

**AUDIZIONI PERIODICHE
DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE PER L'ENERGIA, RETI ED AMBIENTE
30 Novembre 2022**

NOTA FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI

1. PREMESSA

Assogasliquidi è l'Associazione nazionale di Federchimica che rappresenta le Imprese della filiera dei gas liquefatti GPL e GNL, dalle infrastrutture di approvvigionamento fino alla distribuzione finale, nonché le imprese che costruiscono attrezzature ed impianti o forniscono servizi nel settore.

Le Audizioni che si svolgono quest'anno risultano – a nostro avviso – di assoluto rilievo proprio per il tema proposto – **“CRISI ENERGIA: prospettive e proposte settoriali”** – che consente di approfondire le dinamiche in corso e come le stesse hanno avuto effetti anche sui settori dei gas liquefatti da noi rappresentati.

2. L'IMPATTO DELLA CRISI ENERGETICA SUI SETTORI DEI GAS LIQUEFATTI E LE NOSTRE PROPOSTE

Va innanzitutto sottolineato come – sia per il GPL che per il GNL – i nostri comparti si sono trovati a dover affrontare la crisi energetica in atto partendo già da risultati negativi causati dalla crisi pandemica e dai conseguenti provvedimenti di lockdown che hanno profondamente segnato i consumi delle utenze collegate al turismo, agli usi commerciali e alla mobilità sia privata che di merci.

I dati dei primi dieci mesi del 2022 – soprattutto per il comparto del GPL autotrazione – ci dicono che si è ancora lontano dai valori pre-pandemici.

Ciò risulta ancor più vero per il settore del GNL distribuito liquido che segna nei primi dieci mesi del 2022 (rispetto all’analogo periodo del 2021) – proprio in relazione alla crisi energetica ed all’elevato prezzo internazionale della materia prima – una forte contrazione della domanda per gli impieghi nell’autotrasporto pesante, negli usi industriali off-grid e, addirittura, volumi pari a zero per quanto riguarda l’uso del prodotto quale carburante per la navigazione ed i servizi di bordo della nave. Un segno positivo per il comparto del GPL si rileva solo per l’entrata in esercizio di alcuni impianti canalizzati nel territorio della Sardegna.

A fronte di questi dati preoccupanti, le Imprese hanno comunque continuato a credere nella necessità di crescita infrastrutturale dei due settori, consolidando la rete di stoccaggio e distribuzione capillare del GPL, facendo ulteriormente crescere la rete dei punti vendita che erogano GNL per l’autotrasporto e la logistica e confermando anche molti degli investimenti per l’implementazione dei depositi e servizi di c.d. Small Scale LNG, di microliquefazione e di messa a disposizione di navi/bettoline adibite ai rifornimenti ship-to-ship.

Tutto questo è avvenuto anche tramite la partecipazione agli appositi bandi pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla luce dello stanziamento di 220 milioni di euro da parte del Fondo complementare al PNRR, bandi a fronte dei quali però non è ancora avvenuta la relativa assegnazione da parte dell’Amministrazione competente.

Per il GPL desideriamo segnalare che il prodotto – anche in questa fase di crisi energetica – non solo **non presenta problemi in termini di sicurezza di approvvigionamento** - ma **sta** anche **garantendo risparmio economico** in tutti gli impieghi (mobilità, riscaldamento ed uso industria) in relazione ad una maggiore stabilità del prezzo della materia prima e della disponibilità di prodotto importato da Paesi esclusi dal conflitto bellico purtroppo in atto.

Uno studio elaborato di recente dal Centro di ricerca Green dell'Università Bocconi di Milano ha evidenziato come il GPL negli usi di riscaldamento nel mese di novembre 2022 anche nello scenario di prezzi più elevati è risultato comunque più economico rispetto all'utilizzo del pellet del 31%, del 25% rispetto al gasolio, del 21% rispetto alla pompa di calore con sonda geotermica e del 37% rispetto alla pompa di calore ad aria.

Per tali ragioni, **il GPL sta svolgendo un'opera di sostegno e di integrazione energetica anche di imprese fortemente gasivore: molte le richieste che arrivano da comparti della manifattura italiana per poter disporre di impianti alimentati a GPL in ottica di risparmio ed a maggiore garanzia dell'approvvigionamento.** A tal proposito, evidenziamo che l'impiego del GPL in tale segmento di mercato consente anche un contenimento nell'utilizzo delle risorse stanziare per il credito di imposta per l'acquisto di gas naturale da parte delle Imprese gasivore e non.

Dal punto di vista dell'impiego industriale, **anche per il GNL si stanno implementando impianti per Imprese che – seppur collegate alla rete dei metanodotti – vogliono incrementare il loro grado di sicurezza energetica per non dover subire soluzioni di continuità nelle loro produzioni.**

In questo senso vorrei evidenziare che **siamo pronti a confrontarci nei Tavoli aperti volti ad individuare le soluzioni** – tra le quali a nostro avviso rientrano a pieno titolo il GPL ed il GNL - **utili a fornire risposte concrete ai temi di economicità, sicurezza energetica e possibili sostituzioni *intra fuels*.**

Nonostante quanto evidenziato fino ad ora, desideriamo sottolineare alcune criticità di rilievo con le quali si trovano a doversi confrontare i nostri comparti.

In primo luogo, va rilevato che **l'attuale situazione geopolitica ha forti impatti anche sugli scenari previsionali del settore del GNL.**

Nel giro di sei mesi (fine 2021 confrontato con il primo semestre 2022) le proiezioni nel breve periodo stimano una netta decrescita del trend evolutivo dei consumi del comparto: -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.

Inoltre, in termini di medio periodo, **siamo molto preoccupati dalla conferma dell'impostazione fortemente ideologizzata dei provvedimenti comunitari presenti nel pacchetto "Fit for 55"**: nonostante la crisi che stiamo vivendo ci abbia insegnato che non si può dipendere da un'unica fonte e da un unico fornitore, le norme che si stanno delineando a livello europeo sono tutte indirizzate ad avvantaggiare un solo vettore energetico a scapito di tutte le altre tecnologie ed anche dell'impatto economico sui consumatori finali e sulle famiglie, tema questo che ben sappiamo essere oggetto di costante attenzione da parte di ARERA,

Ed a tal riguardo, anche in questa sede – pur comprendendo il diverso ruolo di ARERA rispetto al quadro normativo in evoluzione – vogliamo ribadire la nostra forte preoccupazione e la nostra contrarietà verso la Proposta di Regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli che pone al 2035 il target di riduzione al 100%, così come verso la Proposta di direttiva sul rendimento energetico nell'edilizia (la c.d. EPBD) tende a porre un divieto generale di installazione di impianti di riscaldamento alimentati a gas, senza considerare i suoi sviluppi bio e rinnovabili.

Si tratta di scelte ideologiche che fissano "per decreto" la tecnologia del futuro, dimenticando le esigenze di inclusività, diversificazione delle fonti, sicurezza di approvvigionamento, tutela della competitività dell'industria europea e contenimento del costo per i cittadini.

L'impostazione definita a livello europeo non valorizza gli sforzi già fatti e quelli che si intendono portare avanti per sviluppare soluzioni bio e rinnovabili da utilizzare per decarbonizzare i carburanti e i combustibili.

Decarbonizzare non vuol dire elettrificare tutto!

Noi vogliamo essere attori protagonisti del futuro decarbonizzato tramite tutte le soluzioni che le migliori tecnologie saranno in grado di sviluppare, ma che devono essere analizzate in un'ottica di LCA che è l'unico approccio valido tecnicamente e tecnologicamente neutrale.

In tal senso la nostra industria si è data obiettivi ambiziosi e sfidanti: **al 2030 vogliamo essere in grado di fornire un prodotto composto da almeno il 40% da soluzioni bio (BioGPL) e rinnovabili (in particolar modo, dimetiletere da produzioni *renewable* – rDME) da miscelare con GPL tradizionale**, al fine di ridurre drasticamente l'impronta di carbonio durante l'intero ciclo di vita del prodotto utilizzato per soddisfare la domanda energetica del settore residenziale, commerciale, industriale, agricolo e anche automobilistico.

L'obiettivo è di arrivare ad avere circa 700.000 tonn. di bioGPL, tramite upgrading del biogas, con investimenti di circa 1,5 miliardi di euro da qui al 2030 con una riduzione di circa 2,1 milioni di tonnellate di CO2 per anno.

Allo stesso modo, le nostre Imprese stanno investendo anche in ricerca e sviluppo per la realizzazione di impianti di produzione di rDME, utilizzando come materia prima sia la frazione organica che quella inorganica dei rifiuti solidi, in un'ottica piena di economia circolare.

L'obiettivo è di arrivare ad avere circa 750.000 tonn. di rDME tramite investimenti di circa 2,4 miliardi di euro da qui al 2030 per una riduzione di circa 1,6 milioni di tonnellate di CO2 per anno.

Si tratta – peraltro – di **iniziative con un forte e positivo impatto sul tema della sicurezza energetica, trattandosi di produzioni tendenzialmente tutte sviluppabili** (così come quelle collegate alle produzioni di bioGNL) **sul territorio nazionale**, aumentando la resilienza del nostro Paese in termini di approvvigionamento energetico.

Su questo aspetto, **vogliamo richiamare l'attenzione di ARERA anche in relazione alle sue competenze specifiche in materia di rifiuti.**

Infatti, quello che la nostra Industria vuole sviluppare si inserisce nei **processi di economia circolare e di corretta valorizzazione dei rifiuti sia organici che inorganici.**

Lo sfruttamento dei rifiuti per creare prodotti bio e rinnovabili - da utilizzare in purezza o miscelati alla componente tradizionale – consentirebbe a nostro avviso di attribuire un nuovo valore anche economico ai rifiuti stessi, con benefici sia per le collettività sia per i singoli cittadini che (a conclusione dei processi che noi stiamo studiando) potrebbero vedersi fortemente ridotta (se non addirittura azzerata) la spesa connessa alla tassazione dei rifiuti prodotti.

Siamo su questo fin da subito disponibili ad ogni tipo di confronto anche attraverso – auspichiamo – una forte azione di coordinamento svolta da ARERA tramite la costituzione di un tavolo di lavoro ad hoc anche con le Utilities impegnate nel comparto del recupero e riciclo dei rifiuti.

Altrettanto vale anche per gli sviluppi delle produzioni di bioGNL, che purtroppo si vedono fortemente penalizzate in termini di forte riduzione degli incentivi previsti dal nuovo decreto del 15 settembre u.s., al contrario di quanto invece avviene in altri importanti Paesi comunitari (la Germania in primis).

Riteniamo che su questo aspetto ci debba essere una riconsiderazione dell'attuale quadro normativo al fine di garantire che possa permanere una filiera nazionale di produzione e di utilizzazione di bioGNL.

Ci auguriamo pertanto che gli spunti che ci siamo permessi di fornire in questa sede possano essere oggetto di analisi e approfondimento e trovino riscontro anche nella definizione dei possibili aggiornamenti del Vostro Quadro strategico 2022-2025, evidenziando fin da ora l'esigenza che l'eventuale nuovo assetto regolatorio sia in grado di intercettare lo sforzo di investimento che le Imprese dei nostri settori stanno ponendo in essere per lo sviluppo delle componenti bio e rinnovabili anche nel GPL e nel GNL, cogliendo anche le possibili e positive sinergie anche con la regolazione specifica del settore dei rifiuti.