



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas di petrolio liquefatti

XIII Conferenza nazionale per l'efficienza energetica

Priorità per la transizione

*Proposte, attività e opportunità per una
decarbonizzazione efficace*

Andrea Arzà

Presidente Federchimica-Assogasliquidi

Federchimica-Assogasliquidi

FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI 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



Il Settore del GPL

Gli impatti generati in Italia nel 2020

COMBUSTIONE

1.615.000 tonnellate*



15.541 posti di lavoro



1,4 mld € di valore aggiunto



359 mln € versati allo Stato



218 mln € di accise

AUTOTRAZIONE

1.302.000 tonnellate*



2.987 posti di lavoro



196 mln € di valore aggiunto



54 mln € versati allo Stato



348 mln € di accise

* dato riferito a Dicembre 2020, fonte Ministero dello Sviluppo Economico, rielaborazione Federchimica-Assogasliquidi



I numeri dei settori

Il GPL combustione

Infrastruttura distribuzione*

- circa 493 imprese
- circa 7 milioni di famiglie servite dal GPL
- 379 depositi di stoccaggio ed imbottigliamento
- circa 1,5 milioni piccoli serbatoi installati
- oltre 28 milioni di bombole
- 704 comuni serviti da reti canalizzate

Dati ambientali**

GPL vs	NOx	SO2	PM10	PM2,5
Gasolio	-40%	-95%	-45%	-45%
Biomassa legnosa	-55%	-85%	-99%	-99%

* dati MISE e ARERA, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

** dati inventario delle emissioni ISPRA, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi



I numeri dei settori

Il GPL autotrazione

Infrastruttura distribuzione*

- oltre 4.300 punti vendita (presenti su tutto il territorio nazionale, comprese le isole)
- circa 2,7 milioni di veicoli circolanti
- circa 37 modelli di auto nuove alimentate a GPL in 151 allestimenti

Dati ambientali**

GPL vs	NOx	CO ₂	PM exhaust
Diesel Euro 6 d temp	-70,0%	-2,1%	-92,4%
Benzina Euro 6 d temp	-61,2%	-23,6%	-82,6%

* dati Ecomotori, ACI, Quattroruote, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

** dati inventario delle emissioni ISPRA segmento medio, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi



I numeri dei settori

II GNL

Infrastruttura distribuzione*

- 2 depositi Small Scale
- 103 distributori GNL/GNL
- 11 distributori GNL/GNC
- 33 utenze offgrid
- 18 reti isolate

Dati ambientali

TRASPORTO MARITTIMO**				
GNL vs	SOx	CO₂	PM	NOx
HFO	-99 %	-25 %	-99 %	-90 %

TRASPORTO STRADALE PESANTE***				
GNL vs	SO₂	CO₂	PM	NOx
Diesel Euro VI	-99 %	-15 %	-96 %	-32 %

USO INDUSTRIALE****			
GNL vs	SOx	CO₂	PM10
Gasolio	-98,8 %	-23,6 %	-50,0 %
BTZ	-99,6 %	-27,3 %	-96,4 %

* dati Ref-e riferiti al primo semestre 2021, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

** dati Wartsila, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

*** dati Iveco, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

**** dati Innovhub SSI 2016, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

FIT for 55

Principali criticità

Proposta Direttiva tassazione energetica:

- **Regime accise:** il regime di aliquote minime previste nella proposta di revisione della direttiva risulta altamente penalizzante per lo sviluppo dei carburanti alternativi gassosi (tra cui il GPL ed GNL);
- **Ranking prodotti:** la proposta di replicare lo scostamento tra aliquota minima comunitaria ed aliquota nazionale per tutti i prodotti energetici risulterebbe altamente limitante per lo sviluppo dei carburanti alternativi gassosi;
- **Deroghe nazionali:** la proposta di revisione della Direttiva non prevedrebbe la possibilità per i singoli Stati Membri di derogare dalle aliquote minime comunitarie, contrariamente all'attuale struttura vigente;
- **Principio neutralità tecnologica:** è necessario che la proposta di Direttiva venga riformulata per rispettare il principio di neutralità tecnologica. Ad esempio, per il settore marittimo, l'impianto della proposta prevede un periodo transitorio nel quale l'aliquota minima imponibile può essere nulla, purché i prodotti energetici siano di origine bio o rinnovabile. Per quanto riguarda il vettore elettrico, invece, questo requisito non è previsto, agevolando l'utilizzo di elettricità anche qualora questa venisse prodotta da un processo basato sull'utilizzo di fonti fossili



FIT for 55

Principali criticità

Proposta Regolamento trasporto marittimo:

- **Valutazione impatti prodotti energetici:** sebbene la proposta di Regolamento preveda una valutazione più ampia degli impatti emissivi dei prodotti energetici (Well To Wake), l'attuale proposta risulta altamente penalizzante per il GNL, non riuscendo a valutare correttamente i benefici ambientali derivanti dall'utilizzo del prodotto in quanto si fa riferimento a studi diversi dall'unico – a nostro avviso – istituzionalmente accreditato e cioè quello elaborato dall'Istituto JRC.

Proposta Regolamento CO₂ veicoli leggeri e pesanti:

- **Valutazione impatti emissivi:** al fine di valutare correttamente l'impatto emissivo del comparto, garantendo al contempo il principio di neutralità tecnologica, occorre modificare l'approccio metodologico nel regolamento, introducendo la valutazione delle emissioni lungo l'intero ciclo di vita (LCA) dei carburanti e non solo in un'ottiva Well to Tank.



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Conclusioni

I SETTORI DEL GPL E DEL GNL – CON LA PROPRIA RETE INFRASTRUTTURALE GIA' DISPONIBILE – VOGLIONO ESSERE PARTE PROATTIVA DEL PROCESSO DI PROGRESSIVA DECARBONIZZAZIONE, CONTRIBUENDO CON LO SVILUPPO DEI PRODOTTI BIO E RINNOVABILI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI.

Per favorire il processo di decarbonizzazione tramite l'impiego del GPL e del GNL è necessario rivalutare le misure proposte nell'ambito del pacchetto Fit-for 55 e prevedere specifici interventi di sostegno per l'utilizzo delle relative frazioni bio e rinnovabili, individuando anche misure strutturali di riduzione del costo collegato all'uso della tecnologia.

PER FAR QUESTO E' PERO' NECESSARIO CHE VENGA ADOTTATE ALCUNE MISURE DI CARATTERE COMUNITARIO CHE NAZIONALE



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Conclusioni

MISURE DI CARATTERE COMUNITARIO – REVISIONE DEL PACCHETTO «FIT FOR 55»

- ✓ Conferma dell'esenzione dal regime di accisa per i quantitativi di GNL impiegati nel trasporto marittimo;
- ✓ Mantenimento di una fiscalità di supporto per i consumatori che – situati nei territori più disagiati in quanto non serviti dalla rete dei metanodotti – utilizzano il GPL per i loro bisogni primari (riscaldarsi, cucinare e produrre acqua calda) o per quelli di natura industriale/commerciale ed agricola;
- ✓ Non estensione del sistema ETS al settore del riscaldamento ed al settore dei trasporti per evitare doppie tassazioni delle emissioni di CO₂ con effetti immediati negativi sull'aumento della spesa energetica delle famiglie;
- ✓ Conferma della possibilità per i singoli Stati di definire un quadro di accisa agevolato per i prodotti gassosi, tra cui il GNL ed il GPL



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Conclusioni

MISURE DI CARATTERE COMUNITARIO – REVISIONE DEL PACCHETTO «FIT FOR 55»

- ✓ Rivalutazione dei criteri per la determinazione degli impatti dei prodotti energetici in un'ottica Well to Wake, riportati nell'Allegato II della proposta di Regolamento per il trasporto marittimo;
- ✓ Rivalutazione della proposta di Regolamento che sostituirà la DAFI, ribadendo per il GNL ed il GPL il ruolo di carburanti alternativi per il trasporto, senza previsioni di tempistiche di breve termine, come soluzione pronta e disponibile per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti;
- ✓ Modifica del Regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli al fine di prendere in considerazione i valori emissivi in un'ottica Well to Wheel o LCA e rivedendo l'inasprimento delle soglie emissive che di fatto prevedono un "ban" del motore endotermico al 2035 al fine di non bloccare gli investimenti industriali a vantaggio dello sviluppo di soluzioni bio e rinnovabili per i carburanti e della valorizzazione delle infrastrutture esistenti.



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Conclusioni

MISURE DI CARATTERE NAZIONALE

- ✓ Definizione (già dalla prossima legge di Bilancio) di misure strutturali che incidano sull'economia d'uso del mezzo alimentato a GNL (ad esempio credito di imposta per l'acquisto di carburante per le imprese della logistica di trasporto merci);
- ✓ Definizione di misure che promuovano la riduzione degli impatti dei veicoli circolanti tramite la conversione a gas (GPL e metano);
- ✓ 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;
- ✓ Incentivazione della produzione di biogas, e il successivo upgrading in BIOGPL o BIOGNL, per la sua destinazione sia al settore trasporti che per l'utilizzazione in tutti gli altri impieghi (riscaldamento, industria, agricoltura);
- ✓ Sostegno alle produzioni di prodotti rinnovabili (es: DME rinnovabile) con apposite misure incentivanti in linea con quanto già fatto per lo sviluppo delle fonti rinnovabili elettriche



Grazie per l'attenzione