

PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Doc. XXVII n° 18

Proposte progettuali investimenti settori GPL e GNL

**Senato della Repubblica
Commissioni riunite 5a e 14a**

Audizione dell'11 marzo 2021

PREMESSA

ASSOGASLIQUIDI è l'Associazione di Federchimica che rappresenta a livello nazionale le Imprese produttrici, importatrici e distributrici di GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto) per uso combustione ed autotrazione, impegnate nel porre in essere gli investimenti necessari per lo sviluppo di tutta la filiera dei gas liquefatti: dalle infrastrutture di approvvigionamento fino alla distribuzione alle utenze finali.

Nel presente documento, in relazione a quanto contenuto nella Proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Doc. XXVII n° 18) approvato dal Consiglio dei Ministri, vengono poste all'attenzione della Commissione alcune idee progettuali volte a garantire una maggiore diffusione dell'utilizzo dei prodotti energetici gassosi, GPL e GNL quali carburanti alternativi e driver di sviluppo della mobilità sostenibile, leggera e pesante (sia stradale che marittima).

IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR) E LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il Piano dedica spazio ed idee progettuali al tema della mobilità sostenibile anche se – a nostro avviso – emerge la necessità che lo stesso su tale aspetto venga opportunamente integrato, se veramente si vogliono raggiungere gli obiettivi indicati.

In tale quadro, il GPL ed il GNL e le loro potenzialità si inseriscono nell'ambito di una delle tre linee fondamentali di sviluppo del Piano e, in particolare, si pongono come soluzioni già pronte e disponibili lungo l'asse strategico delineato della **transizione energetica nel settore della mobilità**.

Infatti, entrambi sono prodotti energetici il cui utilizzo consente di traguardare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti (rispetto ai carburanti tradizionali), in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e del *Green Deal* europeo (e ciò ancor più nello sviluppo della disponibilità di bioGPL e di bioGNL) e di miglioramento della qualità dell'aria nei centri urbani e delle acque interne e internazionali.

A tal riguardo - prima di individuare i dettagli delle nostre proposte – è, a nostro avviso, importante sottolineare come lo stimolo alla filiera industriale e di distribuzione dei prodotti gassosi GPL, metano e GNL sia necessario proprio nell'ottica di raggiungere gli obiettivi anche di **maggiore penetrazione delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti**, tramite la possibilità di supportare la crescita della disponibilità già oggi presente di **bioGPL, biometano e bioGNL**, in linea con gli obiettivi posti nello stesso PNRR nella **specifico linea M2C2 – Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile**.

Proprio all'interno dei progetti indicati dal PNRR *si ritiene quindi necessario ed opportuno prevedere apposite misure di stimolo e di sostegno agli investimenti nei settori dei prodotti gassosi (GPL, gas naturale e GNL) nell'ambito della linea progettuale di sviluppo della mobilità sostenibile.*

Su tale linea progettuale, ci permettiamo di segnalare che le revisioni del documento di PNRR che oggi è all'attenzione del Parlamento hanno, purtroppo, eliminato alcune indicazioni e progetti fondamentali per il supporto agli investimenti nel comparto della mobilità sostenibile, progetti senza i quali risulterà molto complesso raggiungere gli obiettivi ambientali di riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti e di miglioramento della qualità dell'aria.

Di seguito, quindi, indichiamo alcune nostre proposte progettuali che riteniamo debbano essere integrate nel PNRR che verrà sottoposto all'Unione Europea proprio con l'obiettivo di traguardare i target ambientali della mobilità sostenibile del prossimo futuro.

LE PROPOSTE PROGETTUALI PER IL SETTORE DEL GPL

Il GPL – insieme al gas naturale compresso ed al GNL – è indicato dalla direttiva comunitaria c.d. DAFI (dir. 2014/94/CE) come carburante alternativo.

Nel nostro Paese la rete di distribuzione del prodotto si è negli anni sviluppata a fronte degli investimenti portati avanti dalle Imprese e oggi può contare su 4.293 distributori, ben posizionati in tutte le regioni, isole comprese.

Rispetto alle altre realtà europee, l'Italia si posiziona come terzo Paese nell'Unione per consistenza della rete distributiva, dietro a Polonia e Germania. Rispetto a queste due realtà, però, il nostro Paese è quello in cui la rete distributiva si è sviluppata nella maniera più organica, coerentemente all'incremento della flotta circolante, efficientando in questo modo gli investimenti sostenuti, sia da un punto di vista economico, che di sostenibilità ambientale.

Purtroppo, però, i provvedimenti di lockdown e di riduzione importante della mobilità delle persone adottati a fronte della attuale situazione di emergenza sanitaria hanno comportato nel 2020 e stanno ancora comportando una perdita significativa dei volumi dei carburanti gassosi GPL e metano. Nel 2020, si è infatti rilevato un calo dei consumi del GPL quale carburante per l'autotrazione pari ad oltre il 20%.

Ciò si pone in contrasto con gli obiettivi di incremento del consumo dei citati prodotti, alla luce delle previsioni contenute nel D. Lgs. 257/2016 di recepimento della direttiva c.d. DAFI (promozione delle infrastrutture dei carburanti alternativi) e di quanto indicato anche nel Piano Nazionale Energia e Clima.

L'impatto dell'emergenza sanitaria ha poi avuto effetti negativi anche sul fatturato delle imprese impegnate sulla filiera della componentistica degli impianti di alimentazione a gas dei veicoli, con una riduzione di fatturato che per il mercato italiano è pari a circa il 20%. In proposito, va segnalato che si tratta di imprese che rappresentano un'eccellenza industriale italiana, con base nazionale ma con una forte presenza anche sui mercati internazionali.

Tutto ciò ha avuto impatti negativi sullo sviluppo dei carburanti alternativi gassosi con effetti anche sul contenimento delle emissioni ambientali soprattutto del parco auto più vetusto.

Risulta quindi necessario prevedere uno specifico progetto di sostegno ad una maggiore penetrazione dell'utilizzo dei carburanti gassosi GPL e gas naturale nel

trasporto leggero: ***incentivare ciò, a nostro avviso, non deve essere visto come uno specifico “sussidio”, bensì come un supporto alla mobilitazione di maggiori capitali privati (sia delle Imprese, sia dei consumatori) con un effetto replicativo virtuoso sia da un punto di vista economico sia – soprattutto – ai fini della promozione di trasporti più competitivi e sostenibili al servizio dell’economia del Paese.***

Alla luce di quanto indicato, la nostra proposta è quella di inserire nel PNRR una linea progettuale volta a prevedere **misure di promozione della conversione a GPL e gas naturale delle autovetture di classe Euro 4 e Euro 5**, richiesta che - a nostro avviso - rientra a pieno titolo negli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, in un'ottica di rilancio del comparto dell'automotive in chiave di mobilità sostenibile e di svecchiamento, in senso ambientale, del parco auto circolante.

Invero, le precedenti iniziative di incentivazione delle trasformazioni a GPL e metano dei veicoli da parte del Ministero dello Sviluppo Economico hanno portato a risultati di assoluto rilievo nel settore industriale ed economico italiano, con immediati benefici, anche per la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti, con particolare attenzione alle emissioni di polveri sottili che sono le prime responsabili dell'inquinamento atmosferico delle nostre città e dei relativi provvedimenti che i Sindaci sono costretti ad adottare di blocco della circolazione.

La proposta di incentivazione ha, infatti, come obiettivo la **conversione a gas di veicoli a benzina EURO 4 e EURO 5, garantendo un incentivo (per singolo veicolo) di 600 € per la conversione di veicoli a GPL e di 900 € per la conversione di veicoli a metano per il periodo di tre anni**, in linea con le tempistiche del PNRR.

Effettuando un'analisi sullo storico delle conversioni a gas, si evince che la misura proposta garantirebbe la **conversione di circa 495.000 veicoli, circa 430.000 in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale.

Vantaggi ambientali della misura

I vantaggi della trasformazione in veicoli a gas sono innumerevoli: dal punto di vista ambientale si ottengono considerevoli riduzioni in termini di emissioni di inquinanti atmosferici, con conseguente ritorno sulla qualità dell'aria e sulla salute dei cittadini, e di gas climalteranti. L'impatto ambientale della misura è quantificabile, infatti, in una **riduzione di circa 7,6 tonnellate di NOx e di circa 90.000 tonnellate di CO₂** nel periodo considerato nell'intervento proposto. Ovviamente, l'effetto ambientale positivo rimarrà consolidato anche negli anni successivi allo specifico intervento, con una riduzione media annua pari ad oltre 30.000 tonn. di CO₂ e di oltre 2,5 tonn. di NOx.

Vantaggi industriali della misura

Da un punto di vista industriale, la misura tende a promuovere l'utilizzo ed una maggiore diffusione di tecnologie ad appannaggio di un settore nazionale, quello della produzione di componentistica per gli impianti a gas, che rappresenta un'eccellenza nazionale a livello mondiale. A tale comparto, si aggiunge poi tutto il settore delle Imprese impegnate nella filiera di approvvigionamento e di distribuzione del gas, così come quello delle imprese artigiane (officine di

trasformazione) che procedono alla installazione sugli autoveicoli dei kit di alimentazione a gas. Si tratta, peraltro, di comparti che sono fortemente colpiti dall'attuale fase di emergenza sanitaria e dalle restrizioni connesse alle mobilità delle persone con effettivi negativi ancora oggi non ammortizzati e persistenti.

Vantaggi sociali della misura

Il parco auto italiano risulta tra i più vetusti e ciò anche in considerazione delle ridotte risorse economiche disponibili per il consumatore finale che non consentono di procedere all'acquisto di un autoveicolo nuovo (seppur oggetto di incentivi), anche in relazione all'ulteriore contenimento del potere di spesa delle famiglie (specie di quelle appartenenti alle fasce sociali più deboli) dovuto all'emergenza sanitaria in atto.

Pertanto, la misura proposta - oltre a promuovere una cultura automobilistica favorevole all'uso di carburanti alternativi - garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini (e tra questi di quelli appartenenti alle fasce sociali con meno disponibilità economica, anche in relazione all'impatto derivante dall'attuale crisi sanitaria e, quindi, non in grado di far fronte all'acquisto - seppur incentivato - di un'autovettura) in quanto consente loro, con una spesa contenuta, di contribuire al miglioramento delle performance ambientali del parco auto e di continuare ad usare il loro veicolo con l'alimentazione a gas, anche in relazione alla progressiva introduzione di divieti di circolazione già vigenti e futuri sempre più stringenti per i veicoli alimentati con carburanti tradizionali.

Relazione tecnica

Da un punto di vista economico, particolarmente significativo il risulta il gettito d'IVA e di imposte di prodotto risultante dalle trasformazioni a gas dei veicoli che verrebbero incentivate tramite la misura proposta.

Infatti, considerando il totale delle nuove conversioni a gas che si avrebbero con l'introduzione della misura incentivante, **si ottiene un gettito d'IVA pari ad oltre € 134 milioni, oltre € 116 milioni in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale in mancanza di incentivi.

A questa somma va aggiunto il **maggiore gettito di imposte** relative ai collaudi dei veicoli (in termini di imposte di bollo e diritti da riconoscere alla motorizzazione), **pari ad oltre € 20 milioni (circa € 18 milioni in più rispetto allo scenario tendenziale)**, al netto delle maggiori entrate nel bilancio statale derivanti dalle imposte dirette pagate dalle imprese di produzione ed installazione dei kit di trasformazione.

Dall'analisi si evince che il **costo della misura, stimato in circa € 300 milioni**, verrà in misura maggiore compensato dagli ulteriori gettiti derivanti dall'aumento delle conversioni e da quello proprio dello scenario tendenziale, configurandosi in circa **€ 145 milioni di oneri netti** per lo Stato.

Per quanto indicato, **riteniamo quindi che - proprio per la trasversalità degli impatti positivi della misura proposta, sia in termini di sostegno agli investimenti di settori produttivi di eccellenza nazionale con un moltiplicatore degli stessi in termini di incremento di valore aggiunto produttivo e di crescita occupazionale, sia per il circolo virtuoso che il progetto ha per le entrate fiscali e per i positivi effetti ambientali e sociali dello stesso - l'intervento risponda a tutti i criteri per poter essere inserito a ragione nei progetti del PNRR.**

LE PROPOSTE PROGETTUALI PER IL SETTORE DEL GNL

I dati del settore

L'ultimo aggiornamento dell'Osservatorio Ref-E sulla filiera degli usi finali del GNL mostra come, anche nel 2020, il settore sia stato caratterizzato da una forte dinamicità, che assume un significato ancor più rilevante se contestualizzata alla contrazione dei mercati a causa della crisi pandemica.

La crescita importante dell'infrastruttura di distribuzione posizione l'Italia al primo posto in Europa. Su tale primato è necessario evidenziare come la crescita della rete è stata possibile grazie ad investimenti di tipo privato ed alla attività di definizione di apposita normazione tecnica svolta fin da subito dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di prevenzione incendi al fine di garantire omogeneità del quadro normativo, sia tecnico che amministrativo.

A fine dicembre dell'anno scorso, infatti, si registra una forte espansione della rete distributiva, con un aumento dei punti vendita asserviti al rifornimento di mezzi pesanti (GNL-GNL) di circa il 34% rispetto all'anno precedente, con una consistenza pari a 94 stazioni di servizio, a cui vanno aggiunti 11 depositi di GNL (di tipo GNL-GNC) asserviti al rifornimento di mezzi leggeri tramite vaporizzazione del prodotto liquido e sua successiva compressione, per un totale di 105 punti vendita.

Lo sviluppo della rete di distribuzione di GNL quale carburante è avvenuta in maniera proporzionale all'aumento della domanda, guidata dall'incremento della flotta circolante di mezzi pesanti alimentati a GNL che, nel 2020, risultava costituita da circa 3000 unità (alle quali bisogna aggiungere il volume di mezzi "transfrontalieri" che non risultano immatricolati in Italia, ma che operano il rifornimento sul territorio nazionale, per un totale di 3500 mezzi circolanti nel nostro Paese). Inoltre, la versatilità della logistica del prodotto ne consente l'applicazione in diversi settori, permettendo di soddisfare anche il fabbisogno energetico di quelle realtà – sia residenziali che commerciali – non servite dalla rete di trasporto e distribuzione del metano. A tale proposito, ad oggi si registrano 4 reti canalizzate alimentate a GNL mentre, per quanto riguarda le utenze industriali off-grid, nel corso del 2020 si è registrato un incremento dei depositi di GNL che a fine anno hanno raggiunto le 30 unità.

Le nostre proposte di integrazione del PNRR per lo sviluppo di una filiera nazionale del GNL

Il quadro presentato fornisce una chiara indicazione sulle potenzialità del GNL nei diversi settori di utilizzo.

Purtroppo, invece, il PNRR non prevede più – a differenza di quanto era stato indicato nelle precedenti bozze dello stesso che, a nostro avviso, risultavano sul punto molto più complete - la definizione di una specifica e completa linea progettuale che supporti entro il 2025 la piena operatività di tutta la filiera del GNL.

Attualmente, il PNRR approvato dal Consiglio dei Ministri prevede per il GNL solo interventi molto puntuali e mirati (utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti a GNL), non considerando che **senza misure che coprano l'intera filiera, soprattutto dal punto di vista dello sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento, risulterà molto complesso raggiungere gli obiettivi di penetrazione del GNL anche nel trasporto pubblico locale.**

Anche per supportare tali specifiche misure **è quindi necessario che il Piano venga implementato in maniera consistente attraverso una linea progettuale specifica e completa sul GNL volta a garantire:**

- ✓ Supporto allo sviluppo delle infrastrutture nazionali, **favorendo la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento sul territorio nazionale**, anche tramite apposite misure di sostegno agli investimenti, al fine di garantire la crescita omogenea della distribuzione del prodotto;
- ✓ Misure per il trasporto marittimo, tramite la previsione di **norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti**, oltre alla allocazione di risorse che consentano alle Autorità di sistema portuale di definire idonee e **scontate tariffe portuali** per agevolare l'utilizzo di mezzi marittimi alimentati a GNL.
- ✓ Necessità di **provvedimenti premianti e di sostegno economico per gli armatori che decidano di investire nella costruzione di flotte navali alimentate a GNL** e la **realizzazione di unità navali** (bettoline) adeguate ai servizi di *Small Scale* e per il rifornimento *ship to ship*;
- ✓ **Estensione della possibilità di usufruire degli incentivi anche per quei volumi di bioGNL destinati alla navigazione internazionale**, oltre che nelle acque interne, massimizzando la penetrazione delle rinnovabili nel settore marittimo;
- ✓ **Misure per il trasporto stradale pesante:**
 - Necessità di definire **interventi incentivanti strutturali a favore dell'autotrasporto** (es: riduzione tariffe e canoni per utilizzo infrastrutture autostradali), che incidano positivamente e in modo permanente sull'economia d'uso del GNL nell'autotrasporto pesante;
 - Conferma degli **incentivi per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL, prevedendo un periodo di tempo in cui gli stessi possano diventare strutturali** a garanzia del supporto per le aziende di autotrasporto che decidano di investire nello svecchiamento con il GNL del parco dei loro mezzi, con evidenti benefici sia di moltiplicazione degli investimenti previsti sia ambientali per tutto il sistema;
- ✓ Misure per gli usi industriali, favorendo **l'impiego del GNL negli usi industriali off-grid**, anche attraverso l'introduzione di misure di premialità per i volumi di bioGNL utilizzati nelle utenze non collegate al servizio nazionale dei gasdotti, anche per il fatto che sono situate nelle aree più svantaggiate del nostro Paese.

Riteniamo che solo in una logica di filiera e di sostegno agli investimenti privati sia possibile per il nostro Paese poter contare su un progetto strategico di lungo respiro per lo sviluppo nell'utilizzo del GNL quale soluzione già pronta e disponibile per il trasporto pesante stradale e marittimo in un'ottica di decarbonizzazione e di riduzione delle inquinamento atmosferico nei settori considerati.



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas di petrolio liquefatti

PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Doc. XXVII n° 18

Proposte progettuali investimenti settori GPL e GNL

**Senato della Repubblica
Commissioni riunite V e XIV**

Audizione dell'11 marzo 2021

*Andrea Arzà
Presidente Assogasliquidi/Federchimica*

Federchimica-Assogasliquidi

ASSOGASLIQUIDI - FEDERCHIMICA è l'Associazione nazionale delle Imprese produttrici, importatrici, e distributrici di GPL e GNL per uso combustione ed autotrazione, impegnate nel porre in essere gli investimenti necessari per lo sviluppo di tutta la filiera dei gas liquefatti: dalle infrastrutture di approvvigionamento fino alla distribuzione alle utenze finali.

Aderiscono all'Associazione anche imprese operanti in attività collegate ai suddetti settori, quali:

- costruzione di apparecchi e recipienti per l'utilizzo del prodotto
- costruzione di mezzi di trasporto e relativa componentistica
- progettazione, costruzione e manutenzione impianti per la movimentazione
- manutenzione e riqualifica di recipienti fissi e mobili per lo stoccaggio ed il trasporto
- attività di servizio inerenti l'ambiente e la sicurezza
- attività di trasporto



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Piano nazionale di Ripresa e Resilienza

Il comparto dei gassosi

Il Piano dedica spazio ed idee progettuali al **tema della mobilità sostenibile** anche se – a nostro avviso – emerge la necessità che lo stesso su tale aspetto venga opportunamente integrato, se veramente si vogliono raggiungere gli obiettivi indicati.

In tale quadro, il **GPL** ed il **GNL** e le loro potenzialità si inseriscono nell'ambito di una delle tre linee fondamentali di sviluppo del Piano e, in particolare, si pongono come **soluzioni già pronte** e disponibili lungo l'asse strategico delineato della transizione energetica nel settore della mobilità. Entrambi, infatti, sono **prodotti energetici** il cui utilizzo consente di **raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti** (rispetto ai carburanti tradizionali), in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e del Green Deal europeo (e ciò ancor più nello sviluppo della disponibilità di bioGPL e di bioGNL) e di **miglioramento della qualità dell'aria nei centri urbani e delle acque interne e internazionali**.

A tal riguardo è importante sottolineare come lo **stimolo alla filiera industriale e di distribuzione dei prodotti gassosi GPL, metano e GNL** sia necessario proprio nell'ottica di raggiungere gli obiettivi anche **di maggiore penetrazione delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti**, tramite la possibilità di supportare la crescita della disponibilità già oggi presente di **bioGPL, biometano e bioGNL**, in linea con gli obiettivi posti nello stesso PNRR nella **specifica linea M2C2 – Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile**.

Proprio all'interno dei progetti indicati dal PNRR si ritiene quindi necessario ed opportuno prevedere apposite **misure di stimolo e di sostegno agli investimenti nei settori dei prodotti gassosi (GPL, gas naturale e GNL) nell'ambito della linea progettuale di sviluppo della mobilità sostenibile.**



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

GPL

Inquadramento settore e proposte

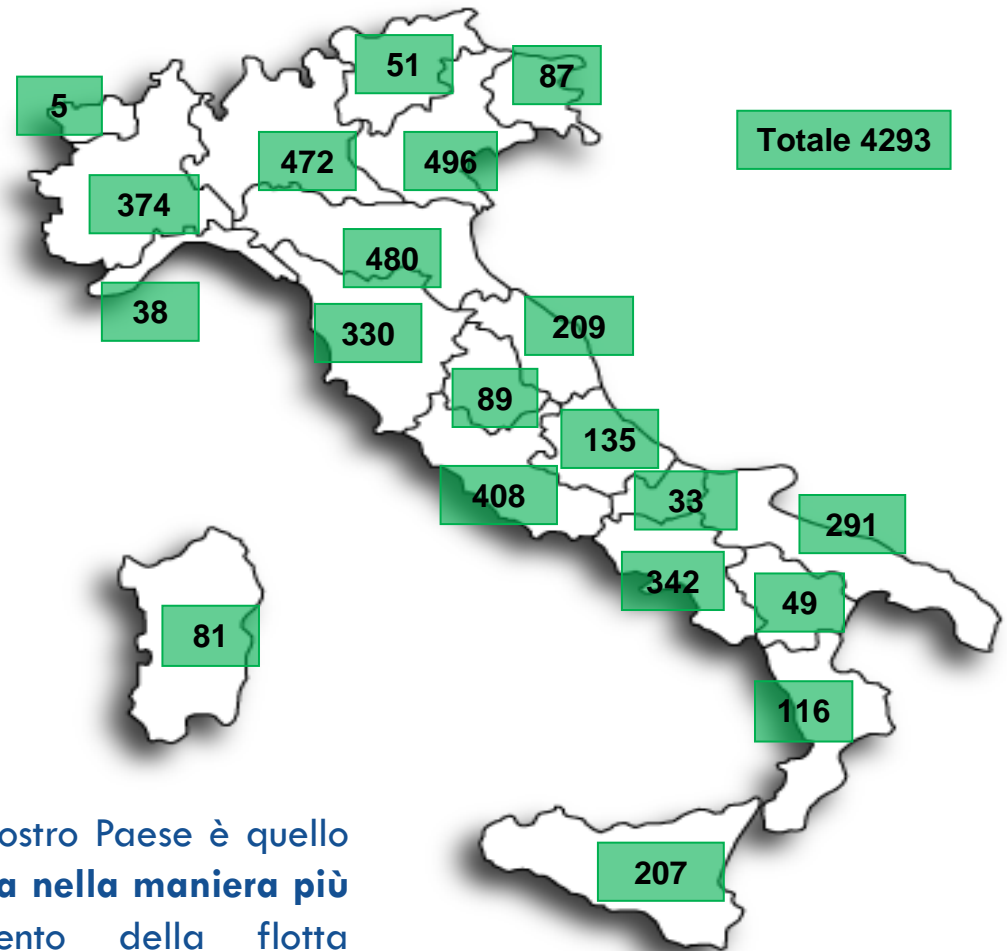
Il comparto del GPL

Collocamento nel quadro politico europeo e nel contesto comunitario

Il **GPL** – insieme al gas naturale compresso ed al GNL – è indicato dalla direttiva comunitaria c.d. DAFI (dir. 2014/94/CE) **come carburante alternativo**. Nel nostro Paese la rete di distribuzione del prodotto si è negli anni sviluppata, a fronte degli investimenti portati avanti dalle Imprese, e oggi può contare su **4.293 distributori**, ben posizionati in tutte le regioni, isole comprese.

Rispetto alle altre realtà europee, l'Italia si posiziona come terzo Paese nell'Unione per consistenza della rete distributiva, dietro a Polonia e Germania.

Rispetto a queste due realtà, però, il nostro Paese è quello in cui la **rete distributiva si è sviluppata nella maniera più organica**, coerentemente all'incremento della flotta circolante, **efficientando in questo modo gli investimenti sostenuti, sia da un punto di vista economico, che di sostenibilità ambientale**.



FEDERCHIMICA

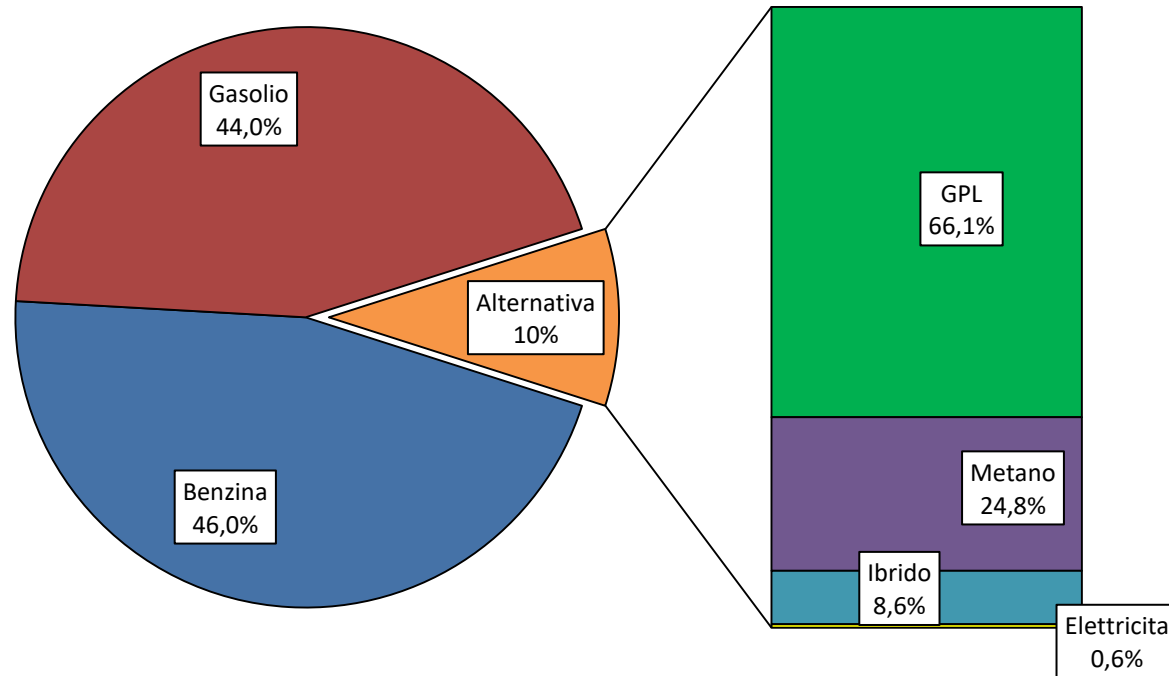
ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Focus mercato auto

Composizione parco auto circolante – La situazione ante COVID-19

Disaggregazione parco circolante 2019

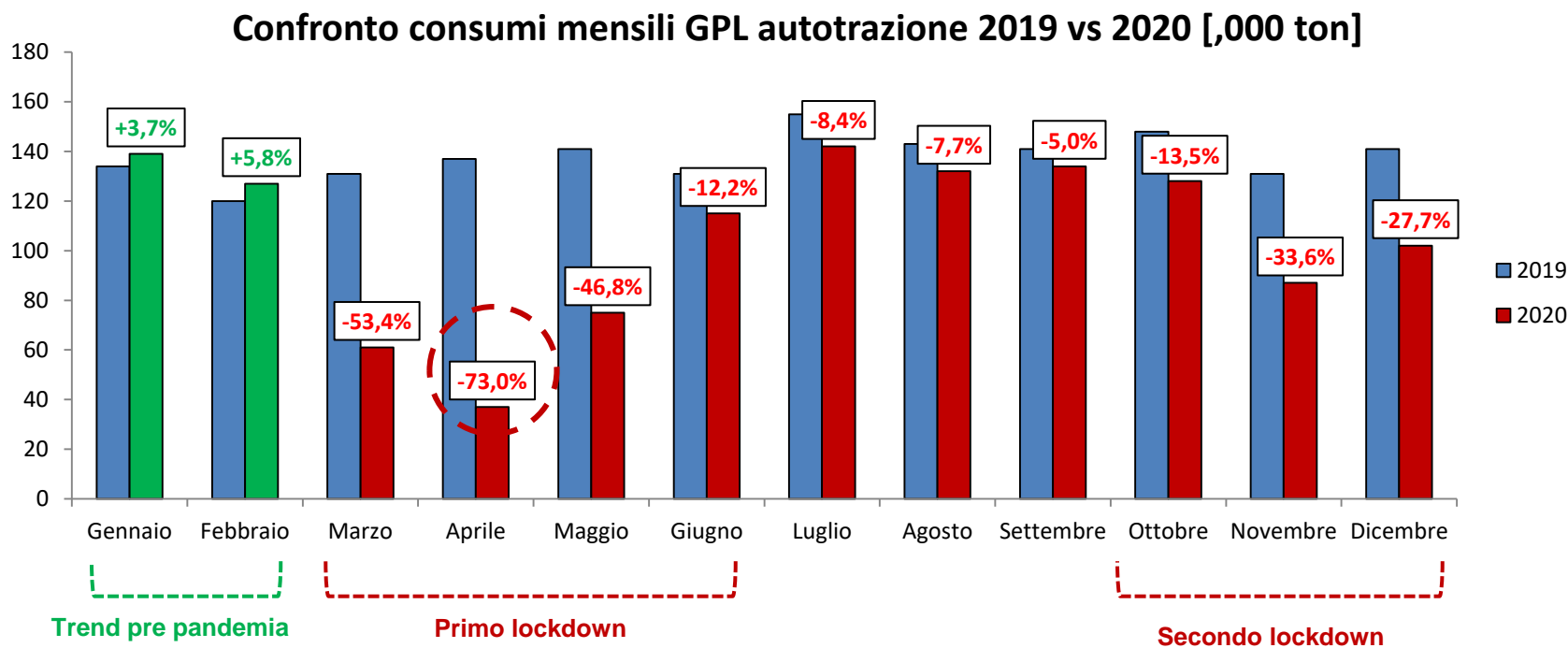


La solidità dell'infrastruttura di distribuzione, e la sua diffusione capillare nel territorio nazionale, oltre alle **proprietà ecologiche del prodotto**, hanno determinato una crescita della domanda, posizionando il GPL come **prima soluzione alternativa per diffusione** sul territorio nazionale, con una flotta circolante pari ad oltre 2,5 milioni di auto (**oltre il 66% di tutte le alimentazioni alternative**)

Focus mercato auto

L'impatto di COVID-19

Contrazione del mercato GPL auto - consumi



I provvedimenti di lockdown e di importante riduzione della mobilità delle persone, adottati a fronte della attuale situazione di emergenza sanitaria, hanno comportato nel 2020 e stanno ancora comportando una perdita significativa dei volumi dei carburanti gassosi GPL e metano.

Nel 2020, si è infatti rilevato **un calo dei consumi** del GPL quale carburante per l'autotrazione **pari ad oltre il 22%**, in netto contrasto con gli obiettivi di incremento del consumo dei citati prodotti, alla luce delle previsioni contenute nel Decreto di recepimento della direttiva c.d. DAFI e di quanto indicato anche nel Piano Nazionale Energia e Clima.



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Focus mercato auto

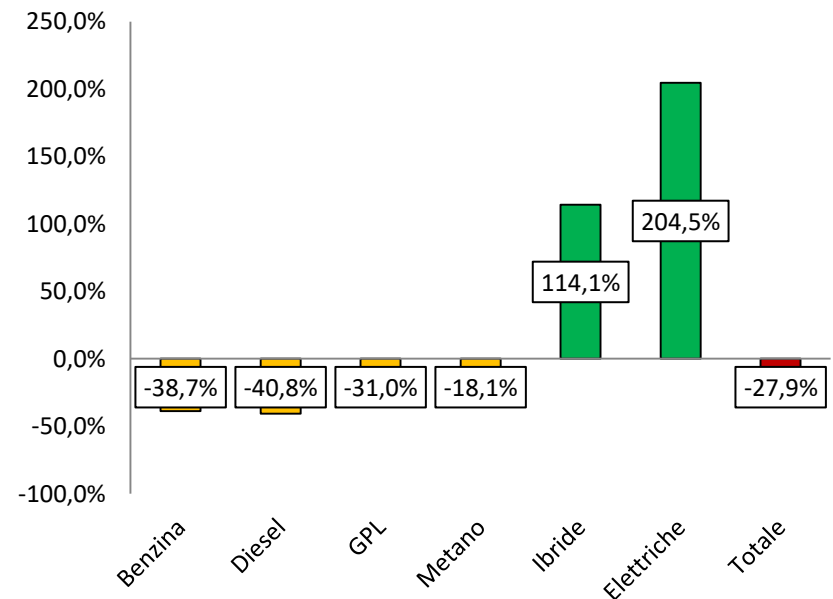
L'impatto del COVID-19

Contrazione del mercato - immatricolazioni

Trend negativo mercato auto

L'andamento del comparto automobilistico nel 2020 sconta pesantemente gli effetti legati all'emergenza sanitaria da COVID-19, con una perdita cumulata nel periodo gennaio-dicembre di oltre 500.000 veicoli immatricolati. Comparando i dati relativi al periodo di riferimento con quelli dello stesso del 2019, si registra una variazione negativa nelle immatricolazioni totali pari a circa il 30%, con dei **minimi registrati** nel periodo gennaio-aprile di circa il **-98%**. Disaggregando il dato per alimentazione si evince come il **calo delle immatricolazioni** non coinvolga solamente i veicoli tradizionali, ma **anche le alimentazioni alternative**, con decrementi pari a circa **-31% per il GPL** e circa **-20% per il metano**. I veicoli elettrificati ed elettrici, invece, potendo contare su misure incentivanti molto «pesanti», mostrano invece dei trend positivi.

A tale proposito risulta quindi necessario adottare delle misure che favoriscano la ripresa del settore automobilistico premiando tecnologie virtuose e ad appannaggio della filiera industriale italiana, riconoscendo al gas nella mobilità leggera (GPL, CNG) il proprio ruolo fondamentale nel contenimento delle emissioni di CO₂ e nella considerevole riduzione delle emissioni di polveri ed altri inquinanti atmosferici.



Piano nazionale di Ripresa e Resilienza

Proposta intervento efficientamento ambientale parco circolante

Proposta per l'introduzione di misure incentivanti alla conversione a gas

COSA: la misura è indirizzata a coloro che a decorrere dal 1° gennaio 2021 e fino al 31 dicembre 2023 installano impianti a GPL o a metano per autotrazione su autoveicoli di categoria M1 alimentati a benzina o gasolio di classe "Euro 4" o "Euro 5"

QUANTO: il contributo previsto è di 600 € per l'installazione di impianto a GPL e 900 € per uno a metano

IMPATTI MISURA:

- ✓ **Ambientali:** conversione di circa **430.000 veicoli in più** rispetto ad uno scenario tendenziale. Riduzione di circa **7,6 tonnellate di NOx** e di circa **90.000 tonnellate di CO₂** nel triennio, più ulteriori 30.000 tonn. di CO₂ e di oltre 2,5 tonn. di Nox annue
- ✓ **Economici:** si stima un **ritorno economico** pari a circa **134 milioni €**, generati dalle imposte sul valore aggiunto e sul costo delle pratiche auto per i collaudi. Questo extra gettito andrebbe a sottrarsi agli oneri a carico dello Stato
- ✓ **Industriali:** la misura tende a **promuovere un settore che rappresenta un'eccellenza nazionale a livello mondiale**, con un ulteriore indotto economico determinato dai maggiori introiti di aziende italiane (più tasse corrisposte)
- ✓ **Sociali:** garanzia del **diritto alla mobilità dei cittadini con minore disponibilità economica** che non possono permettersi l'acquisto un nuovo veicolo, anche in relazione all'impatto derivante dall'attuale crisi sanitaria

Piano nazionale di Ripresa e Resilienza

Misure di sostegno allo sviluppo dei gas per autotrazione

Cosa serve

- ✓ **Incentivi per la conversione a gas:** per quanto indicato - proprio per la **trasversalità degli impatti positivi della misura** proposta, sia in termini di sostegno agli investimenti di settori produttivi di eccellenza nazionale con un moltiplicatore degli stessi in termini di incremento di valore aggiunto produttivo e di crescita occupazionale, sia per il circolo virtuoso che il progetto ha per le entrate fiscali e per i positivi effetti ambientali e sociali dello stesso - **l'intervento risponde a tutti i criteri per poter essere inserito a ragione nei progetti del PNRR**
- ✓ Mantenere il **principio di neutralità tecnologica** nel definire le politiche per il raggiungimento degli obiettivi comunitari
- ✓ Integrare le misure volte alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti con gli aspetti relativi alla **qualità dell'aria ed alle emissioni inquinanti**
- ✓ Conferma **misure di sostegno per l'acquisto veicoli basso emissivi**, introducendo misure premianti all'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa, con un'attenzione particolare al **gas quale soluzione già pronta ed eccellenza della filiera produttiva ed impiantistica nazionale**
- ✓ **Valutazione degli impatti emissivi** delle differenti alimentazioni in un ottica di tipo **Well To Wheel o Life Cycle Assessment**, per meglio contestualizzare l'apporto delle singole filiere e sostenere lo sviluppo dei biocarburanti anche gassosi (Bio-GPL e Biometano)



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

GNL

Inquadramento settore e proposte

La logistica dei trasporti

L'impatto ambientale del settore

In accordo alle rilevazioni effettuate da ISPRA, il settore dei trasporti pesa circa il **31% sul totale delle emissioni di CO₂** registrate a livello nazionale.

Per raggiungere gli obiettivi di neutralità carbonica al 2050 è necessario strutturare un modello in grado di massimizzare i contributi che le diverse soluzioni possono offrire, sia in termini di intermodalità che di sinergia tra le differenti tecnologie.

In questo senso il GNL, per quanto riguarda il settore del trasporto pesante sia **stradale** che **marittimo**, risulta caratterizzato da un elevato grado di sostenibilità, sia in termini di impatti ambientali che economici:

- **Miglioramento qualità dell'aria:** emissioni quasi nulle di polveri, ~ -90% NO_x e SO_x (nel caso del trasporto marittimo quest'ultimo parametro rende il **GNL una soluzione primaria per il rispetto dei limiti imposti dall'IMO**)
- **Riduzione impronta di carbonio** settore, con riduzioni nell'ordine del 20% in raffronto ai carburanti liquidi
- **Evoluzione prodotto (bioGNL)**, azzerate le emissioni di CO₂ nel caso di liquefazione di biocarburante avanzato → economia circolare

Il GNL nella politica europea

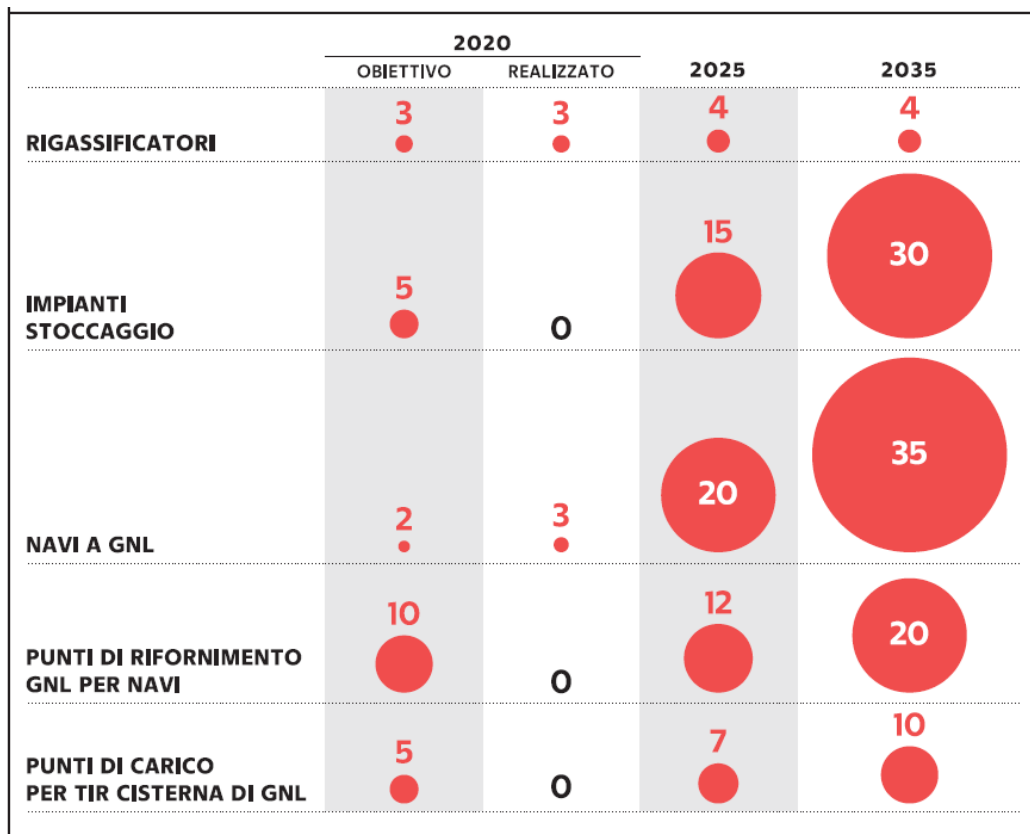
La Direttiva 2014/94/UE (c.d. DAFI), relativa alla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, individua il **GNL** nel novero dei **carburanti alternativi**, associando al prodotto un **ruolo primario nella transizione energetica del settore del trasporto pesante, sia stradale che marittimo**.

Gli Stati Membri, all'atto di recepimento della Direttiva, sono stati chiamati ad articolare dei piani di dettaglio per favorire lo sviluppo delle diverse soluzioni alternative. Relativamente al GNL il decreto italiano di recepimento della DAFI, D.lgs. 16 dicembre 2016 n. 257, definisce il Quadro Strategico Nazionale per la «fornitura di gas naturale liquefatto (GNL) per la navigazione marittima e interna, per il trasporto stradale e per altri usi»



Obiettivi DAFI e stato di implementazione

Confronto fra obiettivi e sviluppo infrastruttura di approvvigionamento



Per quanto riguarda l'infrastruttura di approvvigionamento, dal confronto con gli obiettivi previsti nel Quadro Strategico Nazionale emerge la **necessità di uno sviluppo della filiera a monte della catena distributiva e della conseguente introduzione di misure di sostegno economico, anche tramite i fondi del *Recovery Plan***. Relativamente agli impianti di tipo Small Scale sono presenti 8 progetti con iter autorizzativo attivato (di cui 2 previsti in consegna entro il 2021 e 4 con iter autorizzativo concluso) e 9 con iter autorizzativo non ancora attivato.

La previsione di **appropriate misure di sostegno** per lo sviluppo organico di un'infrastruttura di approvvigionamento garantirebbe una **crescita omogenea della logistica di distribuzione del prodotto** ed un **incremento della competitività dei settori industriali nazionali connessi**.

Obiettivi DAFI e stato di implementazione

Infrastruttura distribuzione: lo stato al 2020

- **Forte espansione della rete distributiva**, con un aumento dei punti vendita asserviti al rifornimento di mezzi pesanti (GNL-GNL) di circa il 34% rispetto all'anno precedente ed una consistenza pari a **105 stazioni di servizio**;
- **Incremento della flotta circolante di mezzi pesanti alimentati a GNL** che, a fine 2020, risultava costituita da circa 3000 unità (alle quali bisogna aggiungere il volume di mezzi “transfrontalieri” che non risultano immatricolati in Italia, ma che operano il rifornimento sul territorio nazionale, per un totale di **3500 mezzi circolanti**);
- **Versatilità della logistica del GNL** che ne consente l'applicazione in diversi settori, permettendo di soddisfare anche il fabbisogno energetico di quelle realtà – sia residenziali che commerciali – non servite dalla rete di trasporto e distribuzione del metano. A tale proposito, ad oggi si registrano **4 reti canalizzate** alimentate a GNL mentre, per quanto riguarda le **utenze industriali off-grid**, nel corso del 2020 si è registrato un incremento dei depositi di GNL che a fine anno **hanno raggiunto le 30 unità**.

Obiettivi DAFI e stato di implementazione

Confronto fra obiettivi e infrastruttura di distribuzione

Trasporto stradale

	Scenario di previsione Dafi			Scenario attuale
	2020	2025	2030	2020
Impianti di rifornimento di metano integrati con GNL	2%	10%	800	7,2% pari a 105 PV carburanti
Mezzi di trasporto pesante su strada a GNL veicoli nuovi			30.000 - 35.000	3.000

Relativamente all'infrastruttura distributiva asservita al settore del trasporto stradale pesante, il confronto con gli obiettivi individuati nel Quadro Strategico Nazionale denota una **crescita importante dell'infrastruttura di distribuzione, in merito alla quale l'Italia si posiziona al primo posto in Europa**. Bisogna sottolineare come la crescita della rete è stata possibile grazie ad **investimenti di tipo privato ed alla attività di definizione di apposita normazione tecnica svolta fin da subito dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di prevenzione incendi** al fine di garantire omogeneità del quadro normativo, sia tecnico che amministrativo.

Peraltro, a causa dell'assenza di un'infrastruttura di approvvigionamento nazionale, la logistica distributiva è attualmente dipendente da importazioni di prodotto da terminali esteri, con conseguenti effetti negativi nello sviluppo omogeneo della rete che evidenzia ancora carenze importanti nelle zone del centro-sud.

fonte: ref-e, rielaborazione Assogasliquidi



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Obiettivi DAFI e stato di implementazione

Confronto fra obiettivi e infrastruttura di distribuzione

Trasporto marittimo

	Scenario di previsione Dafi			Scenario attuale
	2020	2025	2030	2020
Mezzi navali alimentati a GNL di nuova costruzione	2	20	35	3
Conversione di mezzi navali alimentati a GNL	5	20	25	0
Punti di rifornimento del GNL per le navi che operano nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna	10	12	20	0

Anche in questo caso, dal confronto con gli obiettivi previsti nel Quadro strategico Nazionale emerge la necessità di uno sviluppo dell'infrastruttura di approvvigionamento, così come della disponibilità di mezzi navali alimentati a GNL, in modo tale da poter raggiungere gli obiettivi strategici del comparto delineati nella direttiva DAFI. Attualmente non esistono terminali con punti di rifornimento per le navi, sebbene tutti e tre i terminali di rigassificazione stiano effettuando degli studi di fattibilità per l'adeguamento (uno di questi in fase avanzata con procedimento autorizzativo in corso). Lo sviluppo di una rete di depositi Small Scale risulta un fattore determinante anche per lo sviluppo dei settori industriali connessi al trasporto marittimo quale, ad esempio, quello della cantieristica navale che ha necessità di misure di supporto per il rinnovo del naviglio in un'ottica «green».

fonte: ref-e, rielaborazione Assogasliquidi



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Piano nazionale di Ripresa e Resilienza

Misure di sostegno allo sviluppo del GNL: cosa serve

- ✓ Il PNRR non riesce a cogliere appieno le diverse dimensioni del GNL: a differenza del PNIEC, infatti, non viene considerata la **dimensione della sicurezza energetica e della strategicità del settore** per ridurre la dipendenza dalle attuali fonti di approvvigionamento, oltre a favorire la partecipazione dell'Italia al mercato Mediterraneo e globale del GNL, ponendola in concorrenza con i terminali del nord Europa;
- ✓ L'attuale formulazione del PNRR individua il GNL unicamente nel perimetro del trasporto pubblico locale, necessitando invece di opportune integrazioni al fine di **massimizzare le potenzialità del settore**, sia in relazione al **raggiungimento degli obiettivi ambientali** che in merito alla **sinergia delle diverse filiere industriali nazionali**;
- ✓ L'approccio adottato nel PNRR non risulta sufficiente per valorizzare al meglio la filiera del prodotto: in linea generale, a differenza di quanto era stato indicato nelle precedenti bozze del Piano (che a nostro avviso, risultavano sul punto più complete), nell'attuale versione del **documento manca la definizione di una specifica e completa linea progettuale** che supporti entro il 2025 la piena operatività di tutta la filiera del GNL;
- ✓ **Attualmente, il PNRR per il GNL adotta un approccio di tipo settoriale, senza delineare una strategia di sistema in una logica di filiera integrata**: sono previsti unicamente interventi molto puntuali e mirati (utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti a GNL), non considerando che senza misure che coprano l'intera filiera, soprattutto dal punto di vista dello sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento, risulterà molto complesso raggiungere gli obiettivi di penetrazione del GNL anche nel trasporto pubblico locale;

Piano nazionale di Ripresa e Resilienza

Misure di sostegno allo sviluppo del GNL: cosa serve

- ✓ **Supporto allo sviluppo delle infrastrutture nazionali**, favorendo la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento sul territorio nazionale, anche **tramite apposite misure di sostegno agli investimenti**, al fine di garantire la crescita omogenea della distribuzione del prodotto;
- ✓ **Misure per il trasporto marittimo**, tramite la previsione di norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti, oltre alla allocazione di risorse che consentano di definire **idonee e scontate tariffe portuali per agevolare l'utilizzo di mezzi marittimi alimentati a GNL**;
- ✓ **Provvedimenti premianti e di sostegno economico per gli armatori che decidano di investire nella costruzione di flotte navali alimentate a GNL e la realizzazione di unità navali** (bettoline) adeguate ai servizi di Small Scale e per il rifornimento ship to ship;
- ✓ **Estensione** della possibilità di usufruire degli **incentivi** anche per quei volumi di **bioGNL destinati alla navigazione internazionale**, oltre che nelle acque interne, massimizzando la penetrazione delle rinnovabili nel settore marittimo;
- ✓ **Misure per gli usi industriali**, favorendo l'impiego del GNL negli usi industriali off-grid, anche attraverso l'introduzione di **misure di premialità per i volumi di bioGNL utilizzati nelle utenze non collegate** al servizio nazionale dei gasdotti, anche per il fatto che sono situate nelle aree più svantaggiate del nostro Paese;



Piano nazionale di Ripresa e Resilienza

Misure di sostegno allo sviluppo del GNL: cosa serve

- ✓ **Misure per il trasporto stradale pesante:**
 - **Interventi incentivanti strutturali a favore dell'autotrasporto** (es: riduzione tariffe e canoni per utilizzo infrastrutture autostradali), che incidano positivamente e in modo permanente sull'economia d'uso del GNL nell'autotrasporto pesante;
 - **Conferma degli incentivi per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL, prevedendo un periodo di tempo in cui gli stessi possano diventare strutturali** a garanzia del supporto per le aziende di autotrasporto che decidano di investire nello svecchiamento con il GNL del parco dei loro mezzi, con evidenti benefici sia di moltiplicazione degli investimenti previsti sia ambientali per tutto il sistema.

Solo in una logica di filiera e di sostegno agli investimenti privati è possibile per il nostro Paese poter contare su un progetto strategico di lungo respiro per lo sviluppo nell'utilizzo del GNL quale soluzione già pronta e disponibile per il trasporto pesante stradale e marittimo in un'ottica di decarbonizzazione e di riduzione delle inquinamento atmosferico nei settori considerati.



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Grazie per l'attenzione