



Assemblea Assogasliquidi-Federchimica: “Continuare ad investire per contribuire alla decarbonizzazione attraverso GPL e GNL

“Andrea Arzà: attenzione all’aggiornamento delle direttive che potrebbero penalizzare le imprese e la tecnologia italiane”

Roma, 15 luglio 2021 - L’industria italiana del GPL e GNL è in grado di garantire un processo di decarbonizzazione che risulti sostenibile sia da un punto di vista ambientale che socio-economico. Questo, in sintesi, il messaggio che Assogasliquidi-Federchimica, riunita in assemblea, rivolge al Paese e alle istituzioni nazionali che rappresentano l’Italia anche a livello europeo. L’assemblea è stata anche l’occasione per fare un bilancio.

GPL. Il comparto ha vissuto un anno e mezzo molto difficile. Nel settore combustione, il decremento dei consumi nel 2020 è stato contenuto - circa **1,5%** rispetto al 2019. Nei primi 5 mesi dell’anno si registrano dei lievi segnali di ripresa, con un incremento che si attesta sul **3,5%** rispetto all’analogo periodo dell’anno precedente. Per tale settore risulta sempre più urgente una revisione delle politiche di incentivo all’utilizzo della biomassa negli impianti di riscaldamento domestici in relazione alla necessità che le politiche ambientali coniughino gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 con quelli di miglioramento della qualità dell’aria.

Il settore dell’autotrazione, a seguito dei provvedimenti di restrizione della mobilità delle persone, risulta invece molto più impattato, facendo registrare un calo del **21,2%** nel 2020. Anche i primi cinque mesi del 2021, raffrontati al 2019, segnano una diminuzione del **-25%**.

Con circa **2,7** milioni di veicoli circolanti il GPL è la prima tra le alimentazioni alternative, rappresentando il **63%** della flotta alternativa circolante ed un **7%** del totale: nonostante ciò, la crisi ha prodotto gravi perdite.

La nota positiva rimane quella della distribuzione, dove, grazie ad investimenti privati delle aziende del settore, stimulate dal disposto normativo della direttiva DAFI, i punti vendita sono arrivati a **4.348** con un'ottima articolazione su tutto il territorio nazionale.

Le proposte rivolte al decisore riguardano l'introduzione di misure di sostegno economico per la conversione a gas del parco auto circolante euro 4 e 5, la conferma degli incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi basso emissivi, il mantenimento del principio di neutralità tecnologica nella definizione delle politiche per il raggiungimento degli obiettivi comunitari. E' necessario, inoltre, che la valutazione degli impatti emissivi delle differenti alimentazioni avvenga in un'ottica Well To Wheel o Life Cycle Assessment, anche per valorizzare al meglio lo sviluppo dei biocarburanti (come GPL bio e rinnovabile, bioGNL e Biometano).

GNL. Nel 2020 i consumi sono aumentati del **23%** rispetto all'anno precedente nonostante la crisi pandemica, attestandosi su volumi pari a circa **131.000** tonnellate.

Traino dell'incremento continua ad essere la domanda per il trasporto stradale pesante, pari ad oltre **88.000** tonnellate (circa il **67%** dei consumi totali).

Rispetto al 2019, importante incremento anche dei consumi del trasporto marittimo (più che decuplicati) legati anche alla prima esperienza di bunkeraggio *ship to ship* effettuata nel porto di La Spezia.

Per quanto riguarda l'infrastruttura di distribuzione, l'Italia è il primo Paese in Europa, con una rete di ben **102** punti vendita, seguita dalla Spagna con **67** distributori.

Nonostante la crisi, nel corso del 2020, si è registrato un marcato aumento depositi per distributori GNL-GNL, con un incremento di circa il **34%** rispetto al 2019. E ancora di più cresce la flotta circolante terrestre con **3.000** camion immatricolati in Italia (circa **+43%**), e **500** mezzi transfrontalieri.

Nei primi quattro mesi del 2021 si registra un boom delle immatricolazioni di autocarri con **706** nuove unità pari ad un **+84%**.

Per valorizzare appieno il potenziale del GNL, è necessario supportare lo sviluppo delle infrastrutture nazionali anche con apposite misure di sostegno agli investimenti.

Nel trasporto marittimo occorrono idonee tariffe portuali per agevolare i mezzi alimentati a GNL, oltre a provvedimenti premianti per le 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*.

Nel trasporto stradale pesante è necessaria la 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 la definizione di misure strutturali che incidano positivamente sull'economia d'uso dei mezzi, quale ad esempio la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli alimentati a GNL (come peraltro già avvenuto in altri Paesi dell'Unione Europea).

Per gli usi industriali, occorre favorire l'impiego del GNL negli impieghi off-grid (le utenze non servite dalla rete distributiva), anche con misure premiali per volumi di bioGNL,

Biocarburanti: **BioGPL e BioGNL**

E a questo proposito, nella strategia delle imprese associate in Assogasliquidi, è considerato centrale lo sviluppo della produzione di questi prodotti, già disponibili e già inseriti nella filiera complessiva, tanto da essere oggetto degli obiettivi fissati dal PNIEC, a sua volta richiamato nel recente Decreto semplificazioni che stabilisce anche la governance del PNRR: infatti, le opere, impianti e infrastrutture collegate allo sviluppo di GPL e GNL (ed i loro sviluppi bio e rinnovabili) sono classificati come strategici, in quanto "interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti".

"Ci rivolgiamo ai nostri rappresentanti politici nazionali ed europei - commenta **Andrea Arzà** presidente di **Assogasliquidi-Federchimica** - affinché supportino coerentemente la crescita del GPL e del GNL. I segnali che arrivano dalla Commissione Europea non sono positivi: gli aggiornamenti della direttiva DAFI sulla realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi e quelli della direttiva ETD sulla "carbon tax" potrebbero subire modifiche tali da non valorizzare correttamente i benefici derivanti dall'impiego dei prodotti gassosi. Questa sarebbe una sconfitta per il nostro Paese perché colpirebbe molte aziende e le circa 28.000 persone che ci lavorano.

Se, al contrario, le nostre imprese potessero investire con la sicurezza di non veder poi cambiare la strategia politica, i gas liquefatti accompagnerebbero la transizione energetica e il processo di decarbonizzazione garantendo contemporaneamente la sostenibilità economica e sociale del processo. E gli investimenti pubblici e privati consentirebbero di incrementare la produzione bio e rinnovabile, sino a coprire nel medio-lungo periodo l'intera domanda di prodotti gassosi. BioGPL e BioGNL sono già una realtà che non richiede alcuna trasformazione dei mezzi e dell'infrastruttura che oggi impiegano GPL e GNL.

L'Assemblea ha confermato per un ulteriore triennio **Andrea Arzà** come presidente di Assogasliquidi e, come presidenti dei gruppi merceologici, **Matteo Cimenti** (presidente Gruppo GPL combustione), **Marco Roggerone** (presidente Gruppo GPL autotrazione) e **Giacomo Fabbri** (presidente Gruppo GNL).