

PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Doc. XXVII n. 18

Camera dei Deputati

IX Commissione Trasporti, Poste e
Telecomunicazioni

Proposte progettuali per la
Logistica Chimica

Febbraio 2021

Federchimica

Federchimica - Federazione Nazionale dell'Industria Chimica - associa circa 1400 imprese, per un totale di quasi 92.000 addetti. Per rappresentare nel modo migliore un ambito così articolato e complesso, la Federazione è organizzata in 17 Associazioni di settore, suddivise in 37 gruppi merceologici. Obiettivi primari di Federchimica sono il coordinamento e la tutela dell'industria chimica operante in Italia. Federchimica collabora con le Pubbliche Autorità, centrali e locali, e con le istituzioni di ricerca per uno sviluppo sostenibile dell'industria chimica. Infatti, Federchimica gestisce il Programma "Responsible Care" e il S.E.T. – "Servizio Emergenze Trasporti".

La Logistica è un **fattore strategico dell'industria chimica**, per la sua crescente incidenza sul fatturato globale delle imprese. Per questo motivo, la Federazione ha istituito un Comitato Logistica che, attraverso l'interazione costante con le proprie associate, è volto a:

- ✓ promuovere e mantenere livelli elevati di Sicurezza e Protezione Ambientale nel trasporto, nello stoccaggio e nella movimentazione di prodotti chimici, supportando e rendendo operativi i principi del Programma Responsible Care;
- ✓ promuovere in Europa una logistica sostenibile e competitiva, attraverso l'applicazione delle tecnologie più efficienti e delle "Best Practices" industriali;
- ✓ monitorare e influenzare le attività dell'Unione Europea e di altri organismi normatori che possono avere impatto sull'industria chimica europea;
- ✓ favorire lo sviluppo delle diverse modalità di trasporto in un contesto integrato per una ottimizzazione delle risorse e quindi di efficienza di sistema;
- ✓ presidiare l'area delle merci pericolose con iniziative di formazione coordinate con l'evoluzione normativa e con altre iniziative correlate a problematiche di settore quali la gestione delle emergenze, la certificazione, la valutazione del rischio, etc.

Introduzione

L'Europa nel 2018 ha raggiunto e superato uno degli obiettivi stabiliti dall'Unione europea con il "Pacchetto per il Clima e l'Energia 2020", riducendo le emissioni di gas serra del 23% rispetto all'anno base (1990). Il settore dei trasporti, tuttavia, è un elemento che frena questo andamento virtuoso: le emissioni dovute ai trasporti in Europa sono superiori del 28% rispetto al 1990. In particolare in Italia, il 94,2% delle **emissioni totali legate ai trasporti** sono riconducibili al trasporto su gomma, seguito dal 3,7% del trasporto via mare.

Se non si prendono provvedimenti, **le emissioni derivanti dal trasporto di merci aumenteranno di più del doppio entro il 2050**. Il Green Deal europeo, di conseguenza, individua il settore dei trasporti come un elemento decisivo per raggiungere gli obiettivi stabiliti, e prevede per lo stesso una riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050 attraverso interventi di diversa tipologia, quali **l'incentivazione della multimodalità strada-ferrovia** e la **promozione dell'utilizzo di carburanti alternativi**

Uno degli interventi prioritari ad avviso dell'industria chimica è il **potenziamento del trasporto merci su ferrovia**, privilegiandolo rispetto al trasporto su gomma.

Altro intervento, utile questo a rendere più efficiente la logistica qualsiasi sia il vettore utilizzato, è la **formazione delle figure professionali coinvolte nella logistica**.

Le proposte per la transizione energetica nel settore della modalità, **per il GPL e il GNL**, elaborate da Federchimica-Assogasliquidi, sono contenute nell'**Allegato 1**, parte integrante del presente documento.

Promozione dello shift modale e digitalizzazione dei processi nel trasporto intermodale di merci pericolose

Per **promuovere lo shift dalla modalità stradale a quella ferroviaria e intermodale**, gli stakeholder della filiera hanno ipotizzato un nuovo modello di trasporto basato su terminal specializzati nella **movimentazione e gestione di merci pericolose** nei quali aggregare e consolidare i volumi. Questi hub dovrebbero essere adeguatamente attrezzati da un punto di vista normativo e infrastrutturale, affinché possano essere svolti in sicurezza tutti i servizi necessari al trasporto, compreso il rilancio del traffico a carro singolo di merci pericolose, estremamente importante per il tessuto industriale italiano fatto di piccole e medie imprese che movimentano anche piccoli volumi di traffico, in condivisione fra gli operatori.

Il progetto consiste nella gestione digitale delle informazioni connesse al trasporto ferroviario e multimodale delle merci pericolose, attraverso la **realizzazione di una piattaforma connessa con le infrastrutture sul territorio e con gli operatori logistici e industriali**.

La realizzazione della piattaforma digitale consentirebbe:

- ✓ la creazione di servizi per lo scambio di informazioni tra operatori al fine di consolidare i traffici ed efficientare i flussi;
- ✓ la creazione di servizi di scambio di informazioni tra operatori del trasporto ai fini di un incremento del livello di controllo sulle situazioni di incidentalità che possono coinvolgere le merci pericolose. Ad esempio, sarebbe opportuno promuovere un sistema di raccolta delle relazioni di incidente redatte dai Consulenti Sicurezza Trasporti, previste dai Regolamenti internazionali ADR e RID per il trasporto delle merci pericolose su strada e per ferrovia, per valutazioni statistiche; lo strumento fornirebbe anche un database per l'applicazione delle Linee Guida del Risk Management Framework, promosso dalla Commissione Europea per la valutazione quantitativa del rischio nel trasporto terrestre di merci pericolose;
- ✓ la dematerializzazione dei documenti di trasporto, con la valutazione di tutti i vincoli normativi e tecnologici che ne ostacolano l'implementazione, e del processo di scambio delle informazioni fra gli operatori coinvolti nella catena di trasporto;
- ✓ il potenziamento della rilevazione di situazioni anomale nel trasporto di merci pericolose, ad esempio con il monitoraggio delle unità di trasporto in termini di posizionamento, tempi di sosta tecnica, controllo dei parametri critici (es. temperatura e pressione), valutazione della capacità delle infrastrutture, analisi ed individuazione delle arterie di traffico o delle tratte ferroviarie più critiche;

- ✓ la creazione di strumenti atti alla divulgazione della conoscenza della gestione intermodale delle merci pericolose e la messa a disposizione di strumenti operativi di consultazione rapida della normativa;
- ✓ la tracciabilità digitale degli obblighi previsti dalle norme;
- ✓ la sperimentazione e successiva installazione di una rete per il controllo da remoto;
- ✓ la creazione di strumenti atti ad agevolare le operazioni di verifica ad uso degli Enti di controllo (Polizia Stradale, Capitanerie di Porto, Polizia Ferroviaria, Gestori dell’Infrastruttura ed ANSFISA) preposti al controllo dei carichi di merci pericolose.

Principali vantaggi derivanti dalla realizzazione di tale strumento:

- ✓ massimizzare lo shift modale rendendo sempre più competitivo e conveniente l’utilizzo della modalità ferroviaria e intermodale con conseguente beneficio in termini ambientali;
- ✓ innalzare i livelli di sicurezza del trasporto di questa tipologia di merci;
- ✓ semplificare le procedure amministrative e dematerializzare la gestione documentale.

Relazione tecnica

Il progetto si inserisce pienamente nella *Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile*, che tra gli obiettivi prevede esplicitamente la *Decarbonizzazione e Riduzione delle emissioni inquinanti attraverso il potenziamento del trasporto passeggeri e merci su ferrovia (passaggio da gomma a ferro)*¹, e specificamente nella *Componente Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0*

Per la realizzazione del suddetto progetto si stima lo stanziamento di un totale di 20 milioni di euro. Le risorse sono destinate alla realizzazione e al collaudo di un sistema di gestione digitale delle informazioni connesse al trasporto ferroviario e multimodale delle merci pericolose sulla infrastruttura ferroviaria inclusi i raccordi ed i collegamenti di ultimo miglio, nonché al finanziamento delle dotazioni necessarie per l’implementazione dei sistemi digitali da parte degli operatori della catena logistica coinvolti (imprese ferroviarie, terminalisti, industrie chimiche, detentori dei carri e dei container, clienti finali delle merci).

Le risorse sono altresì destinate ad un progetto pilota per la individuazione, realizzazione e test del nuovo modello di organizzazione del trasporto multimodale delle merci pericolose.

¹ Doc. XXVII n. 18, pag. 100.

Nell'hub individuato dovranno essere garantiti tutti i servizi specialistici per il settore, con adeguati sistemi di gestione della sicurezza e della security, il miglioramento dei piani di emergenza, la gestione di tutti gli aspetti ambientali quali rifiuti, scarichi di acque reflue, emissioni in atmosfera e impatto acustico. Per un efficace coordinamento delle attività è importante che l'intero processo venga gestito da una apposita Task force diretta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti attraverso la destinazione di risorse dedicate, al fine di effettuare una attività di controllo generale sul processo, di garanzia del coinvolgimento di tutte le parti interessate, di coerenza con l'impianto normativo di settore sia europeo che internazionale. I suddetti fondi dovranno garantire anche la copertura dei costi di questa risorsa.

Costruzione di un percorso formativo e di crescita professionale degli operatori della logistica e in particolare degli autisti

La pandemia ha evidenziato il **ruolo strategico della logistica nell'economia mondiale**. In Italia, il settore è stato in grado di garantire la continuità delle filiere produttive e la fornitura dei materiali per l'emergenza sanitaria.

E' quindi fondamentale istituire dei percorsi formativi specialistici per la crescita culturale del settore, affinché il sistema industriale e logistico nazionale siano competitivi nel contesto internazionale e per valorizzare tali carriere professionali.

Inoltre la pandemia ha evidenziato ulteriormente il fenomeno della carenza di autisti, per la mancanza di disponibilità acuita dalle restrizioni sanitarie imposte dagli Stati Membri dell'Unione Europea. Secondo un'indagine di Federchimica, circa il 64% delle imprese chimiche ha sofferto questo problema nella prima fase della pandemia.

In Italia, infatti, le stime più recenti degli operatori del comparto parlano infatti di circa 15mila conducenti che mancano all'appello. A cui si aggiunge l'età media elevata dei lavoratori del settore: il 45,8% dei titolari delle Carte di Qualificazione del Conducente hanno superato i 50 anni mentre solo il 18,1% ha un'età inferiore ai 40 anni.

Il progetto ha l'obiettivo di individuare i principali profili professionali del settore e definire un programma formativo che possa garantire a questi profili una **formazione di base in termini di processi, tecnologie e sostenibilità della filiera**.

Dovrebbero poi essere definiti dei percorsi specialistici per le diverse figure professionali, con formazione pratica sul campo e stage presso realtà industriali (attività di guida, magazzino, ecc).

Tali figure professionali dovrebbero essere in grado, nelle diverse articolazioni, di gestire ed assistere il trasferimento di persone e merci sul territorio nazionale ed internazionale, con i relativi flussi documentali e con la conoscenza dei mezzi di trasporto.

Dovrebbero maturare competenze trasversali di project management, lingua inglese tecnica, informatica e statistica, oltre a competenze specialistiche su logistica, scenari economici, sicurezza, sostenibilità, information technology, normativa doganale e contrattuale con la relativa documentazione, gestione del trasporto e della supply chain.

Con particolare riferimento alla figura dell'autista, si potrebbero accompagnare gli studenti nel percorso di studio specialistico che li conduca ad avere la preparazione, all'età di 18 anni, per il conseguimento delle patenti di guida dei mezzi pesanti e delle necessarie certificazioni.

Relazione tecnica

Una delle ragioni del fenomeno della scarsità dei conducenti sono i costi elevati di acquisizione dei titoli necessari alla guida di mezzi di **autotrasporto merci**: per conseguire la patente si arriva a spendere fino a 6mila euro.

Per il settore del trasporto merci pericolose, è necessario inoltre ottenere un **certificato di formazione aggiuntiva**, di tipo base, da integrare con diverse specializzazioni a seconda della tipologia di merce o di unità di trasporto che si movimentano. A cui si aggiunge che l'evoluzione del settore richiede oggi competenze nuove e sempre più ampie che vanno ben oltre la mera guida del veicolo. E' buona pratica integrare infatti la formazione degli autisti del settore con corsi di guida sicura e di Best Behaviour Safety (BBS - Sicurezza legata ai comportamenti).

Questi costi potrebbero essere in massima parte abbattuti con **l'istituzione di una scuola professionale secondaria con competenze trasversali per gli operatori logistici e un percorso specialistico anche per gli autisti**.

Per la realizzazione di un programma formativo che copra le conoscenze trasversali e quelle specialistiche menzionate nell'idea progettuale, si stima che sia necessario organizzare un corso della durata di 2.000 ore complessive, con almeno 800 ore di stage operativo presso una realtà industriale. Nel caso della figura dell'autista il percorso di base e specialistico dovrebbe essere propedeutico al conseguimento dei titoli necessari per l'avvio della professione.

Il costo stimato per la realizzazione del percorso è pari ad euro 12.000/persona, comprensivo dei costi di docenza e di gestione (coordinamento, tutorship, amministrazione, materiali, aule, software etc.).

Il progetto è anch'esso inerente la Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, ma nella seconda componente Intermodalità e logistica integrata, sebbene questa sia al momento dedicata unicamente ad interventi sul settore marittimo².

² Doc. XXVII n. 18, pag. 109.

Conclusioni

La logistica è una componente strategica per l'industria chimica nazionale che pesa per circa il 10% sul fatturato delle imprese, pari ad un valore di 5 miliardi di euro.

Per raggiungere gli obiettivi dell'Unione Europea di neutralità climatica, uno degli interventi prioritari è la promozione del trasporto ferroviario e intermodale. In particolare per le merci pericolose, si è ipotizzato un nuovo modello di trasporto basato su terminal specializzati nei quali aggregare e consolidare i volumi, grazie alla condivisione delle informazioni su una piattaforma digitale connessa con le infrastrutture e con gli operatori della filiera. La piattaforma consentirà anche di innalzare i livelli di sicurezza e dematerializzare la documentazione.

Per la gestione della distribuzione e della logistica di ultimo miglio nel settore delle merci pericolose, è fondamentale inoltre cercare di arginare il problema della carenza degli autisti, promuovendo l'innalzamento della professionalità del settore, con l'istituzione di una scuola professionale secondaria che sia in grado di offrire competenze trasversali per gli operatori logistici e un percorso specialistico anche per gli autisti.

Questi progetti rispondono agli obiettivi della Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile del PNRR.

La Federazione è a disposizione per gli opportuni approfondimenti.

Allegato 1

Proposte progettuali investimenti settori GPL e GNL

PREMESSA

ASSOGASLIQUIDI è l'Associazione di Federchimica che rappresenta a livello nazionale le Imprese produttrici, importatrici e distributrici di GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto) 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.

Nel presente documento, in relazione a quanto contenuto nella Proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Doc. XXVII n° 18) approvato dal Consiglio dei Ministri, vengono poste all'attenzione della Commissione alcune idee progettuali volte a garantire una maggiore diffusione dell'utilizzo dei prodotti energetici gassosi, GPL e GNL quali carburanti alternativi e driver di sviluppo della mobilità sostenibile, leggera e pesante (sia stradale che marittima).

IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR) E LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il Piano dedica spazio ed idee progettuali al tema della mobilità sostenibile anche se – a nostro avviso – emerge la necessità che lo stesso su tale aspetto venga opportunamente integrato, se veramente si vogliono raggiungere gli obiettivi indicati.

In tale quadro, il GPL ed il GNL e le loro potenzialità si inseriscono nell'ambito di una delle tre linee fondamentali di sviluppo del Piano e, in particolare, si pongono come soluzioni già pronte e disponibili lungo l'asse strategico delineato della **transizione energetica nel settore della mobilità**.

Infatti, entrambi sono prodotti energetici il cui utilizzo consente di raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti (rispetto ai carburanti tradizionali), in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e del *Green Deal* europeo (e ciò ancor più nello sviluppo della disponibilità di bioGPL e di bioGNL) e di miglioramento della qualità dell'aria nei centri urbani e delle acque interne e marine.

A tal riguardo - prima di individuare i dettagli delle nostre proposte – è, a nostro avviso, importante sottolineare come lo stimolo alla filiera industriale e di distribuzione dei prodotti gassosi GPL, metano e GNL sia necessario proprio nell'ottica di raggiungere gli obiettivi anche di **maggiore penetrazione delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti**, tramite la possibilità di supportare la crescita della disponibilità già oggi presente di **bioGPL, biometano e bioGNL**, in linea con gli obiettivi posti nello stesso

PNRR nella specifica linea M2C2 – Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile.

Proprio all'interno dei progetti indicati dal PNRR *si ritiene quindi necessario ed opportuno prevedere apposite misure di stimolo e di sostegno agli investimenti nei settori dei prodotti gassosi (GPL, gas naturale e GNL) nell'ambito della linea progettuale di sviluppo della mobilità sostenibile.*

Su tale linea progettuale, ci permettiamo di segnalare che le revisioni del documento di PNRR che oggi è all'attenzione del Parlamento hanno, purtroppo, eliminato alcune indicazioni e progetti fondamentali per il supporto agli investimenti nel comparto della mobilità sostenibile, progetti senza i quali risulterà molto complesso raggiungere gli obiettivi ambientali di riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti e di miglioramento della qualità dell'aria.

Di seguito, quindi, indichiamo alcune nostre proposte progettuali che riteniamo debbano essere integrate nel PNRR che verrà sottoposto all'Unione Europea proprio con l'obiettivo di traguardare i target ambientali della mobilità sostenibile del prossimo futuro.

LE PROPOSTE PROGETTUALI PER IL SETTORE DEL GPL

Il GPL – insieme al gas naturale compresso ed al GNL – è indicato dalla direttiva comunitaria c.d. DAFI (dir. 2014/94/CE) come carburante alternativo.

Nel nostro Paese la rete di distribuzione del prodotto si è negli anni sviluppata a fronte degli investimenti portati avanti dalle Imprese e oggi può contare su 4.293 distributori, ben posizionati in tutte le regioni, isole comprese.

Rispetto alle altre realtà europee, l'Italia si posiziona come terzo Paese nell'Unione per consistenza della rete distributiva, dietro a Polonia e Germania. Rispetto a queste due realtà, però, il nostro Paese è quello in cui la rete distributiva si è sviluppata nella maniera più organica, coerentemente all'incremento della flotta circolante, efficientando in questo modo gli investimenti sostenuti, sia da un punto di vista economico, che di sostenibilità ambientale.

Purtroppo, però, i provvedimenti di lockdown e di riduzione importante della mobilità delle persone adottati a fronte della attuale situazione di emergenza sanitaria hanno comportato nel 2020 e stanno ancora comportando una perdita significativa dei volumi dei carburanti gassosi GPL e metano. Nel 2020, si è infatti rilevato un calo dei consumi del GPL quale carburante per l'autotrazione pari ad oltre il 20%.

Ciò si pone in contrasto con gli obiettivi di incremento del consumo dei citati prodotti, alla luce delle previsioni contenute nel D. Lgs. 257/2016 di recepimento della direttiva

c.d. DAFI (promozione delle infrastrutture dei carburanti alternativi) e di quanto indicato anche nel Piano Nazionale Energia e Clima.

L'impatto dell'emergenza sanitaria ha poi avuto effetti negativi anche sul fatturato delle imprese impegnate sulla filiera della componentistica degli impianti di alimentazione a gas dei veicoli, con una riduzione di fatturato che per il mercato italiano è pari a circa il 20%. In proposito, va segnalato che si tratta di imprese che rappresentano un'eccellenza industriale italiana, con base nazionale ma con una forte presenza anche sui mercati internazionali.

Tutto ciò ha avuto impatti negativi sullo sviluppo dei carburanti alternativi gassosi con effetti anche sul contenimento delle emissioni ambientali soprattutto del parco auto più vetusto.

Risulta quindi necessario prevedere uno specifico progetto di sostegno ad una maggiore penetrazione dell'utilizzo dei carburanti gassosi GPL e gas naturale nel trasporto leggero: ***incentivare ciò, a nostro avviso, non deve essere visto come uno specifico "sussidio", bensì come un supporto alla mobilitazione di maggiori capitali privati (sia delle Imprese, sia dei consumatori) con un effetto replicativo virtuoso sia da un punto di vista economico sia – soprattutto – ai fini della promozione di trasporti più competitivi e sostenibili al servizio dell'economia del Paese.***

Alla luce di quanto indicato, la nostra proposta è quella di inserire nel PNRR una linea progettuale volta a prevedere **misure di promozione della conversione a GPL e gas naturale delle autovetture di classe Euro 4 e Euro 5**, richiesta che - a nostro avviso - rientra a pieno titolo negli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, in un'ottica di rilancio del comparto dell'automotive in chiave di mobilità sostenibile e di svecchiamento, in senso ambientale, del parco auto circolante.

Invero, le precedenti iniziative di incentivazione delle trasformazioni a GPL e metano dei veicoli da parte del Ministero dello Sviluppo Economico hanno portato a risultati di assoluto rilievo nel settore industriale ed economico italiano, con immediati benefici, anche per la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti, con particolare attenzione alle emissioni di polveri sottili che sono le prime responsabili dell'inquinamento atmosferico delle nostre città e dei relativi provvedimenti che i Sindaci sono costretti ad adottare di blocco della circolazione.

La proposta di incentivazione ha, infatti, come obiettivo la **conversione a gas di veicoli a benzina EURO 4 e EURO 5, garantendo un incentivo (per singolo veicolo) di 600 € per la conversione di veicoli a GPL e di 900 € per la conversione di veicoli a metano per il periodo di tre anni**, in linea con le tempistiche del PNRR.

Effettuando un'analisi sullo storico delle conversioni a gas, si evince che la misura proposta garantirebbe la **conversione di circa 495.000 veicoli, circa 430.000 in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale.

Vantaggi ambientali della misura

I vantaggi della trasformazione in veicoli a gas sono innumerevoli: dal punto di vista ambientale si ottengono considerevoli riduzioni in termini di emissioni di inquinanti atmosferici, con conseguente ritorno sulla qualità dell'aria e sulla salute dei cittadini, e di gas climalteranti. L'impatto ambientale della misura è quantificabile, infatti, in una **riduzione di circa 7,6 tonnellate di NOx e di circa 90.000 tonnellate di CO₂** nel periodo considerato nell'intervento proposto. Ovviamente, l'effetto ambientale positivo rimarrà consolidato anche negli anni successivi allo specifico intervento, con una riduzione media annua pari ad oltre 30.000 tonn. di CO₂ e di oltre 2,5 tonn. di NOx.

Vantaggi industriali della misura

Da un punto di vista industriale, la misura tende a promuovere l'utilizzo ed una maggiore diffusione di tecnologie ad appannaggio di un settore nazionale, quello della produzione di componentistica per gli impianti a gas, che rappresenta un'eccellenza nazionale a livello mondiale. A tale comparto, si aggiunge poi tutto il settore delle Imprese impegnate nella filiera di approvvigionamento e di distribuzione del gas, così come quello delle imprese artigiane (officine di trasformazione) che procedono alla installazione sugli autoveicoli dei kit di alimentazione a gas. Si tratta, peraltro, di comparti che sono fortemente colpiti dall'attuale fase di emergenza sanitaria e dalle restrizioni connesse alle mobilità delle persone con effettivi negativi ancora oggi non ammortizzati e persistenti.

Vantaggi sociali della misura

Il parco auto italiano risulta tra i più vetusti e ciò anche in considerazione delle ridotte risorse economiche disponibili per il consumatore finale che non consentono di procedere all'acquisto di un autoveicolo nuovo (seppur oggetto di incentivi), anche in relazione all'ulteriore contenimento del potere di spesa delle famiglie (specie di quelle appartenenti alle fasce sociali più deboli) dovuto all'emergenza sanitaria in atto.

Pertanto, la misura proposta - oltre a promuovere una cultura automobilistica favorevole all'uso di carburanti alternativi – garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini (e tra questi di quelli appartenenti alle fasce sociali con meno disponibilità economica, anche in relazione all'impatto derivante dall'attuale crisi sanitaria e, quindi, non in grado di far fronte all'acquisto - seppur incentivato - di un'autovettura) in quanto consente loro, con una spesa contenuta, di contribuire al miglioramento delle performance ambientali del parco auto e di continuare ad usare il loro veicolo con l'alimentazione a gas, anche in relazione alla progressiva introduzione di divieti di circolazione già vigenti e futuri sempre più stringenti per i veicoli alimentati con carburanti tradizionali.

Relazione tecnica

Da un punto di vista economico, particolarmente significativo il risulta il gettito d'IVA e di imposte di prodotto risultante dalle trasformazioni a gas dei veicoli che verrebbero incentivate tramite la misura proposta.

Infatti, considerando il totale delle nuove conversioni a gas che si avrebbero con l'introduzione della misura incentivante, **si ottiene un gettito d'IVA pari ad oltre € 134 milioni, oltre € 116 milioni in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale in mancanza di incentivi.

A questa somma va aggiunto il **maggiore gettito di imposte** relative ai collaudi dei veicoli (in termini di imposte di bollo e diritti da riconoscere alla motorizzazione), **pari ad oltre € 20 milioni (circa € 18 milioni in più rispetto allo scenario tendenziale)**, al netto delle maggiori entrate nel bilancio statale derivanti dalle imposte dirette pagate dalle imprese di produzione ed installazione dei kit di trasformazione.

Dall'analisi si evince che il **costo della misura, stimato in circa € 300 milioni**, verrà in misura maggiore compensato dagli ulteriori gettiti derivanti dall'aumento delle conversioni e da quello proprio dello scenario tendenziale, configurandosi in circa **€ 145 milioni di oneri netti** per lo Stato.

Per quanto indicato, **riteniamo quindi che - proprio per la trasversalità degli impatti positivi della misura proposta, sia in termini di sostegno agli investimenti di settori produttivi di eccellenza nazionale con un moltiplicatore degli stessi in termini di incremento di valore aggiunto produttivo e di crescita occupazionale, sia per il circolo virtuoso che il progetto ha per le entrate fiscali e per i positivi effetti ambientali e sociali dello stesso - l'intervento risponda a tutti i criteri per poter essere inserito a ragione nei progetti del PNRR.**

LE PROPOSTE PROGETTUALI PER IL SETTORE DEL GNL

I dati del settore

L'ultimo aggiornamento dell'Osservatorio Ref-E sulla filiera degli usi finali del GNL mostra come, anche nel 2020, il settore sia stato caratterizzato da una forte dinamicità, che assume un significato ancor più rilevante se contestualizzata alla contrazione dei mercati a causa della crisi pandemica. A fine dicembre dell'anno scorso, infatti, si registra una forte espansione della rete distributiva, con un aumento dei punti vendita asserviti al rifornimento di mezzi pesanti (GNL-GNL) di circa il 34% rispetto all'anno precedente, con una consistenza pari a 94 stazioni di servizio, a cui vanno aggiunti 11 depositi di GNL (di tipo GNL-GNC) asserviti al rifornimento di mezzi leggeri tramite vaporizzazione del prodotto liquido e sua successiva compressione.

Lo sviluppo della rete di distribuzione di GNL quale carburante è avvenuta in maniera proporzionale all'aumento della domanda, guidata dall'incremento della flotta circolante di mezzi pesanti alimentati a GNL che, nel 2020, risultava costituita da circa 3000 unità (alle quali bisogna aggiungere il volume di mezzi "transfrontalieri" che non risultano

immatricolati in Italia, ma che operano il rifornimento sul territorio nazionale). Inoltre, la versatilità della logistica del prodotto ne consente l'applicazione in diversi settori, permettendo di soddisfare anche il fabbisogno energetico di quelle realtà – sia residenziali che commerciali – non servite dalla rete di trasporto e distribuzione del metano. A tale proposito, ad oggi si registrano 4 reti canalizzate alimentate a GNL mentre, per quanto riguarda le utenze industriali off-grid, nel corso del 2020 si è registrato un incremento dei depositi di GNL che a fine anno hanno raggiunto le 26 unità.

Le nostre proposte di integrazione del PNRR per lo sviluppo di una filiera nazionale del GNL

Il quadro presentato fornisce una chiara indicazione sulle potenzialità del GNL nei diversi settori di utilizzo.

Purtroppo, invece, il PNRR non prevede più – a differenza di quanto era stato indicato nelle precedenti bozze dello stesso che, a nostro avviso, risultavano sul punto molto più complete - la definizione di una specifica e completa linea progettuale che supporti entro il 2025 la piena operatività di tutta la filiera del GNL.

Attualmente, il PNRR approvato dal Consiglio dei Ministri prevede per il GNL solo interventi molto puntuali e mirati (utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti a GNL), non considerando che senza misure che coprano l'intera filiera, soprattutto dal punto di vista dello sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento, risulterà molto complesso raggiungere gli obiettivi di penetrazione del GNL anche nel trasporto pubblico locale.

Anche per supportare tali specifiche misure è quindi necessario che il Piano venga implementato in maniera consistente attraverso una linea progettuale specifica e completa sul GNL volta a garantire:

- ✓ Supporto allo sviluppo delle infrastrutture nazionali, favorendo la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento sul territorio nazionale, anche tramite apposite misure di sostegno agli investimenti, al fine di garantire la crescita omogenea della distribuzione del prodotto;
- ✓ Misure per il trasporto marittimo, tramite la previsione di norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti, oltre alla allocazione di risorse che consentano alle Autorità di sistema portuale di definire idonee e scontate tariffe portuali per agevolare l'utilizzo di mezzi marittimi alimentati a GNL.
- ✓ Necessità di provvedimenti premianti e di sostegno economico per gli armatori che decidano di investire nella costruzione di flotte navali costruite ed alimentate a GNL e la realizzazione di unità navali (bettoline) adeguate ai servizi di *Small Scale* e per il rifornimento *ship to ship*;
- ✓ 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;
- ✓ Misure per il trasporto stradale pesante:
 - Necessità di definire **interventi incentivanti strutturali a favore dell'autotrasporto** (es: riduzione tariffe e canoni per utilizzo infrastrutture

autostradali), che incidano positivamente e in modo permanente sull'economia d'uso del GNL nell'autotrasporto pesante;

- Conferma degli **incentivi per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL, prevedendo un periodo di tempo in cui gli stessi possano diventare strutturali** a garanzia del supporto per le aziende di autotrasporto che decidano di investire nello svecchiamento con il GNL del parco dei loro mezzi, con evidenti benefici sia di moltiplicazione degli investimenti previsti sia ambientali per tutto il sistema;
- ✓ Misure per gli usi industriali, favorendo l'impiego del GNL negli usi industriali off-grid, anche attraverso l'introduzione di misure di premialità per i volumi di bioGNL utilizzati nelle utenze non collegate al servizio nazionale dei gasdotti, anche per il fatto che sono situate nelle aree più svantaggiate del nostro Paese.

Riteniamo che **solo in una logica di filiera e di sostegno agli investimenti privati sia possibile per il nostro Paese poter contare su un progetto strategico di lungo respiro per lo sviluppo nell'utilizzo del GNL quale soluzione già pronta e disponibile per il trasporto pesante stradale e marittimo in un'ottica di decarbonizzazione e di riduzione delle inquinamento atmosferico nei settori considerati.**