

ASSEMBLEA PUBBLICA

FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI

ROMA, 15 LUGLIO 2021

INTERVENTO DEL PRESIDENTE

ANDREA ARZA'

Autorità, Colleghe e colleghi, Signore e Signori,

ringrazio tutti voi per la partecipazione alla nostra Assemblea pubblica di oggi che abbiamo voluto organizzare con la presenza fisica di alcuni di noi e dei Relatori che ci hanno dato la disponibilità a prendere parte al nostro evento.

Saluto tutti coloro che ci seguono in streaming oggi e che noi tutti speriamo di poter presto avere di nuovo in presenza.

Abbiamo voluto organizzare la nostra Assemblea con queste modalità – garantendo anche la partecipazione in presenza – per dare un segno della nostra ferma volontà di contribuire alla ripartenza piena delle attività e dell’impegno che ha caratterizzato i nostri settori che, gestendo un servizio di pubblica necessità quale quello dell’approvvigionamento dell’energia, sono stati sempre attivi nel garantire che ogni consumatore potesse contare sulla distribuzione del GPL e del GNL, senza alcuna soluzione di continuità durante tutto il periodo di lockdown connesso all’emergenza sanitaria.

Penso di poter affermare con certezza che ogni Impresa e ogni addetto dei settori da noi rappresentati ha profuso ogni “energia” al servizio del Paese, garantendo sicurezza energetica e servizio di elevato livello qualitativo al cliente, nel pieno rispetto dei Protocolli di sicurezza adottati.

Con questo non voglio dire che è stato tutto semplice, anzi è stato a volte molto complesso dal punto di vista sia gestionale ed operativo, sia dei risultati economici ed operativi delle nostre Imprese.

Nella consapevolezza che ancora alta deve essere la soglia di attenzione nei comportamenti di noi tutti, vogliamo però essere positivi e guardare al futuro delle nostre Imprese e del nostro Paese con idee progettuali nuove e con la consueta attenzione ai temi dell’ambiente e di uno sviluppo che sia sostenibile anche economicamente e socialmente.

Per questo motivo, abbiamo voluto impostare l’evento di oggi con una visione sul futuro che ci attende in termini di scenari di decarbonizzazione, al fine di analizzare la posizione dei comparti del GPL e del GNL - rappresentati da Federchimica-Assogasliquidi – in un’ottica di sostenibilità direi a “360 gradi”.

Prima di entrare nel vivo delle presentazioni tecniche e del successivo dibattito, vorrei però svolgere alcune brevi considerazioni sull'andamento del mercato nel corso del 2020 ed in questo primo semestre del 2021 e su ciò che, secondo la nostra visione, sarebbe necessario mettere in campo per garantire un approccio realmente “technology neutral”, l'unico - a nostro avviso - utile a vincere gli obiettivi molto ambiziosi e sfidanti di lotta ai cambiamenti climatici e di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

1. I dati di mercato

Il fabbisogno di GPL nell'anno 2020 è stato stimato dal Ministero per lo Sviluppo Economico in 2.917.000 tonn. (dati ancora provvisori), di cui 1.615.000 tonn. per uso combustione e 1.302.000 tonn. per uso autotrazione.

Rispetto ai consumi registrati nel 2019 si è rilevata una diminuzione nell'impiego del GPL - come consumo globale - pari all'11,4%, con una diminuzione del consumo del GPL uso combustione pari al 1,5% ed una diminuzione pari al 21,2% nell'utilizzo del GPL autotrazione. In merito all'immatricolazione di nuovi veicoli, si registra un decremento delle auto dotate già in fase di realizzazione del doppio sistema di alimentazione (-31,3% rispetto al 2019); analogamente per i veicoli convertiti si conferma un trend negativo (-40,6% rispetto al 2019), fenomeno che risulta nettamente negativo considerati i benefici ambientali che si avrebbero dotando un parco auto più “obsoleto” con un sistema di propulsione a GPL, come avrò modo di dettagliare nel prosieguo.

I dati provvisori dei primi cinque mesi del 2021, riferiti allo stesso periodo del 2020, mostrano un consumo globale di GPL pari a 1.270.000 tonn in aumento (+6,3%), ripartito in 774.000 tonn. per uso combustione (+3,5%) e 496.000 tonn. per uso autotrazione (+11,0%), dato, quest'ultimo, confermato da una netta ripresa delle immatricolazioni pari a +61,5%.

Per quanto riguarda il GNL, il 2020 conferma in pieno il trend evolutivo del prodotto sul mercato italiano, registrando un aumento della domanda del 23% rispetto all'anno precedente, attestandosi a circa 131.000 tonn. di prodotto.

Traino di questa crescita è da imputare, soprattutto, al marcato sviluppo dei punti vendita di GNL per il trasporto stradale: dall'ultimo aggiornamento dell'Osservatorio GNL di REF-E nel 2020 risulta che i distributori GNL per autotrazione si attestano su 94 impianti per la sola distribuzione del prodotto in fase liquida (+34% rispetto all'anno precedente) e 11 depositi GNL a servizio di impianti di distribuzione di metano gassoso. Ad oggi, il numero dei punti vendita carburanti è in ulteriore crescita e si attesta su 101 stazioni di servizio che erogano GNL. A questi si aggiungono 30 impianti a servizio di utenze *off-grid* e 4 depositi di GNL a servizio di reti canalizzate isolate.

Per ciò che riguarda la logistica degli approvvigionamenti, il 2020 ed i primi mesi del 2021 sono stati particolarmente ricchi di sviluppi per iniziative volte alla realizzazione di depositi di stoccaggio di piccola taglia. Nello scorso mese di maggio, infatti, si è registrato il primo rifornimento del deposito di Higas nel Porto di S. Giusta (Oristano), in aggiunta al quale si rilevano altri 8 impianti con un iter autorizzativo avviato presso il MISE.

2. Ambiente e sostenibilità delle scelte

Nell'attuale e complesso scenario, il tema dell'ambiente e di una transizione ecologica che sia realmente sostenibile a livello anche sociale ed economica è ormai il driver fondamentale delle scelte che devono essere compiute.

Le Imprese rappresentate da Assogasliquidi – per entrambi i comparti del GPL e del GNL – sentono molto forte la responsabilità di essere parte attiva e propositiva affinché possano porsi le basi per garantire un accesso all'energia che sia realmente *“affordable”* per ogni cittadino, a prescindere dalla sua collocazione geografica e dalla sua disponibilità economica. E ciò risulta ancor più vero oggi che gli effetti della pandemia hanno, purtroppo, indebolito in molti casi il potere di spesa dei consumatori finali.

Noi riteniamo che le scelte ambientali debbano essere sostenute da dati tecnico/scientifici in primo luogo, ma anche da molto pragmatismo che deve consentire di sfruttare il potenziale di tutte le fonti e vettori energetici, senza una visione aprioristica che fondi gli scenari futuri solo su alcune energie, senza tenere conto di una corretta analisi costi/benefici.

Per questo motivo abbiamo ritenuto utile proporre oggi un approfondimento tecnico da parte di RSE – per il quale ringrazio, fin da ora, il Prof. Delfanti e l'Ing. Gaeta – che riteniamo possa fornirci dati ed analisi che consentono di analizzare la posizione dei prodotti gassosi GPL e GNL, sia nel settore del termico, che in quello dei trasporti al 2030, basandosi su una corretta valorizzazione delle peculiarità ambientali delle due fonti di energia e del valore aggiunto connesso alla già presente infrastrutturazione della rete di approvvigionamento e di distribuzione, senza necessità di ulteriori costi e oneri per la collettività.

Partendo dal settore dei trasporti, riteniamo che sia fondamentale valorizzare la risorsa gas in tutte le sue forme - GPL, GNL e CNG – anche per supportare le scelte di investimento che le Imprese stanno già ponendo in essere per garantire la disponibilità di prodotti bio e rinnovabili.

Nel settore del trasporto leggero, non possiamo non fare i conti con un parco circolante in cui una quota consistente è composta di vetture ormai obsolete. Per tali vetture, a nostro avviso, la soluzione più pronta e disponibile – insieme al sostegno all'acquisto di veicoli nuovi – è la loro conversione all'alimentazione a gas, ricordando che il GPL – insieme al gas naturale compresso ed al GNL – è indicato dalla direttiva comunitaria c.d. DAFI 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, da un punto di vista sia 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 21%.

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 – peraltro più volta oggetto di specifiche proposte emendative nei diversi provvedimenti che si sono succeduti in questo ultimo anno - è quella di adottare **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 di rilancio del comparto dell'automotive in chiave di mobilità sostenibile e di svecchiamento, in senso ambientale, del parco auto circolante.

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.**

Effettuando un'analisi sullo storico delle conversioni a gas, si evince che la misura proposta garantirebbe la **conversione di circa 430.000 in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale, con una **riduzione di circa 7,6 tonnellate di NOx e di circa 90.000 tonnellate di CO₂** nel periodo considerato nell'intervento proposto. 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.

La misura proposta presenta rilevanti effetti non solo in materia ambientale ma anche di sostenibilità sociale ed economica: il parco auto italiano risulta tra i più vetusti in Europa e ciò anche in considerazione delle ridotte risorse economiche disponibili per il consumatore finale, ulteriormente aggravate dalla fase pandemica, che spesso non consentono di procedere all'acquisto di un autoveicolo nuovo; la misura proposta, invece, consente al consumatore, con una spesa contenuta, di contribuire al miglioramento delle performance ambientali del proprio veicolo e di continuare ad usarlo con l'alimentazione a gas, anche in caso di divieti di circolazione già vigenti e futuri sempre più stringenti per i veicoli alimentati con carburanti tradizionali.

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 considerato come meritevole di sostegno in un'ottica di sviluppo di una mobilità green che sia anche disponibile per tutte le fasce della popolazione.**

Per quanto riguarda poi il **settore del GNL** – particolarmente votato per il trasporto pesante sia stradale che marittimo – riteniamo necessario giungere alla **conferma delle misure di supporto all'acquisto dei mezzi (con un attenzione maggiore in termini di differenziali dell'incentivo rispetto alle motorizzazioni tradizionali), ma anche alla definizione di misure strutturali che incidano positivamente sull'economia d'uso del mezzo, quale ad esempio la riduzione dei pedaggi autostradali** per i veicoli alimentati a GNL (come peraltro già avvenuto in altri Paesi dell'Unione Europea).

Quanto sopra delineato corrisponde – a nostro avviso – alla necessità di coniugare le scelte ambientali con quelle sociali ed economiche e soprattutto di tenere in debita considerazione non solo gli aspetti connessi alla riduzione delle emissioni di CO₂ ma anche degli altri inquinanti.

Per tale profilo e relativamente al **settore del termico**, le politiche comunitarie e quelle nazionali hanno evidenziato negli anni che questo tema si presta anche a strumentalizzazioni volte a favorire scelte solo in parte scientificamente condivisibili. Siamo stati testimoni di situazioni che hanno fortemente incentivato fonti energetiche apparentemente “pulite” che passate al vaglio di un setaccio scientifico approfondito hanno evidenziato impatti ambientali ben più importanti rispetto ai benefici promessi.

In tal senso l'azione dell'associazione tesa a diffondere i dati scientifici sugli impatti ambientali della combustione di combustibili solidi (legna e pellet) impiegati per il riscaldamento domestico ha contribuito al raggiungimento di importanti risultati nel modificare la percezione comune su questa fonte energetica.

Nell'ultimo periodo sono stati quindi adottati strumenti utili ma – a nostro avviso – ancora non sufficienti per poter garantire una vera “inversione di rotta”, soprattutto alla luce della recente condanna che l'Italia ha avuto presso la Corte di Giustizia UE proprio per non aver rispettato i limiti connessi all'emissioni di polveri sottili.

Infatti, i valori emissivi anche degli apparecchi più performanti alimentati a combustibili solidi sono comunque ampiamente superiori a quelli dei prodotti gassosi (GPL e gas naturale).

Peraltro, il periodo di più stretto lockdown con le restrizioni poste alla mobilità ed alle industrie ha dimostrato come le emissioni di polveri sottili non siano conseguentemente diminuite nelle aree a più forte inquinamento, come quelle del Bacino Padano, proprio in considerazione del contributo quasi totale rappresentato dalla combustione della biomassa.

Alla luce dei dati scientifici incontrovertibili sull'impatto ambientale negativo della combustione della biomassa impiegata negli impianti singoli da riscaldamento – dati corroborati da quanto è stato rilevato durante il periodo di chiusure legate all'emergenza sanitaria - è necessario procedere tramite:

- la revisione delle disposizioni del c.d. Conto termico per prevedere che le misure di incentivo ivi previste si applichino esclusivamente per la sostituzione di impianti vetusti a legna o pellet con analoghi impianti a biomassa ma solo se certificati “5 stelle”.
- l'esclusione della possibilità di accedere alle detrazioni fiscali per l'acquisto e la sostituzione di un impianto a biomassa quando l'unità abitativa è già servita da un impianto di riscaldamento a gas (metano o GPL);

- l'introduzione di uno specifico divieto di utilizzo di impianti a biomassa (legna o pellet) se non classificati "5 stelle" e se l'abitazione è già servita da un impianto a gas.

Solo operando nel senso indicato è possibile veramente "aggredire" in modo efficace il problema dell'inquinamento atmosferico che affligge i nostri territori e tutelare la salute di tutti noi: è questa una responsabilità delle scelte politiche ed amministrative che riteniamo non possa essere più elusa.

3. La sostenibilità tecnica e la sicurezza dei nostri settori

Da sempre le Imprese che rappresentiamo sono consapevoli della necessità di gestire le attività con un'attenzione massima alla sicurezza ed al rispetto dei più elevati standard tecnici.

Il nostro settore è caratterizzato da una rilevante componente industriale che copre trasversalmente competenze afferenti ad amministrazioni diverse ed è fortemente influenzato dalle scelte normative nazionali e comunitarie su numerosi argomenti.

L'approccio del settore verso i temi della sicurezza e l'esperienza maturata nella lunga storia industriale hanno permesso di instaurare un rapporto costruttivo con le amministrazioni competenti sulle molte tematiche di interesse per la nostra industria.

La collaborazione su tale fronte – sempre nel rispetto dei rispettivi ruoli – sia con il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco che con INAIL ha garantito nel tempo al nostro Paese di avere un quadro normativo unico in Europa, direi esempio di eccellenza dell'Italia in Europa e nel mondo.

Si tratta di un quadro normativo che nel tempo ha bilanciato gli obiettivi di sicurezza con quelli di omogeneità procedurale e di adeguamento agli sviluppi tecnologici.

In particolar modo, per quanto riguarda il settore del GNL, il lavoro di definizione di guide tecniche e di norme sviluppato dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco (dai punti vendita carburanti, agli impieghi del GNL negli usi off grid, ai depositi di small scale LNG e da ultimo alla emananda guida per le operazioni di bunkeraggio) ha consentito al settore di svilupparsi all'interno di un quadro di indicazioni chiare ed omogenee. Le semplificazioni ottenute con il decreto legge di settembre del 2020 sul tema delle verifiche sui serbatoi di GPL attraverso la tecnica innovativa delle emissioni acustiche hanno fornito ulteriori sviluppi positivi al framework tecnico e di sicurezza.

Le aspettative per il futuro sono, quindi, legate all'accelerazione di processi di semplificazione e di continuo allineamento delle principali disposizioni normative alle innovazioni tecnologiche che caratterizzano il nostro comparto, al fine di garantire anche per questo aspetto una piena sostenibilità delle nostre attività.

4. La lotta all'illegalità nel settore del GPL e la sostenibilità sociale

Il settore è impegnato da tempo in una lotta contro i comportamenti scorretti e non in *compliance* con le norme che regolano le attività di distribuzione e vendita di GPL in bombole e piccoli serbatoi.

Gli strumenti messi in campo dal Ministero per lo sviluppo economico (come ad esempio il sistema di monitoraggio), insieme al Comando generale della Guardia di Finanza nell'ultimo periodo hanno dato alcuni risultati importanti nell'attività di contrasto all'illegalità.

Nell'ultimo anno diverse sono state le operazioni condotte dai reparti della Guardia di Finanza soprattutto in aree molto sensibili del territorio, operazioni che hanno consentito di individuare gestioni di attività completamente al di fuori delle norme vigenti, con grave danno sia in termini di sicurezza delle attività, sia per gli ovvi risvolti in termini economici e fiscali.

Assogasliquidi ritiene che la strada intrapresa sia quella giusta e che sia necessario intensificare le attività di verifica e controllo, tramite una collaborazione stretta tra i diversi territori interessati ai fenomeni di illegalità e tra le diverse amministrazioni coinvolte.

In tal senso, la presenza oggi al nostro evento del Comando generale della Guardia di Finanza testimonia l'attenzione che viene posta al contrasto dei fenomeni di illegalità, con importanti e benefici effetti sia in termini di sicurezza sia per la tutela del consumatore, ribadendo il ruolo sociale che le nostre Imprese svolgono nell'approvvigionamento energetico soprattutto di quella fascia di popolazione che si trova nelle aree più disagiate del nostro territorio e pertanto non raggiunte dalla rete dei metanodotti.

Da parte di Assogasliquidi e delle Imprese associate continuerà ad essere massima l'attenzione su questo tema e sullo sviluppo di ogni forma di collaborazione ritenuta utile per garantire che chi intende svolgere attività di distribuzione e vendita di GPL siano solo operatori seri, in possesso dei requisiti previsti dalle disposizioni e che operano rispettano le norme poste a tutela della pubblica e privata incolumità.

5. Le sfide del pacchetto “Fit for 55” e lo sviluppo bio e rinnovabili del GPL e del GNL

La Commissione europea ha presentato proprio ieri il cd Pacchetto “Fit for 55”: si tratta di una serie di provvedimenti che vanno a modificare in maniera molto rilevante le principali direttive di riferimento per il settore energetico nell'ottica del raggiungimento di nuovi e sfidanti obiettivi di riduzione della CO2 al 2030.

Una prima rapida lettura delle anticipazioni di quanto proposto dalla Commissione desta molte perplessità e lascia intravedere rischi forse non ben calcolati di penalizzazione del settore produttivo nazionale e comunitario, senza peraltro alcuna garanzia certa del raggiungimento nei tempi prefissati degli obiettivi climatici.

Per esempio, la tassazione energetica proposta – nelle sue anticipazioni – risulta molto impattante non solo per le Imprese ma in primo luogo proprio per consumatori e rischia di fornire un segnale negativo soprattutto a quei mercati, come quello del gas, che rappresenta un'eccellenza industriale Italiana e che sta ponendo in essere importanti investimenti per raggiungere gli obiettivi di penetrazione delle rinnovabili tramite il GPL bio e rinnovabile, il BioGNL ed il biometano.

Anche l'eventuale estensione della normativa in materia di ETS ai settori del riscaldamento e dei trasporti rischia – a nostro avviso – di inserire un meccanismo di double counting delle emissioni, soprattutto se tale estensione viene vista in connessione con il nuovo schema di tassazione energetica e degli obiettivi posti dal regolamento sui limiti di emissioni per le vetture leggere, i veicoli commerciali leggeri e pesanti.

A tal riguardo, risulta essenziale che tali provvedimenti vengano modificati per tenere in considerazione la necessità di **valutare gli impatti emissivi delle differenti alimentazioni in un ottica di tipo Well To Wheel oppure di Life Cycle Assessment**, per meglio contestualizzare l'apporto delle singole filiere e sostenere lo sviluppo dei biocarburanti anche gassosi (Bio-GPL, Biometano e Bio-GNL).

Proprio su tale aspetto voglio spendere l'ultima parte del mio intervento per sottolineare come le Imprese associate siano consapevoli delle sfide che le attendono e della responsabilità che hanno verso la collettività nel mettere a disposizione risorse ed investimenti per contribuire a decarbonizzare i nostri prodotti. E ciò a maggior ragione a seguito delle novità introdotte dal recente decreto legge che fissa le regole di Governance del PNRR e specifiche misure di semplificazione e che individua le infrastrutture di GPL/bioGPL e di GNL/bioGNL come strategiche, indifferibili ed urgenti ai fini del raggiungimento degli obiettivi del Piano nazionale Energia e Clima.

Infatti, per quanto riguarda il GPL, dalla produzione delle bioraffinerie (oggi in Italia quelle di Eni di Venezia e di Gela) deriva (insieme a biodiesel e bio-nafta) anche bioGPL che – seppure in quantità ancora contenute – è già immesso nella rete di distribuzione dei carburanti e valorizzato per gli adempimenti connessi alla direttiva comunitaria sulla qualità dei carburanti.

A tendere è previsto un incremento della disponibilità di bioGPL proprio in connessione all'aumento della produzione delle bioraffinerie e di numerosi altri processi che consentono di produrre bioGPL.

Sviluppi prossimi si avranno anche sul fronte della possibilità di miscelare al GPL prodotti rinnovabili derivanti da processi virtuosi di economia circolare.

E' possibile quindi stimare che l'intero consumo di GPL al 2050 – sia per gli usi termici che per quelli del mercato auto – sarà interamente coperto da bio GPL e GPL rinnovabile.

A tal proposito, **risulta fondamentale che le normative anche di derivazione europea accompagnino tale sviluppo sia attraverso un esplicito riconoscimento del bio GPL e del GPL rinnovabile tra le fonti previste ed incentivate nella normativa sulle fonti rinnovabili, sia attraverso un maggior supporto all'utilizzo del prodotto bio nel settore dei trasporto; per un coerente sviluppo del mercato risulta necessaria, inoltre l'estensione delle misure di incentivo (ora previste solo per l'impiego quale carburante) anche per il suo uso nel settore del riscaldamento ed industriale.**

Analoghe necessità sussistono anche per lo **sviluppo del mercato e della distribuzione di bioGNL**. Vari sono i progetti oggi presenti nel nostro territorio per produrre bioGNL tramite la liquefazione del biometano: nel 2020 sono entrati in operatività in Italia i primi due impianti di liquefazione del bio GNL, che utilizzano il gas naturale proveniente dai digestori di sostanze organiche.

Anche in questo settore è necessaria una **revisione “ragionata” dell’attuale normativa che incentiva l’utilizzo del biometano nel settore dei trasporti che non sempre riesce a coprire alcune peculiarità della distribuzione del bioGNL, nonché la previsione della possibilità di accedere agli incentivi per l’utilizzo del prodotto non solo negli usi industriali o a mezzo rete, ma anche per l’utilizzo quale carburante nella navigazione in acque internazionali** (e non solo interne, come invece è previsto in modo limitante dal framework legislativo nazionale e comunitario).

Le Imprese ci sono, sono attente agli sviluppi degli obiettivi ambientali e pronte ad investire per garantire alla collettività che il gas nelle sue diverse forme sia non solo la fonte di energia su cui basare la transizione ecologica, ma la fonte del futuro bio e rinnovabile per le importanti sfide che attendono il nostro Pianeta.

La nostra richiesta ed il nostro auspicio – che sono certo che emergeranno anche nell’ambito del dibattito che si svilupperà nella Tavola Rotonda di questa giornata – sono che le Istituzioni politiche, regolatorie e di gestione siano al nostro fianco a livello nazionale, ma anche e soprattutto comunitaria per far “vincere” ancora una volta l’Italia e le sue eccellenze industriali.

Vi ringrazio per l’attenzione e lascio la parola a Sandro Marini che guiderà i lavori di oggi.