

**ASSEMBLEA PUBBLICA**

**FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI**

**ROMA, 23 luglio 2024**

**INTERVENTO DEL PRESIDENTE**

**MATTEO CIMENTI**

Sig. Ministro, Autorità, Colleghe e colleghi, Signore e Signori,

ringrazio tutti voi per la partecipazione alla nostra Assemblea pubblica di oggi che abbiamo l'onore di tenere in questa prestigiosissima sala messaci a disposizione dal Sig. Ministro, Sen. Adolfo Urso a cui vorrei esprimere il più vivo ringraziamento mio personale e di tutta Assogasliquidi.

Siamo all'interno del Dicastero per le Imprese ed il Made in Italy e questo testimonia l'attenzione dell'intero Governo per la tematica della energia ed in particolare per le nostre realtà imprenditoriali fortemente radicate nel nostro Paese ma anche impegnate in modo rilevante a portare l'eccellenza del nostro Made in Italy nel mondo.

La nostra Assemblea si svolge poi in un momento importante e delicato e cioè subito dopo l'elezione del nuovo Parlamento europeo ma subito prima del delinarsi completo delle altre Istituzioni comunitarie.

La dimensione europea assume per tutti – ma ancor più per i settori del GPL e del GNL quali prodotti energetici al centro del percorso di decarbonizzazione – un significato sempre più rilevante.

Il nostro auspicio è che la nuova Commissione che si andrà a comporre – insieme al nuovo Parlamento europeo appena eletto – sappiano trovare i necessari equilibri per garantire che il percorso di sostenibilità sia pragmatico e non ideologico, riuscendo a coniugare le esigenze ambientali con quelle economiche, industriali e sociali, per una transizione inclusiva e giusta.

Assogasliquidi è pronta a fornire idee, spunti di lavoro, elaborazioni di progetti di forti investimenti per garantire lo sviluppo dei comparti dei gas liquefatti (GPL e GNL) in un'ottica sempre più bio e rinnovabile, ma con un'attenzione ai bisogni dei consumatori ed al loro concreto potere di spesa.

Prima di entrare nel vivo degli interventi e del dibattito, vorrei svolgere alcune brevi considerazioni su alcuni dati dei nostri mercati e sui dossier aperti che ci vedono impegnati quotidianamente in un proficuo confronto con le Istituzioni a sostegno delle nostre Imprese.

## **SETTORE GPL**

Voglio cominciare manifestando con chiarezza che per noi il GPL grazie alle sue caratteristiche può essere considerato una delle «energie del futuro» che avrà un ruolo fondamentale nella transizione energetica: per noi il GPL non è un vettore che deve accompagnare il mercato della energia fino a una sua impossibile e velleitaria integrale elettrificazione.

Quando si parla di transizione energetica, dobbiamo abbracciare un concetto di **transizione che possa essere equa e giusta per tutti**, oltre che possibile, concreta e non ideologica. **La sostenibilità non può prescindere dall'analisi dell'intera filiera, ovvero neutralità dei combustibili, neutralità tecnologica e analisi del ciclo di vita.**

Il GPL attraverso la progressiva introduzione sul mercato di GPL e DME bio e rinnovabili è quindi un vettore utile raggiungere gli obiettivi del Green Deal europeo, che non richiede nessun costo per il consumatore finale per il suo utilizzo.

### ***L'andamento dei mercati***

Rispetto ai consumi registrati nel 2022, nel 2023 si è rilevato un consumo globale di GPL in lieve incremento (+0,6%), con un aumento del consumo del comparto della combustione pari allo 0,8% e quello dell'autotrazione pari allo 0,3%.

## ***Il comparto auto***

Va però subito evidenziato che - per quanto riguarda i dati relativi al comparto auto - siamo ancora molto lontani dai livelli pre-pandemici.

Sebbene le immatricolazioni di veicoli nuovi siano tornate ai livelli del 2019, registrando un +6%, la domanda di GPL registra un calo del 7%, condizionata dalla forte contrazione del mercato del retrofit che, rispetto ai dati pre-pandemici, registra una riduzione di oltre il 50% dei collaudi.

Peraltro, l'analisi delle immatricolazioni registrate nei primi sei mesi del 2023 evidenzia come oltre il 55% dei nuovi acquisti sia rappresentato da un veicolo ad alimentazione alternativa: di questi, le alimentazioni a GPL hanno una quota di oltre il 16%, rappresentando oltre il 9% del totale delle immatricolazioni (con oltre 80.000 auto immatricolate). Si tratta di dati che indicano una tendenza importante: **se il consumatore trova a listino auto alimentate a GPL sceglie questa motorizzazione.**

Nonostante i positivi dati sulle immatricolazioni di auto nuove alimentate a GPL, i volumi di consumo di prodotto a fine 2023 hanno registrato – come detto - solo un timido +0,3% rispetto all'anno precedente.

La motivazione di questa stagnazione dei volumi di vendita, oltre agli effetti legati all'efficientamento delle nuove motorizzazioni, risiede in una forte contrazione dei dati relativi al comparto del retrofit a GPL di veicoli già circolanti che, come già visto, negli ultimi 5 anni ha avuto un calo di oltre il 50%: allargando il perimetro dell'analisi, il trend negativo diventa ancor più ripido, cumulando una riduzione di oltre l'80% rispetto alla situazione del mercato nel 2008.

## Ecobonus retrofit

Su questo aspetto vorrei subito esprimere a nome mio personale, di tutta Assogasliquidi e delle singole Imprese coinvolte un **sentito ringraziamento al MIMIT che – in stretta collaborazione con il Ministero dell’Ambiente – ha inserito nell’ultima misura del c.d. “Ecobonus auto” un intervento da tempo atteso dal settore: è stato infatti creato un fondo di euro 10 milioni per il corrente anno per il supporto ai consumatori che, dotati di veicoli dalla classe di immatricolazione Euro 4 in avanti, decidono di installare sull’auto un impianto di alimentazione a GPL o metano.**

I dati registrati dalla Piattaforma gestita da Invitalia ci dicono che nella prima settimana di disponibilità del fondo, per le conversioni a GPL sono stati utilizzati già un milione di euro, con circa 2.500 interventi di retrofit.

Si tratta di numeri importanti che confermano come il GPL rappresenti una soluzione vincente dal punto di vista sia del supporto alla riduzione delle emissioni di CO2 e di inquinanti locali anche per il parco circolante, sia del favore che trova da parte dei consumatori che scelgono il nostro prodotto anche perché sostenibile dal punto di vista economico.

Il GPL – ancor di più nell’apporto sempre più crescente di GPL e DME bio e rinnovabili - è infatti il carburante alternativo già pronto e disponibile, economicamente accessibile ai consumatori e capillarmente diffuso su tutto il territorio nazionale (isole comprese) con oltre 4.600 punti vendita stradali ed autostradali.

Le positive caratteristiche ambientali, economiche e sociali del nostro prodotto sono apprezzate e premiate dai consumatori che – in mancanza di divieti e vincoli normativi imposti – optano per le motorizzazioni alimentate con il GPL (sia per le nuove immatricolazioni sia per il retrofit del parco circolante).

Riteniamo che questa debba essere un'indicazione importante sia per la possibile ed **auspicata conferma della misura nazionale di sostegno al retrofit a gas anche nel 2025**, sia per le nuove Istituzioni europee che riteniamo debbano utilizzare la “finestra” prevista al 2026 nel recente Regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri per **rivedere in modo profondo il cosiddetto bando del motore endotermico** (di fatto posto al 2035) abilitando – in un’ottica di analisi delle emissioni sull’intero ciclo di vita del carburante – l’impiego di biocarburanti e altre soluzioni rinnovabili a cui l’Industria sta lavorando da tempo per offrirne sempre maggiore disponibilità.

### ***Il ruolo dei gas liquefatti bio e rinnovabili per la decarbonizzazione***

La recente firma - anche di Assogasliquidi - della “Dichiarazione congiunta” ai Ministri Ambiente del G7, coordinata dal Clean Energy Biofuture Campaign e dal Politecnico di Torino, volta a sottolineare il ruolo dei biocarburanti sostenibili per la decarbonizzazione di tutte le forme di trasporto” e le conclusioni su questo aspetto dello stesso G7 rappresenta per noi un passo di assoluto rilievo verso il pieno riconoscimento dei biocarburanti e quindi anche dei gas liquefatti di origine bio e rinnovabili.

Auspichiamo pertanto che il nostro Governo ponga con forza e determinatezza questo tema tra i primi che le nuove Istituzioni europee dovranno affrontare, per valorizzare pienamente gli investimenti che le Imprese stanno ponendo in essere per sviluppare prodotti bio e rinnovabili, garantire ai consumatori soluzioni rispettose dell’ambiente a costi accessibili e contenuti e tutelarci anche dalla dipendenza critica da un unico vettore energetico.

Il recente **Piano nazionale integrato energia e clima, inviato dal nostro Governo alla Commissione europea il 1° luglio scorso**, in questo senso **va nella giusta direzione**, riconoscendo il valore strategico dei gas liquefatti sia per la dimensione della decarbonizzazione sia per le tematiche della sicurezza energetica.

Infatti, il recente PNIEC conferma i target di potenzialità dello sviluppo delle molecole bio e rinnovabili, fissando a 700.000 tonn. di bioGPL e 750.000 tonn. di DME rinnovabile i volumi potenzialmente disponibili al 2030, coprendo oltre il 40% dell'attuale volume distribuito nei due canali della combustione e dell'autotrazione.

Si tratta di **target sfidanti - che le Imprese associate ad Assogasliquidi condividono e fanno propri** – ma che comportano investimenti per circa 4,3 miliardi di euro da qui al 2030.

Vogliamo con forza anche oggi evidenziare che si tratta di volumi rilevanti che – con il supporto di Istituti di ricerca come ENEA che ci sta seguendo nell'attività di ricerca e sviluppo delle nuove molecole e che ringraziamo per questo – possono essere raggiunti solo se adeguatamente sostenuti anche da investimenti pubblici e da un quadro normativo che sia abilitante.

Da qui la nostra richiesta - già fatta alle Istituzioni – ma che anche in questa sede voglio con forza rimarcare circa la necessità e l'urgenza di giungere alla creazione di un **Fondo per lo sviluppo delle produzioni di gas liquefatti** (bioGPL, rDME e bioGNL) che sia di supporto e di stimolo ai previsti investimenti privati che le Imprese intendono sviluppare per raggiungere i target posti dal PNIEC (così come peraltro già fatto a favore del fotovoltaico e del biometano).

Peraltro, l'obiettivo di sviluppo e valorizzazione delle soluzioni bio e rinnovabili per ridurre l'impronta carbonica dei combustibili e dei carburanti assume sempre più un carattere di necessità anche alla luce dell'implementazione della direttiva ET2 che dal 1° gennaio 2025 comporterà l'applicazione del sistema di emission trading anche alle immissioni in consumo di prodotti per gli utilizzi nel settore del residenziale e di trasporti (sia leggeri che pesanti).

A tal riguardo, Assogasliquidi ha sottoposto al Ministero dell'Ambiente ed alle competenti Commissioni Parlamentari le proprie osservazioni al recente schema di decreto legislativo di **recepimento della direttiva ETS2** soprattutto nell'ottica di evidenziare la stringente necessità di destinare i proventi delle aste al supporto allo sviluppo dei carburanti alternativi e della penetrazione nei settori interessati delle soluzioni di natura bio e rinnovabile che, proprio per la loro stessa natura, hanno l'indubbio vantaggio di consentire il pieno utilizzo della rete di distribuzione.

A tal riguardo, i recenti indirizzi governativi in materia di **ristrutturazione della rete dei carburanti** riteniamo vadano nella direzione giusta di una razionalizzazione degli asset che coniughi le necessità che da tempo la rete presenta con l'obiettivo fondamentale di disegnare una nuova realtà che riesca a garantire la piena valorizzazione dei carburanti alternativi indicati nel recente Regolamento comunitario AFIR, tra cui rientrano a pieno titolo il GPL ed il GNL nella loro molecola tradizionale e sempre più nelle versioni bio e rinnovabili, insieme agli altri biocarburanti ed agli altri vettori.

Attendiamo quindi che i citati indirizzi vengano trasformati in disposizioni sottoposte all'attenzione del Parlamento per poter anche in quella sede offrire come Assogasliquidi il nostro contributo di proposte forti della presenza di una rete capillare di punti vendita di GPL e GNL cresciuta in maniera omogenea negli anni.

## ***Il comparto della combustione***

Quanto detto in merito all'impegno delle Imprese per garantire che il GPL sia al centro del processo di decarbonizzazione come soluzione già pronta, vale anche per il comparto della combustione, dove **il GPL continua a garantire l'approvvigionamento energetico delle aree più disagiate del nostro territorio e per questo non raggiunte dalla rete dei metanodotti, per i bisogni primari dei cittadini e delle industrie.**

Si tratta di un settore che fornisce una risorsa energetica per il riscaldamento, la produzione dell'acqua calda sanitaria e la cottura cibi a circa 7 milioni di famiglie, fortemente impegnata nel processo di decarbonizzazione della molecola e nell'offrire un servizio sempre più efficiente e di qualità (anche in termini di compliance normativa) ai consumatori finali.

### La direttiva EPBD

A tal riguardo – così come già indicato per il settore automotive – anche per il settore residenziale **siamo particolarmente preoccupati dalle previsioni contenute nella direttiva EPBD** (c.d. direttiva “Case Green”) che prevede un bando delle caldaie alimentate a combustibili fossili al 2040.

Come detto in precedenza, l'impegno del settore del GPL in Italia è di arrivare al 2030 a distribuire una molecola decarbonizzata per oltre il 40% del suo contenuto, anche al di là quindi dell'attuale mix di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.

Non comprendiamo quindi il *razionale* sottostante alla previsione del bando che dovrebbe colpire la tecnologia della caldaia, a vantaggio in questo caso solo di un'unica tecnologica e cioè dell'impiego massivo di pompe di calore elettriche nel residenziale.

I dati elaborati da uno studio, portato avanti anche con altre associazioni e che a breve verranno diffusi, fanno emergere con chiarezza come **la tecnologia delle caldaie – ancor più se di nuova generazione a condensazione ed alimentate sempre più da gas rinnovabili - raggiungono gli stessi target di decarbonizzazione delle pompe di calore** (laddove queste per vincoli tecnici e di disponibilità di reddito da parte dei cittadini non potranno essere installate se non in un numero assai contenuto di abitazioni civili) ma **con costi di gran lunga più contenuti e con nessun disagio abitativo per i consumatori.**

Si tratta della **forza dei numeri e dei dati tecnici** che – ancora una volta – **ci fa dire che gli obiettivi di decarbonizzazione non possono essere raggiunti con un'unica tecnologia.**

Questa consapevolezza scientifica ci conduce ad evidenziare che per tale aspetto il recente PNIEC non sembra pragmatico, anche nelle parti in cui esclude *a priori* qualsiasi supporto pubblico nella sostituzione delle caldaie tradizionali con quelle a condensazione, a differenza di quanto invece previsto per altre tecnologie (vd. impianti a biomassa) che, al contrario, continuano ad essere la prima fonte di emissioni di polveri sottili nel settore del riscaldamento.

Auspichiamo pertanto su tale punto **un profondo ripensamento** di tali aspetti critici da parte del Ministero dell'Ambiente **nella definizione del nuovo Conto termico 3, includendo tra gli interventi incentivabili anche la sostituzione di caldaie a gas tradizionali con quelle a condensazione certificate per essere alimentate a gas rinnovabili.**

L'ulteriore richiesta che ci sentiamo di sottoporre alle forze politiche governative e parlamentari e quella di seguire attentamente e con una forte posizione italiana i lavori che la Commissione europea sta portando avanti per la definizione delle linee guida in attuazione della direttiva "Case Green", linee guida che – nella formulazione attuale – di fatto escludono la

possibilità di continuare a far affidamento sulla tecnologia delle caldaie. Se il trend non verrà invertito subito, il cittadino si troverà a dover sostenere ristrutturazioni della propria abitazione di impatto rilevante in termini di lavori edili e di switch obbligato alle pompe di calore non sopportabile se non a fronte di un nuovo ed ingentissimo sostegno pubblico gravante sulle casse del nostro erario.

Con le moderne tecnologie di caldaie a gas certificate per essere alimentate sempre più con gas rinnovabili (utilizzando anche il sistema basato sulla certificazione di sostenibilità e la conseguente emissione di garanzie di origine anche per il settore residenziale) siamo certi che – a fronte dei dati tecnici analizzati e disponibili – si possano trarre gli obiettivi di efficientamento e di decarbonizzazione degli edifici a costi contenuti e con interventi non invasivi.

### ***La fiscalità***

Un'attenzione particolare va poi posta al **tema della fiscalità gravante sui nostri prodotti**.

In tale senso – nell'apprezzare e condividere quanto indicato nei criteri direttivi della delega fiscale in materia di accise circa l'obiettivo di ridurre il carico fiscale per i prodotti bio e rinnovabili utilizzati in purezza o in miscela anche come stimolo e supporto agli investimenti in queste tecnologie – riteniamo opportuno sottolineare il **rischio derivante dall'eventuale e non auspicata revisione di alcune agevolazioni fiscali di cui oggi godono i consumatori del GPL** proprio al fine di compensare il costo sostenuto per i loro bisogni primari di riscaldamento e di produzione industriale in quanto situati nelle cosiddette aree "off grid".

**Il recente PNIEC su questi aspetti a nostro avviso presenta alcune criticità** che – siamo certi – verranno superate alla luce, anche in questo caso, dei dati e degli approfondimenti che ci permetteremo ancora di sottoporre alle Istituzioni.

Anche la **possibile revisione della direttiva sulla tassazione energetica** presenta alcuni aspetti che permangono critici perché – anche negli ultimi testi oggetto di negoziato a livello comunitario – **si continuano a prevedere livelli di accisa per i prodotti gassosi in generale che non valorizzano le positività ambientali dei prodotti stessi ma anzi li penalizzano rispetto ai combustibili/carburanti tradizionali.**

Su tale aspetto anche oggi chiediamo con forza al nostro Governo di tenere una posizione di contrarietà nell'ambito della discussione a livello comunitario sulla revisione della direttiva sulla tassazione energetica.

### ***Legalità e sicurezza***

Il tema della fiscalità ci conduce poi ad approfondire due aspetti che rappresentano da sempre per Assogasliquidi una priorità assoluta: mi riferisco alla **tematica della sicurezza e della piena legalità delle attività di stoccaggio, distribuzione e vendita di GPL.**

**La natura del prodotto che trattiamo richiede di mettere la sicurezza al principio del nostro agire; senza legalità non c'è né sicurezza né concorrenza leale.**

Il monitoraggio delle nostre attività svolto costantemente dalla competente Direzione generale del Ministero dell'Ambiente che ringrazio e l'attività di contrasto all'illegalità portata avanti dal Corpo della Guardia di Finanza, a cui esprimo il nostro ringraziamento, sono pilastri fondamentali posti a garanzia che le Imprese operanti nel settore siano tutte in piena compliance, a garanzia sia della corretta competitività tra gli operatori sia della tutela dei livelli di sicurezza.

Il tema della **sicurezza delle nostre attività** è infatti - come sempre - al centro del nostro agire quotidiano sia come Imprese nella gestione delle infrastrutture, della logistica e di tutte le attrezzature di utilizzo finale sia come Associazione nell'attività di supporto alla formazione ed addestramento del personale addetto.

Vorrei ringraziare anche qui il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco per l'attenzione che da sempre dedica ai settori del GPL e del GNL sia in termini di definizione del quadro tecnico/normativo a supporto della prevenzione sia in fase di gestione delle possibili emergenze.

In questo senso, esprimiamo il nostro ringraziamento anche per la prossima definizione delle norme di integrazione e modifica della regola tecnica di prevenzione incendi per i punti vendita di GPL, argomento che sappiamo essere all'ordine del giorno della ormai imminente riunione del loro Comitato Tecnico Scientifico: il lavoro fin qui condotto dall'apposito gruppo di lavoro in cui è stata coinvolta la nostra Associazione è a nostro avviso fondamentale per giungere ad un nuovo quadro normativo che sia al passo con gli sviluppi tecnologici e garantisca in pieno la possibilità di implementazione del rifornimento self-service del GPL.

Confermo la piena disponibilità a mettere a disposizione del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco i nostri studi, le nostre analisi tecniche e l'*expertise* anche per quanto riguarda i temi della transizione ecologica e dei nuovi prodotti a cui il comparto sta lavorando, al fine di garantire sempre il rispetto del binomio ambiente e sicurezza.

\*\*\*\*\*

## **GNL**

**Il GNL – sempre più nei suoi sviluppi in bioGNL – è strategico per la politica energetica del nostro Paese, in quanto è la soluzione reale, concreta e disponibile per la decarbonizzazione del traffico marittimo e dell'autotrasporto pesante, così come degli utilizzi per alcune utenze off-grid.**

Il 2023 dal punto di vista infrastrutturale ha confermato il trend evolutivo: le Imprese hanno continuato anche nel 2023 a credere ed investire nello sviluppo dell'infrastruttura di approvvigionamento e distribuzione.

### ***L'andamento dei mercati***

Dall'ultimo aggiornamento dell'Osservatorio GNL di MBS-Consulting nel 2023 risulta che i distributori di carburante GNL sono cresciuti del 14% rispetto alla fine del 2022: a fine 2023 l'Italia poteva contare su 159 impianti di distruzione di GNL per le flotte dell'autotrasporto, alcuni presenti anche nel Sud del nostro Paese.

In crescita anche impianti a servizio di utenze *off-grid* (+10%), così come i depositi a servizio di reti canalizzate isolate, che hanno avuto un incremento dell'8%.

Nonostante la congiuntura non favorevole, nel 2023 si sono rilevate poi 218 nuove immatricolazioni di camion alimentati a GNL. Nel primo semestre del 2024, si sono registrate 186 nuove immatricolazioni, che vanno a consolidare una flotta circolante di quasi 5.000 mezzi registrati in Italia.

L'andamento delle quotazioni internazionali del prezzo della commodity - che ha purtroppo caratterizzato gli anni passati - ha però comportato una rilevante contrazione dei volumi nel comparto del trasporto pesante (-17,0% rispetto al 2021, periodo antecedente gli effetti legati all'incremento

del prezzo della commodity) e l'assenza di consumi nel settore della navigazione.

La situazione connessa all'andamento passato delle quotazioni internazionali della materia prima e la situazione geopolitica ha inoltre forti impatti anche sugli scenari previsionali del settore del GNL.

Infatti, gli scenari previsionali – nell'ultima elaborazione resa disponibile da MBS-Consulting - nel breve periodo stimano una decrescita del trend evolutivo dei consumi del comparto rispetto alle proiezioni effettuate nel 2021: -40% al 2025 nei consumi totali, con un impatto principale nei consumi del settore del trasporto pesante stradale.

**Ciò impone di prendere provvedimenti per invertire la rotta e sostenere il GNL.**

**Le Imprese hanno continuato anche nei periodi più complessi – e credono fortemente ora – nelle potenzialità del GNL e del bioGNL, “buttando il cuore oltre l'ostacolo” ed in ciò devono essere supportate dalle Istituzioni.**

Invero, **nel corso del 2023 ed in questo primo semestre del 2024 è continuato il forte impegno delle Imprese per consolidare la crescita della logistica e delle infrastrutture dedicate al GNL**, con l'obiettivo di garantire disponibilità di prodotto sul territorio nazionale, a garanzia della sicurezza ed indipendenza energetica, in piena adesione a quanto indicato su questo aspetto dal recente PNIEC.

### ***Il contributo del Piano Nazionale Complementare al PNRR***

Un **forte impulso agli investimenti nelle infrastrutture** è costituito dai fondi messi a disposizione dal Piano nazionale complementare al PNRR che ha assegnato risorse a molti dei progetti per la cui realizzazione sono protagoniste le Imprese di Assogasliquidi.

Stiamo supportando in questo gli operatori anche al fine di superare le criticità emerse in alcuni casi nelle procedure autorizzative, criticità che ci auguriamo possano essere risolte positivamente per garantire alle Imprese il rispetto dei cronoprogrammi indicati nel Piano complementare, cronoprogrammi che a nostro avviso – per alcuni aspetti - dovrebbero essere anche essere assoggettati ad una valutazione aggiornata per verificarne la loro compatibilità con le tempistiche autorizzative e di assegnazione dei fondi, fermo restando il relativo cronoprogramma finanziario.

Possiamo comunque affermare che i progetti messi in campo e lo stato di attuazione e di realizzazione degli stessi ci portano a poter affermare che in tempi brevi (in linea con le indicazioni del Piano) l'Italia potrà contare su una rete di logistica infrastrutturale completa a disposizione del mercato degli utilizzi off-grid, del comparto dell'autotrasporto pesante e del settore marittimo.

Siamo convinti infatti che le sfide per intercettare i traffici marittimi (sia delle merci che dei passeggeri) saranno vinte da quei Paesi che potranno offrire infrastrutture (sia depositi costieri sia bettoline) attraverso cui il mondo armatoriale potrà essere certo di rifornire i propri mezzi navali con carburanti alternativi, tra cui rientra a pieno titolo il GNL/bioGNL: noi vorremmo che l'Italia sia uno di questi Paesi e le nostre Imprese sono fortemente impegnate perché ciò si realizzi in tempi ormai brevissimi.

Riteniamo invero che il prodotto da noi rappresentato sia – insieme agli altri biocarburanti – la vera e pronta alternativa per consentire all'armamento di rispondere agli obiettivi stringenti posti dalla nuova Regolamentazione ETS, dal Regolamento FuelEU Maritime e dal Regolamento comunitario AFIR, ponendosi anche come complementare al servizio di cold ironing (per le fasi di stazionamento della nave in porto) per

le sue ottime performance ambientali anche in termini di rispetto dei parametri in materia di qualità dell'aria.

In questo senso, abbiamo già segnalato sia al Governo che alle competenti Commissioni parlamentari il nostro sostegno a quanto indicato nello schema di decreto di **recepimento della nuova Direttiva ETS** relativamente alla previsione secondo la quale **parte dei proventi delle aste debbano essere diretti a supportare misure di sostegno allo sviluppo della disponibilità di carburanti alternativi per il settore marittimo.**

Il tema del costo connesso allo sviluppo dei carburanti alternativi è infatti all'attenzione sia delle nostre Imprese che dell'armamento ed entrambi siamo **fortemente preoccupanti della possibile eliminazione – ad opera della revisione della direttiva in materia di tassazione energetica – dell'esenzione dall'accisa per i prodotti destinati alla propulsione del naviglio.**

Sappiamo che la posizione del nostro Governo è di forte contrarietà a tale eliminazione, ma vogliamo comunque ribadire la necessità che la soglia di attenzione del nostro Paese all'interno dei negoziati comunitari venga tenuta alta, in quanto lo sviluppo dei carburanti alternativi anche nel settore della navigazione deve essere sostenuta e premiata e non penalizzata, se veramente si vogliono raggiungere gli obiettivi di riduzione carbonica anche nel comparto marittimo.

In merito a ciò, vorrei evidenziare l'attenzione particolare che fin dall'inizio dello sviluppo del mercato del GNL in Italia Assogasliquidi ha posto alla necessità di disporre di procedure tecniche ed autorizzative omogenee in tutti i porti per il rilascio delle autorizzazioni per l'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio di GNL e di bioGNL sia tramite autobotte (Truck to Ship) sia tramite nave/bettolina (Ship to Ship).

Vorrei ringraziare per questo il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco che fin da subito – insieme alla competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Reparto VI del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – già nel 2021 ha reso disponibile una specifica guida tecnica per la gestione tecnica ed operativa delle citate operazioni di bunkeraggio.

Attualmente, il Tavolo recentemente aperto presso la competente Direzione del MIT – che qui ringrazio, insieme al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Tavolo che vede la presenza attiva anche della nostra Associazione, sta procedendo ad elaborare uno schema di regolamento portuale che disciplini il rilascio dell'autorizzazione per l'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio GNL.

Come Assogasliquidi abbiamo già fornito i nostri contributi fondati sulla necessità – a nostro avviso imprescindibile – che il lavoro che si sta portando avanti veda fin da subito il coinvolgimento dell'esperienza del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco prendendo come base di analisi di sicurezza quanto già inserito nella loro Guida tecnica, al fine di garantire criteri di gestione della sicurezza uniformi sul territorio, necessari sia agli operatori che alle amministrazioni per standardizzare le procedure ed agevolare così il pronto rilascio delle autorizzazioni.

Siamo altresì convinti che **il GNL – sempre più nei suoi sviluppi in bioGNL – sia una reale, concreta e disponibile soluzione anche per il settore dell'autotrasporto pesante**, chiamato anch'esso a sforzi relevantissimi per raggiungere i target di decarbonizzazione.

## ***Proposte per il settore del GNL***

Ciò che chiediamo alle Istituzioni è di essere al nostro fianco e ciò vuol dire rendere operativo un vero e proprio **Piano di rilancio e di sviluppo ad hoc per il settore del GNL**, basato sui seguenti pilastri:

- ✓ Garantire che nella finestra di riesame posta al 2027 nel nuovo **Regolamento comunitario sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti**, sia inserito il c.d. “carbon correction factor” che consentirebbe di valorizzare l’impiego dei biocarburanti e di considerare le riduzioni di anidride carbonica che i biocarburanti stessi (e quindi anche il bioGNL destinato all’alimentazione dei mezzi per l’autotrasporto) assicurano nel loro intero ciclo di vita;
- ✓ **Introdurre già con la prossima legge di bilancio – per almeno un triennio - un credito di imposta strutturale per le spese connesse all’acquisto del carburante GNL/BioGNL** da parte dell’impresa di autotrasporto;
- ✓ **Rivedere e semplificare le procedure di accesso agli incentivi per l’acquisto di mezzi pesanti alimentati a GNL**, per abbreviare in modo significativo i tempi di erogazione degli importi e **analizzare in modo ragionato il valore del contributo unitario** per poter meglio supportare la scelta dell’impresa dell’autotrasporto a favore di un investimento in mezzi ad elevata sostenibilità ambientale come quelli alimentati a GNL/bioGNL;
- ✓ **Ridurre in modo strutturale il pedaggio autostradale** per i veicoli alimentati a GNL/BioGNL, **così come le tasse portuali per le navi** alimentate a GNL (anche in versione dual fuel);
- ✓ **Esentare dal pagamento della tassa automobilistica (bollo)** i veicoli pesanti alimentati a GNL, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni (vd., ad esempio, la Regione Liguria);

- ✓ **Definire in tempi brevi i quadri strategici previsti dal nuovo Regolamento AFIR per i settori dell'autotrasporto e del marittimo;**
- ✓ **Supportare economicamente** (anche sottoforma di credito di imposta) gli investimenti per **l'installazione di punti vendita di GNL/bioGNL;**
- ✓ **Prevedere misure di sostegno per le imprese non collegate alla rete dei metanodotti** che utilizzano ancora combustibili liquidi tradizionali (gasolio e Btz) perché scelgano le soluzioni impiantistiche basate sull'impiego di GNL/bioGNL;
- ✓ Come già indicato per il settore del GPL, rivedere la fiscalità, prevedendo **l'azzeramento dell'aliquota di accisa per il bioGNL**, utilizzato in miscela o in purezza.

Accanto a queste misure, assume sempre più carattere impellente giungere ad alcuni chiarimenti in merito ai collegamenti tra il sistema basato sulle garanzie di origine a supporto del biometano/bioGNL, quello basato sui criteri di certificazione nazionale della sostenibilità dei prodotti bio e la disciplina in materia di ETS.

Su questi temi Assogasliquidi sta lavorando molto dal punto di vista tecnico per supportare le Imprese – sia per il settore del GPL che per quello del GNL – chiamate a confrontarsi con i nuovi obblighi ETS, per poter fornire ai settori di utilizzo finale le soluzioni di bioGPL e bioGNL correttamente certificate con il supporto del Sistema delle garanzie di origine ma in linea con gli obblighi di monitoring e reporting del Sistema unionale in materia di ETS.

Serve anche qui uno stretto coordinamento normativo da parte delle amministrazioni coinvolte – in primo luogo il MASE nelle sue diverse articolazioni – ma con un forte supporto tecnico che sappiamo non mancherà anche da parte del GSE.

Da ultimo – e mi avvio alle conclusioni - relativamente al settore del GNL, vorrei evidenziare l'opportunità di una valutazione circa la prossima entrata in vigore dell'obbligo immissione in consumo di biocarburanti anche per il settore del gas naturale: riteniamo che tale implementazione a decorrere dal 2025 vada correttamente valutata per il possibile impatto in termini di incremento dei costi finali del prodotto.

## **CONCLUSIONI**

Le Imprese delle filiere dei gas liquefatti vogliono fornire in modo proattivo soluzioni ai temi della transizione energetica e delle sfide di decarbonizzazione, anche all'interno degli scenari e delle opportunità derivanti dal nuovo assetto delle Istituzioni comunitarie.

Siamo fortemente impegnati negli investimenti per sviluppare prodotti bio e rinnovabili a sostegno di una sostenibilità che coniughi ambiente, economia, industria e ruolo sociale dei nostri settori.

Lo faremo con la forza delle nostre idee, dei dati tecnici a sostegno che non mancheremo – come sempre avvenuto – di sottoporre alle Istituzioni e con la consapevolezza di essere parte di un sistema confindustriale che rappresenta l'eccellenza del nostro Made in Italy.

La nostra richiesta ed il nostro auspicio – che sono certo che emergeranno anche nell'ambito del dibattito – sono che le Istituzioni politiche, regolatorie, tecniche e di gestione siano al nostro fianco a livello nazionale, ma anche e soprattutto comunitario per consentirci di sviluppare gli investimenti e mantenere alti gli standard di sicurezza, legalità e qualità del servizio che ogni giorno rendiamo ai consumatori dei nostri prodotti.