

## Delibera ART n. 59/2022

**Indagine conoscitiva finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali**

### Contributo di Federchimica-Assogasliquidi

Assogasliquidi è l'associazione di Federchimica che rappresenta le imprese della filiera dei gas liquefatti, GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto). In particolare, Assogasliquidi rappresenta, a livello nazionale ed internazionale, le imprese produttrici, importatrici e distributrici di GPL e GNL per uso combustione ed autotrazione, nonché le imprese che costruiscono attrezzature ed impianti o che forniscono servizi attinenti al settore.

Prima di passare alla trattazione degli specifici spunti della consultazione in argomento, si riportano di seguito alcuni dati dei settori del GPL e del GNL di nostra rappresentanza:

#### Settore GPL<sup>1</sup>

- 379 depositi di stoccaggio ed imbottigliamento
- oltre 4.500 punti vendita (presenti su tutto il territorio nazionale, comprese le isole)
- circa 2,85 milioni di veicoli circolanti
- circa 37 modelli di auto OEM alimentate a GPL in 137 allestimenti

#### Settore GNL<sup>2</sup>

- 2 depositi Small Scale
- 121 distributori GNL/GNL
- 12 distributori GNL/GNC
- 42 utenze offgrid
- 51 reti isolate

In considerazione della rilevanza che i settori da noi rappresentati rivestono per il settore dei trasporti, nel presente documento viene offerto il nostro contributo relativamente all'indagine conoscitiva avviata con la delibera n. 59/2022 del 14 aprile 2022, con particolare riferimento al punto 6 ("I servizi di rifornimento GNC, GNL e GPL sulla rete autostradale") dell'Allegato A.

<sup>1</sup> dati MISE/MITE, ARERA, Ecomotori, ACI, Quattroruote, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

<sup>2</sup> dati Ref-e riferiti al primo semestre 2021, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

Anzitutto, ci preme evidenziare che l'articolo 2 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, che attua la direttiva 2014/94/UE (cd. DAFI), definisce il gas naturale, compreso il biometano, in forma liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL), nonché il gas di petrolio liquefatto (GPL), quali combustibili alternativi, in grado di contribuire alla decarbonizzazione e al miglioramento delle prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Per quanto riguarda i carburanti gassosi (GPL, GNL e GNC), occorre poi sottolineare come lo sviluppo della rete distributiva, oltre a promuovere l'utilizzo di carburanti alternativi, risulti un fattore abilitante ad una maggiore diffusione di prodotti bio e rinnovabili nel settore dei trasporti, essendo l'infrastruttura in grado di implementare direttamente queste tipologie di prodotti senza necessità di ulteriori investimenti.

Inoltre, nel comma 2-bis dell'art. 7bis, del decreto legislativo 2 aprile 2006, n. 152, così come modificato dal decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, si individuano come interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti le opere, gli impianti e le infrastrutture necessari alla realizzazione dei progetti strategici per la transizione energetica del Paese inclusi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nonché quelle necessarie al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) e le opere ad essi connesse, come individuati nell'Allegato I-bis. Tra le opere considerate strategiche e quindi indifferibili e urgenti figurano la costruzione di impianti di rifornimento di combustibili alternativi (per il trasporto stradale, aereo e navale), nonché la ristrutturazione totale o parziale di impianti esistenti con incluso l'annesso stoccaggio, per il rifornimento di GPL e di GNL, anche in forma biologica. Pertanto, i suddetti prodotti inserendosi in questo contesto normativo, assumono una posizione di rilievo e primazia, ed in quanto tali devono essere debitamente considerati anche nell'ambito dei provvedimenti normativi in elaborazione a livello comunitario.

Proprio in relazione alla strategicità ed alternatività dei prodotti qui considerati, è di fondamentale importanza quindi che il pacchetto europeo "Fit for 55" sia rivalutato al fine di garantire uno sviluppo della materia che risulti coerente alle effettive caratteristiche ambientali dei prodotti energetici utilizzati nel settore dei trasporti, efficientando al contempo gli investimenti posti finora per lo sviluppo dell'infrastruttura dei carburanti alternativi. Invero, si ritiene necessaria una revisione del piano dell'UE per una transizione verde che, sulla base di una valutazione sull'intero ciclo di vita del prodotto, confermi il GNC, il GNL e il GPL quali carburanti alternativi, anche a supporto degli investimenti che le Imprese pongono in essere per gli sviluppi bio e rinnovabili di tali prodotti.

Premesso quanto sopra, per entrare nel dettaglio delle osservazioni richieste ,con riferimento al numero delle stazioni di rifornimento, si comunica che relativamente al GNL, sebbene l'Italia abbia vissuto un considerevole sviluppo dell'infrastruttura distributiva, che ha portato il Paese ad essere il primo in Europa per consistenza della rete con 121 punti vendita, ad oggi gli impianti asserviti alla rete autostradale risultano essere 5 in totale, localizzati prevalentemente al nord.

In tal senso, dunque, risulta di primaria importanza garantire un quadro normativo abilitante ad uno sviluppo organico dell'infrastruttura di distribuzione, e che sia al contempo in grado di supportare gli investimenti programmati per lo sviluppo della relativa infrastruttura di approvvigionamento nazionale. Lo sviluppo di un'infrastruttura distributiva idonea a soddisfare i requisiti minimi individuati dal D.lgs. 257/2016, non può difatti prescindere dalla realizzazione di un'infrastruttura di stoccaggio nazionale, capace di favorire la diffusione dell'offerta di GNL per il trasporto in maniera organica su tutto il territorio nazionale.

Con riguardo all'offerta di GNL particolare attenzione deve essere rivolta al divario attualmente presente tra nord e sud del Paese, che vede al momento l'infrastruttura del prodotto localizzata prevalentemente a nord. Pertanto, risulta assolutamente necessaria una implementazione dell'infrastruttura di approvvigionamento che sia rivolta soprattutto a colmare il divario tra settentrione e meridione, garantendo quindi un'omogeneità nello sviluppo della rete di rifornimento che consenta all'intero territorio nazionale di godere dei vantaggi ambientali che il GNL quale carburante è in grado di offrire.

Desideriamo evidenziare che l'implementazione della rete di distribuzione del GNL risulta coerente anche con gli sforzi che le Imprese stanno portando avanti per garantire sempre più ampie disponibilità di produzione nazionale di bioGNL, in linea con gli obiettivi prefissati dalla Commissione europea nel pacchetto "Fit for 55", al fine di ridurre l'impronta di carbonio del prodotto. Nello specifico, in Italia sono attualmente operativi 5 impianti di produzione di bioGNL, con altri 40 in costruzione o programmati entro il 2025.

Alla luce dei recenti sviluppi dell'industria, uno studio condotto da CNR-IIA, in collaborazione con il Consorzio Italiano Biogas ed IVECO, rileva che l'utilizzo del biometano liquefatto per il trasporto pesante rispetto agli altri combustibili (diesel e metano di origine fossile), assume un ruolo primario nel processo di decarbonizzazione dei trasporti e nella riduzione dell'inquinamento atmosferico, con riduzioni fino al 121,6% di CO<sub>2</sub>eq ed una diminuzione fino al 65% di biossido di azoto rispetto ai mezzi alimentati a diesel.

Visto quanto premesso, è di primaria importanza individuare misure di sostegno che valorizzino la logistica GNL e quella relativa ai futuri sviluppi bio, supportando al contempo quegli operatori che hanno già pianificato le proprie strategie individuando il GNL come prodotto per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, tramite apposite misure che incentivino l'utilizzo di mezzi alimentati a GNL attraverso misure strutturali.

In relazione poi al settore del GPL, va rilevato che il numero delle stazioni di rifornimento su ogni singola tratta autostradale equivale a 282. L'Italia vanta una rete distributiva di GPL quale carburante particolarmente sviluppata, posizionandosi come terzo Paese nell'Unione Europea per consistenza della rete distributiva, dietro solo a Polonia e Germania. Infatti, grazie a mirati investimenti sostenuti da Imprese private, l'Italia oggi può contare su oltre 4.500 distributori GPL, diffusi in maniera capillare ed organica su tutto il territorio nazionale, isole comprese. Al contrario delle altre realtà

europee, tuttavia, il nostro Paese ha avuto il pregio di porre in essere investimenti efficienti e sostenibili, sviluppando la rete distributiva proporzionalmente all'incremento della flotta circolante, ottenendo vantaggi sia da un punto di vista economico, che di sostenibilità ambientale.

Lo sviluppo della rete di distribuzione stradale del GPL è stato possibile in parte grazie ad alcuni interventi normativi che – sia a livello nazionale che a livello regionale – hanno disposto l'obbligo di implementazione dell'offerta dei carburanti alternativi (quale appunto il GPL) sugli impianti di distribuzione. In coerenza con quanto previsto nel framework normativo sopra delineato è indispensabile che si prosegua su questa linea di intervento, incrementando le misure di sostegno in favore della domanda del prodotto (in grado di supportare l'attuale numero di punti vendita GPL) e garantendo un quadro normativo di riferimento che non rischi di vanificare quanto finora ottenuto e investito.

Difatti, i dati dimostrano che il GPL è il carburante alternativo più diffuso in Italia, riflettendo una scelta del consumatore attenta ai vantaggi che tale prodotto è in grado di offrire, sia per quanto riguarda il profilo ambientale che quello economico. In particolare, si evidenzia che da un punto di vista ambientale l'impiego del GPL nel settore dei trasporti consente di traghettare consistenti riduzioni, sia in termini di sostanze inquinanti (polveri ed NOx) che di gas climalteranti (CO<sub>2</sub>). Al tempo stesso con un veicolo a GPL si spende mediamente il 25% in meno rispetto al gasolio e il 40% in meno rispetto alla benzina, risultando così anche un vantaggio di tipo economico.

Occorre poi rilevare che l'industria italiana del GPL sta mettendo a punto importanti iniziative volte a traghettare lo sviluppo di prodotti rinnovabili (ad esempio rDME) e bio (bioGPL) da miscelare con GPL fossile con l'obiettivo di abbattere radicalmente l'impronta di carbonio durante l'intero ciclo di vita del prodotto, il cui utilizzo soddisfa la domanda energetica del settore residenziale, commerciale, industriale, agricolo e anche automobilistico.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, occorre evidenziare come la rete distributiva attuale sia in grado di implementare direttamente i volumi di prodotti bio e rinnovabili, senza necessità di adattamento alcuno, oltre a poter soddisfare eventuali incrementi di domanda legati all'espansione del parco circolante.

Visto e considerato quanto sopra esposto, si propone di valorizzare i prodotti gassosi GPL e GNL e i loro sviluppi bio nel ruolo di carburanti alternativi per il settore dei trasporti, rispettivamente leggero e pesante non solo stradale, ma anche marittimo, come soluzioni pronte e disponibili per traghettare gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti, con particolare attenzione all'implementazione dell'infrastruttura del GNL, alla valorizzazione degli impianti già esistenti di GPL e allo sviluppo coerente ed omogeneo della rete di punti vendita.

Roma, 6 giugno 2022