

## Senato della Repubblica

9<sup>a</sup> Commissione permanente (Industria, commercio, turismo,  
agricoltura e produzione agroalimentare)

Disegno di legge annuale per il mercato e la  
concorrenza 2022 (AS 795)

OSSERVAZIONI DI  
**FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI**

Settembre 2023

## **PREMESSA**

Assogasliquidi è l'associazione nazionale di Federchimica che rappresenta le Imprese della filiera dei gas liquefatti GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto), dalle infrastrutture di approvvigionamento primarie e secondarie fino alla distribuzione ai consumatori finali per gli impieghi sia come carburanti sia come combustibili.

Con la presente memoria, si desidera evidenziare alcune considerazioni su tematiche di interesse dei settori da noi rappresentati e che trovano disciplina nel Disegno di Legge recante *Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022*.

### **Articolo 3 (Servizi di cold ironing)**

Relativamente alle previsioni contenute nell'articolo 3 del disegno di legge in oggetto, concernenti i servizi di *cold ironing*, ci preme rappresentare alcune considerazioni generali sul tema, anche se non strettamente connesse alle specifiche previsioni normative contenute nel provvedimento in argomento.

In premessa, a nostro avviso, la serie di norme e disposizioni – sia di natura nazionale che di derivazione comunitaria – poste alla base dello sviluppo e degli incentivi dati al *cold ironing* non sono supportate da una piena e coerente analisi costi benefici che paragoni tale modalità ad altre soluzioni alternative volte a garantire la riduzione delle emissioni inquinanti in ambito portuale.

Invero, i benefici ambientali auspicati tramite l'utilizzo del *cold ironing* in ambito portuale dovrebbero correttamente essere valutati e confrontati anche con le possibilità offerte - con costi nettamente inferiori - tramite l'utilizzo del GNL come carburante per il naviglio vecchio e nuovo, e in maniera ancora più rilevante con l'utilizzo sempre maggiore di bioGNL.

Infatti, il GNL distribuito liquido, anche in considerazione della direttiva europea che lo individua nel novero dei carburanti alternativi, associando al prodotto un ruolo primario nella transizione energetica del settore del trasporto pesante (v.d. Direttiva 2014/94/UE c.d. "DAFI" ed il relativo decreto italiano di recepimento D.Lgs. 257/16), dovrebbe essere valorizzato tramite una spinta all'utilizzo in ambito marittimo per i positivi effetti ambientali che garantisce.

E questo non solo per l'utilizzo del GNL come carburante per la propulsione delle navi, ma anche come combustibile per il funzionamento dei servizi di bordo della nave stesse, evitando così le emissioni di sostanze inquinanti nell'ambito portuale.

Inoltre, gli sviluppi bio del prodotto lo qualificano come prodotto di pregio nel settore dei trasporti pesanti marittimi e terrestri, riuscendo a coniugare i benefici derivanti dalla riduzione delle emissioni inquinanti con una forte spinta verso la decarbonizzazione.

Infatti il bioGNL è costituito principalmente da biometano che, attraverso una serie di processi di raffreddamento e condensazione, viene liquefatto e in

condizioni di temperatura idonee (circa -160°C) può essere stoccato allo stato liquido in appositi recipienti criogenici e trasportato per essere poi immesso nei diversi canali di utilizzo.

In termini di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, i vantaggi nell'utilizzo del bioGNL a seconda della tipologia di feedstock utilizzato per la produzione, garantiscono riduzioni dell'ordine dell'80% fino al 180% (generando quindi un credito di carbonio) rispetto ai carburanti tradizionali.

L'utilizzo del GNL e del bioGNL offre, infatti, un duplice vantaggio ambientale, essendo contemporaneamente in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e di sostanze inquinanti (oltre -90% di PM, SO<sub>x</sub> ed NO<sub>x</sub>) rispetto ai prodotti tradizionali.

Si ritiene, dunque, che una corretta analisi costi-benefici delle migliori soluzioni da un punto di vista economico e ambientale, dovrebbe mettere in primo piano il GNL, quale prodotto in grado di raggiungere gli obiettivi ambientali in termini di riduzione delle emissioni inquinanti anche in ambito portuale e nelle fasi di stazionamento del naviglio, ad un costo nettamente inferiore rispetto ad altre soluzioni.

#### ***Articolo 4 (Disposizioni per la promozione della concorrenza nel settore del gas naturale)***

La disposizione contenuta nell'articolo 4 del disegno di legge in commento stabilisce che con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, su proposta dell'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA), sentita l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), sono definiti le condizioni, i criteri, le modalità e i requisiti tecnici, finanziari e di onorabilità per l'iscrizione, la permanenza e l'esclusione dei soggetti iscritti nell'Elenco dei soggetti abilitati alla vendita di gas naturale a clienti finali.

Con la presente nota, si evidenzia la necessità che nella definizione del decreto attuativo che dovrà dare attuazione alla disposizione di cui all'articolo 4 del disegno di legge, vengano tenute in debita considerazione le specificità che oggi vengono gestite relativamente alle aziende che distribuiscono esclusivamente GNL per tutti gli usi consentiti e che sono inserite anch'esse nell'elenco dei venditori di gas di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n.164.