecnologica;
- l'impatto sui diversi comparti industriali che operano in ciascuna filiera.

Tenendo conto di tutti questi fattori sarà possibile non solo realizzare i target ambientali, ma raggiungere tali obiettivi attraverso il percorso più efficiente per il nostro Paese.

Il gas naturale è oggi la migliore alternativa disponibile ed economicamente sostenibile, grazie ai risparmi generati dal suo utilizzo nel trasporto per famiglie, imprese e pubblica amministrazione e grazie a una tecnologia consolidata, sicura e

affidabile che consente tempi di realizzazione e sviluppo brevi, con benefici in tempi rapidi.

* * *

Considerazioni sullo schema di decreto legislativo

Il provvedimento all'esame delle Commissioni stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'Unione Europea con l'obiettivo di ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. Rappresenta un importante passo avanti nel processo di decarbonizzazione e pone le basi per uno sviluppo dell'infrastruttura coerente con i target ambientali fissati nel settore dei trasporti.

Esprimiamo apprezzamento per l'impianto complessivo del provvedimento e le misure previste per favorire lo sviluppo dei combustibili alternativi. Riteniamo che il testo, nella sua formulazione attuale, dia un importante impulso allo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e dell'intera filiera produttiva e industriale sottostante, compresa quella del gas naturale. Rappresenta un **quadro di riferimento su cui gli operatori di tutta la filiera potranno fare affidamento per programmare i propri investimenti** e su cui il consumatore finale potrà contare per poter usufruire di una rete capillare e cogliere i vantaggi, non solo ambientali, dell'utilizzo di un veicolo alimentato con combustibili alternativi.

Venendo ai contenuti più specifici, lo schema di decreto è orientato verso un **corretto approccio strategico**, che – partendo dalle concrete necessità infrastrutturali e dalla maturità tecnologica di tutte le soluzioni oggi disponibili – valorizza l'apporto che ciascun carburante può dare, nell'immediato e in prospettiva futura.

L'articolo 18 – che contiene in particolare le misure per una diffusione del gas naturale e dell'energia elettrica – appare in grado di cogliere gli obiettivi cui mira la direttiva DAFI, secondo una logica ispirata al criterio della neutralità tecnologica tra tutti i combustibili disponibili. La norma è improntata alla condivisibile necessità di puntare innanzitutto allo sviluppo delle tecnologie più mature, tra le quali indubbiamente il GNC per autotrazione, senza imporre ai

proprietari delle strutture di rifornimento oneri eccessivi di investimento e gestione degli impianti. **Si auspica quindi il mantenimento dell'impianto complessivo dell'articolo 18 e si raccomanda attenzione nell'evitare modifiche puntuali che possano introdurre elementi discriminatori anche involontari,** come ad esempio permettere che l'obbligo di dotarsi di nuove infrastrutture per la distribuzione dei diversi tipi di combustibili alternativi possa essere assolto realizzandone anche una sola tipologia.

Lo schema di decreto contiene una serie di misure che operano su quelli che sono gli ostacoli per una diffusione dell'infrastruttura.

Gli articoli 9 e 10 si pongono nell'ottica di semplificare i procedimenti di autorizzazione e **sono coerenti con l'obiettivo di definire procedure amministrative certe per la realizzazione delle infrastrutture previste dalla Direttiva DAFI e si auspica il mantenimento dell'attuale formulazione.** Analoghe considerazioni valgono per l'**articolo 13**, che contiene ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL.

L'articolo 19 mira a superare gli ostacoli a livello locale che possono disincentivare la diffusione dei veicoli a combustibili alternativi: con questo obiettivo infatti è previsto che gli Enti locali "possono consentire" la circolazione di tali veicoli nelle zone a traffico limitato. **Per rendere più efficace l'art. 19 si propone l'utilizzo di una formulazione più cogente rispetto a quella attuale, prevedendo che gli enti territoriali "consentono" la circolazione gratuita di veicoli alimentati a combustibili alternativi.** In questo modo, si eviterebbero comportamenti difforni a livello locale, spesso orientati alla mera riduzione del traffico veicolare piuttosto che alla riduzione delle emissioni locali. Si suggerisce inoltre di prevedere formule atte a supportare **l'introduzione di una regolamentazione omogenea per l'accesso alle ZTL sull'intero territorio nazionale,** sia per promuovere comportamenti degli Enti locali informati al principio di neutralità tecnologica, sia per dare certezza e univocità di messaggi al consumatore finale all'atto dell'acquisto di veicoli alimentati con combustibili alternativi.

L'articolo 21 contiene le disposizioni per la **definizione e l'aggiornamento della normativa tecnica** e attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, il potere di adottare decreti per l'aggiornamento

delle specifiche tecniche per i punti di ricarica elettrica e i punti di rifornimento di idrogeno e di gas naturale (CNG e GNL). Si tratta di un profilo che ha una valenza importante per garantire una piena attuazione delle misure contenute nello schema di decreto legislativo DAFI e per consentire il dispiegarsi dei relativi effetti in tempi coerenti con le raccomandazioni UE. Le norme essenzialmente tecniche devono potere essere definite e adeguate con rapidità in coerenza con l'evoluzione tecnologica dei combustibili alternativi, dei sistemi di accumulo e ricarica. **Per questa ragione si suggerisce di conservare l'attuale formulazione dell'art. 21. Soluzioni alternative tese a riportare la definizione della normazione tecnica a una responsabilità legislativa più allargata rischiano di pregiudicare la concreta e tempestiva attuazione del provvedimento;**

L'articolo 23 fa salve le disposizioni tributarie vigenti in materia di accise, cristallizzando il **regime di accise** in vigore. La norma è coerente con i bassi volumi di combustibili alternativi attualmente commercializzati e conferisce la necessaria prospettiva temporale di ritorno economico agli imprenditori chiamati ad investire nella fase di start-up dei combustibili alternativi. **Si suggerisce quindi il mantenimento dell'articolo 23 nella sua formulazione attuale.**

Per le ragioni qui esposte, confidiamo che l'assetto e l'equilibrio dello schema di decreto non venga modificato, che le misure previste non siano depotenziate ma rafforzate, anche attraverso i suggerimenti qui proposti.

Si ringraziano le Commissioni per aver ascoltato Anigas, confidando che le considerazioni qui esposte possano rappresentare un utile contributo e siano accolte con favore.