



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas di petrolio liquefatti

## *Convegno AIEE*

# *«Decarbonizzare i trasporti: quali effetti sulle filiere»*

*Roma, 14 novembre 2022*

*Silvia Migliorini*

*Direttore*

*Federchimica-Assogasliquidi*

# Federchimica Assogasliquidi

FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI è l'Associazione nazionale delle 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.

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

Assogasliquidi nasce nel 1995 per rappresentare le istanze del settore del GPL e dal 2013 ha assunto la rappresentanza anche delle Imprese del settore del GNL. Ad oggi le aziende associate sono 97



# II GPL

# Il settore del GPL

## I numeri del GPL nel settore automotive

### Impatti generati\*



**196 mln €** di valore aggiunto



**54 mln €** versati allo Stato



**348 mln €** di accise

### Numeri del comparto\*\*



**1.416.000 tonnellate**



**4.561 punti di distribuzione**



**2,85 milioni di veicoli circolanti**



**37 modelli OEM in 137 differenti allestimenti**

\* studio E&Y, dati di settore riferiti al 2020

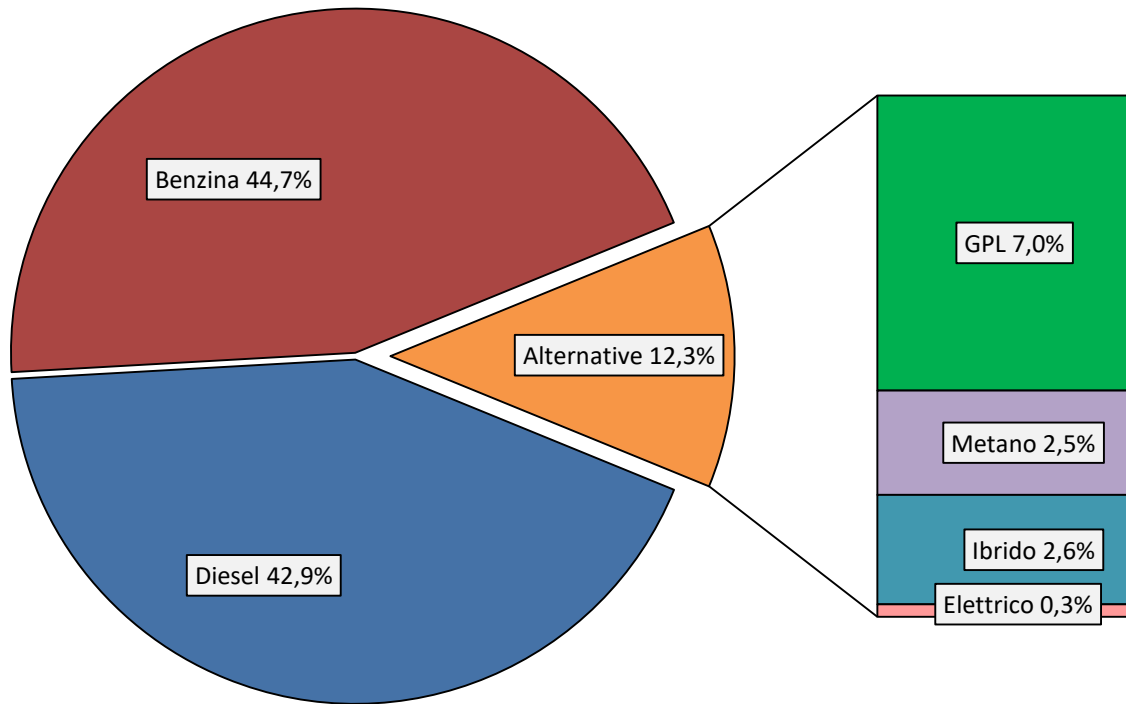
\*\* dati MISE/MITE, ARERA, Ecomotori, ACI (2021), Quattroruote (2022), rielaborazione Federchimica Assogasliquidi



FEDERCHIMICA  
ASSOGASLIQUIDI  
Associazione nazionale imprese gas liquefatti

# Il settore del GPL

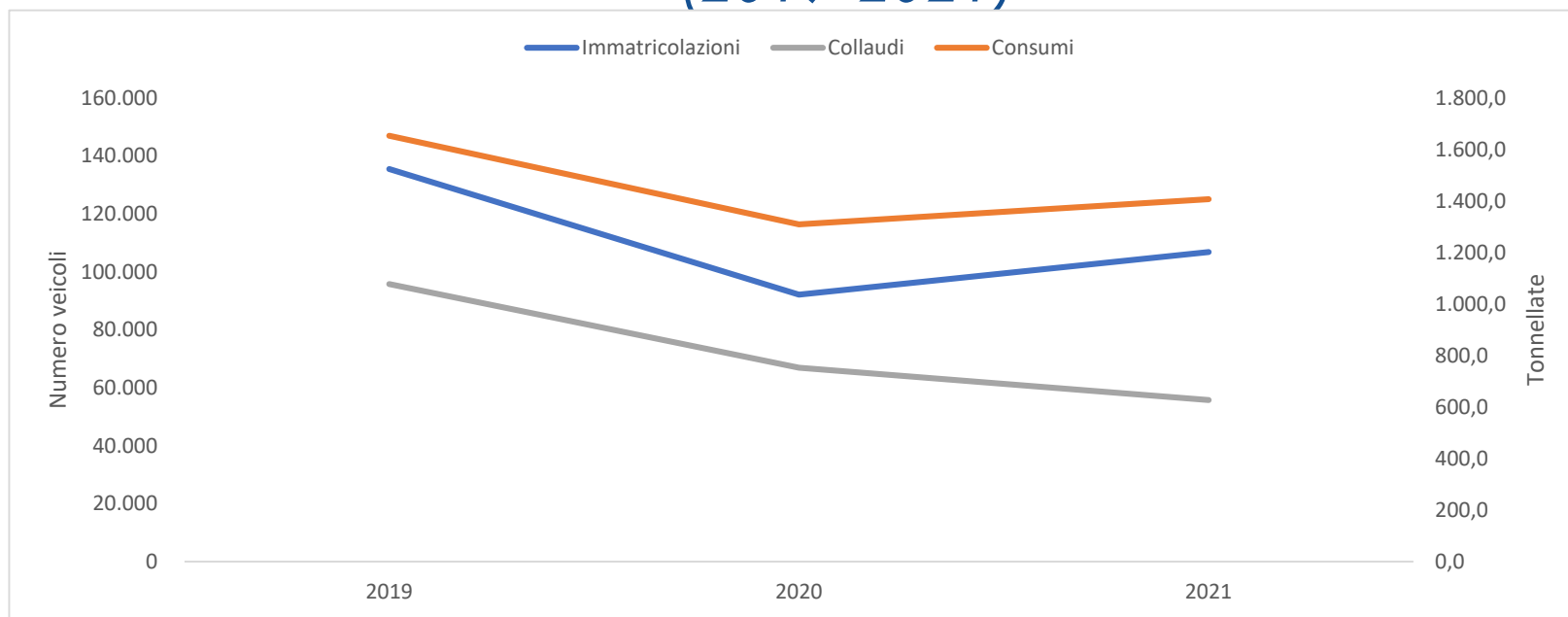
Consistenza parco auto circolante 2021



L'analisi sul **parco circolante del 2021** evidenzia come i **veicoli a GPL** rappresentino il **7% del totale**, confermandosi come **prima alimentazione alternativa**: dalle rilevazioni ACI, difatti, emerge che **più di un'auto alternativa circolante su due è alimentata a GPL**

# Il settore del GPL

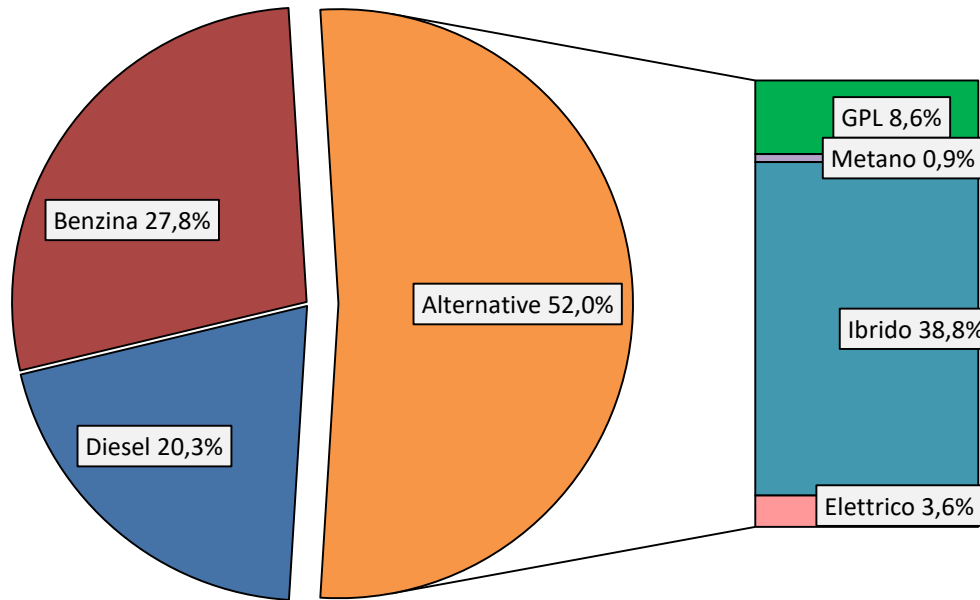
## Dinamica parco auto (2019-2021)



Per quanto riguarda il settore del GPL, si vede che - nonostante nel 2021 si rilevi una lieve ripresa rispetto al 2020 - **il settore non è però riuscito ad attestarsi su livelli pre-pandemici (2019)**. Dal confronto tra i dati consolidati del 2021 con quelli del 2019, infatti, si rileva una **riduzione delle immatricolazioni di oltre il 21%**, un **decremento dei collaudi di oltre il 41%** ed una **contrazione della domanda di GPL per autotrazione di oltre il 14%**

# Il settore del GPL

*Dinamica parco auto – Immatricolazioni gen./ott. 2022*



L'analisi relativa alle immatricolazioni cumulate nei primi dieci mesi del 2022 evidenzia come oltre il **52% dei nuovi acquisti sia rappresentato da un veicolo ad alimentazione alternativa**: di questi, le alimentazioni a **GPL hanno una quota di oltre il 16%**, rappresentando circa il **9% del totale delle immatricolazioni** (con circa **95.000 auto immatricolate**)

# Veicoli a GPL

## Vantaggi

**AMBIENTALI\***: L'analisi della banca dati di ISPRA sui fattori emissivi del trasporto stradale evidenzia come l'impiego del GPL nel settore dei trasporti consenta di raggiungere consistenti riduzioni, sia in termini di sostanze inquinanti (polveri ed NOx) che di gas climalteranti (CO<sub>2</sub>)

	Δ% GPL vs carburante				
	NOx	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>	PM_exhaust	CO <sub>2</sub>
Benzina	-61,2%	-4,0%	-1,5%	-82,6%	-23,6%
Diesel	-70,0%	-9,0%	-2,8%	-92,4%	-2,1%

**ECONOMICI\*\***: I veicoli a GPL di qualunque cilindrata e grandezza presentano significativi vantaggi economici rispetto alle auto alimentate con carburanti tradizionali. L'economia per chilometro percorso dipende dai consumi specifici delle differenti automobili e dai prezzi dei carburanti, variabili nel tempo. La rilevazione effettuata dal MITE, riferita alla prima settimana di ottobre, evidenzia come **con un veicolo a GPL si spende circa il 28% in meno rispetto al gasolio e il 37% in meno rispetto alla benzina**

\*fonte banca dati fattori emissivi trasporto stradale ISPRA <https://fetransp.isprambiente.it/#/> veicoli EURO 6 d-temp del segmento medio, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi

\*\*fonte MITE <https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-settimanali-carburanti>

# Il GPL nella transizione energetica

Progetti e scenari al 2030

## OBIETTIVO

**AL 2030 IMMISSIONE IN CONSUMO MISCELA 40% BIO E RINNOVABILE (BIOGPL E rDME), 60% GPL TRADIZIONALE**

### bioGPL

Oltre ai volumi già prodotti nelle due bioraffinerie italiane ( $\approx 40$  kton/anno di bioGPL da lavorazione HVO), l'industria italiana del GPL ha pianificato importanti investimenti nella realizzazione di impianti dedicati alla produzione di bioGPL tramite *upgrading* del biogas. In questi progetti il biogas può essere utilizzato direttamente, essendo così impiegato come materia prima, oppure può essere prodotto tramite la realizzazione di una sezione di digestione anaerobica dedicata, dove biomassa o rifiuti vengono utilizzati come materia prima (per la produzione di biogas e la sua successiva trasformazione in bioGPL).



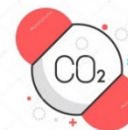
15 impianti



1,5 miliardi€



700.000 tonnellate/anno



2,1 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> risparmiate ogni anno

# Il GPL nella transizione energetica

## Progetti e scenari al 2030

### rDME

L'industria italiana del GPL sta investendo anche in ricerca e sviluppo per la produzione di prodotti rinnovabili da miscelare con GPL, come il dimetiletere rinnovabile. I progetti in corso di valutazione consistono nella realizzazione di impianti di produzione di rDME, utilizzando come materia prima sia la frazione organica che quella inorganica dei rifiuti solidi (tra cui vi sono anche le materie plastiche)



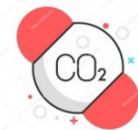
750.000 tonnellate/anno



2,4 miliardi €



possibilità di  
miscelazione fino al  
20% con GPL  
convenzionale o bioGPL



1,6 milioni di tonnellate di  
CO<sub>2</sub> risparmiate ogni anno

# Il GPL «decarbonizzato»: gli effetti sulla filiera

## **BENEFICI**

- **AMBIENTALI:**
  - EFFICIENTAMENTO PARCO AUTO CIRCOLANTE TRAMITE LA CONVERSIONE A GAS;
  - PIENO INSERIMENTO DELLE INIZIATIVE PRODUTTIVE NEI PRINCIPI DI SVILUPPO DI ECONOMIA CIROCLARE, RECUPERO DI RIFIUTI E WASTE TO ENERGY;
- **INDUSTRIALI**
  - POSSIBILITA' DI PIENA UTILIZZAZIONE DELLA RETE DEI PUNTI VENDITA DI DISTRIBUZIONE GIA' ESISTENTI;
  - VALORIZZAZIONE E PIENO UTILIZZO DELLA INFRASTRUTTURA LOGISTICA, DI STOCCAGGIO E DISTRIBUZIONE GIA' PRESENTE SUL TERRITORIO NAZIONALE;
  - PIENA VALORIZZAZIONE E SOSTEGNO ALLA FILIERA NAZIONALE CHE PRODUCE KIT DI ALIMENTAZIONE A GAS
- **SICUREZZA ENERGETICA**
  - INCREMENTO DELLA SICUREZZA DI APPROVVIGIONAMENTO TRAMITE PRODUZIONI PRESENTI SUL TERRITORIO NAZIONALE;
- **PER I CONSUMATORI**
  - RISPARMIO, DISPONIBILITA' DI DIVERSE MOTORIZZAZIONI, CONVERSIONI A GAS DI VEICOLI OBSOLETI



# GPL ED EVOLUZIONI BIO E RINNOVABILI: I PRODOTTI DEL PRESENTE E DEL FUTURO

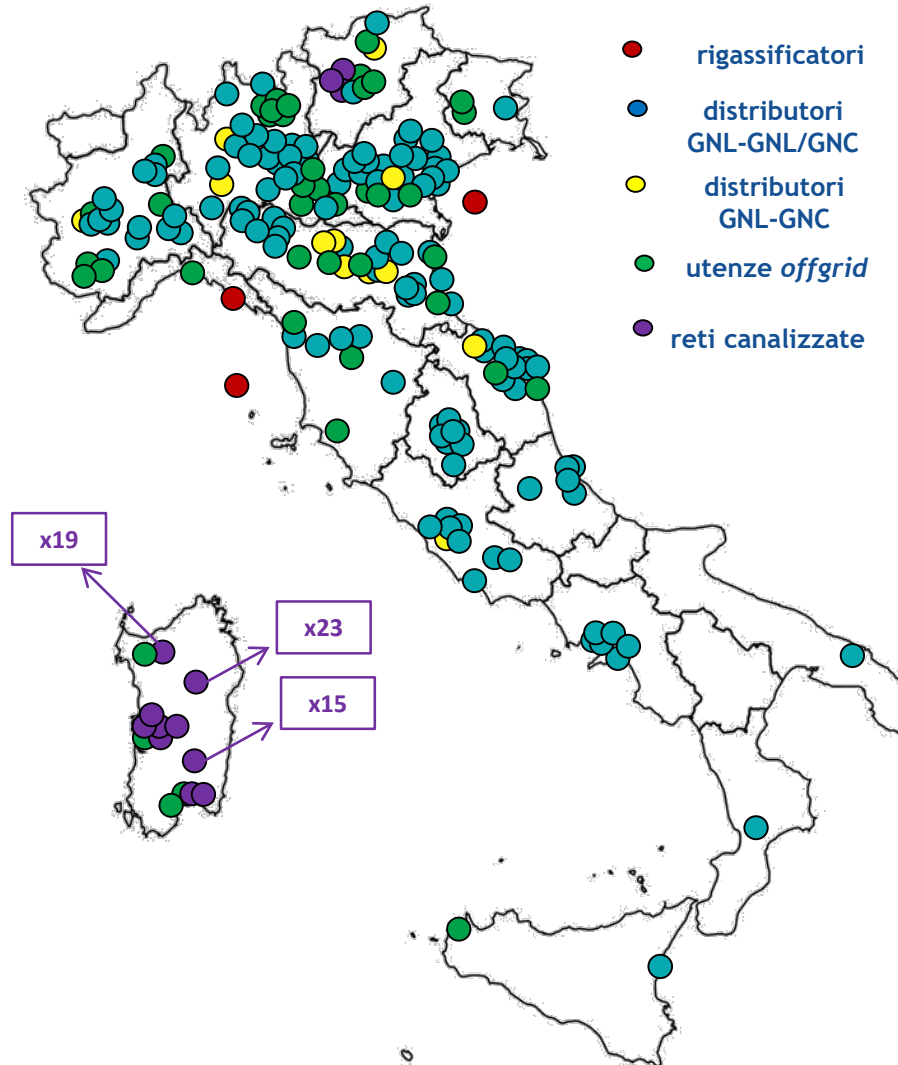
## COSA SERVE

- ✓ **Rivalutare i criteri per la determinazione degli impatti dei prodotti energetici** in una scala più ampia *Well to Wheel* (o *Well to Wake* nel caso del trasporto marittimo) o *Life Cycle Assesment*, **con conseguente revisione (utilizzando la prima scadenza indicata nel 2026) della proposta di regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli al fine di superare le attuali limitazioni poste al 2035 al motore a combustione interna.**
- ✓ **Revisione della fiscalità**, prevedendo l'azzeramento dell'aliquota di accisa per i prodotti bio e rinnovabili (come bioGPL, rDME e bioGNL) al fine di favorirne la penetrazione nei settori energetici e dei trasporti
- ✓ **Introduzione di specifici provvedimenti di sostegno** (in linea a quanto già avvenuto per lo sviluppo delle fonti rinnovabili elettriche e del biometano) **per le produzioni e le immissioni sul mercato dei prodotti bio e rinnovabili da miscelare al GPL o utilizzare in purezza;**
- ✓ **Rivalutare la proposta di Regolamento che sostituirà la DAFI**, ribadendo per i prodotti gassosi (GPL e GNL) il ruolo di carburanti alternativi per il settore dei trasporti, previsioni di tempistiche di breve termine, come soluzioni pronte e disponibili per traguardare gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti;
- ✓ **Nel breve e medio termine, previsione di misure a sostegno dei carburanti gassosi**, quali **l'introduzione di incentivi per la trasformazione a GPL del parco auto circolante**, nell'ottica di garantire il necessario supporto e traghettamento del settore verso le produzioni bio e rinnovabili

# II GNL

# Infrastruttura distribuzione GNL

## Ripartizione geografica - I semestre 2022

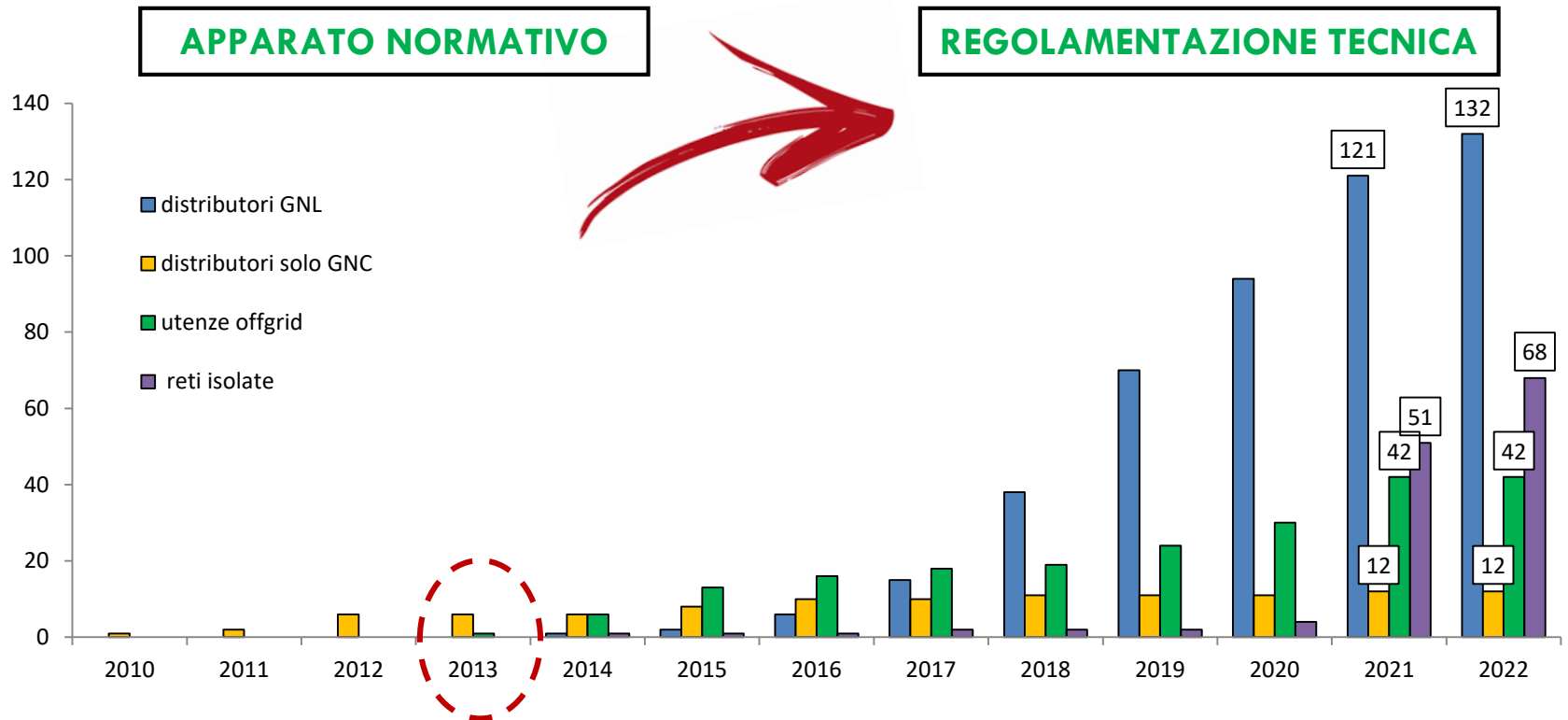


Il **GNL** – insieme al gas naturale compresso ed al GPL – è indicato dalla direttiva comunitaria c.d. DAFI (dir. 2014/94/CE) **come carburante alternativo**. Nel nostro Paese la rete di distribuzione del prodotto si è sviluppata in modo rapido a partire dal 2013, a fronte degli investimenti portati avanti dalle Imprese, e oggi rappresenta un'eccellenza nell'Unione Europea avendo superato in termini di presenza di punti vendita che erogano GNL la Francia e la Spagna.

Fonte: Ref-E, rielaborazione Federchimica Assogasliquidi. I servizi resi da REF-E sono destinati esclusivamente all'uso interno e non commerciale. Qualora non diversamente specificato, non è consentito modificare, duplicare, distribuire, divulgare, vendere, trasmettere, riprodurre, pubblicare su qualsiasi mezzo, sotto qualsiasi forma o per qualsivoglia ragione, in tutto o in parte, i contenuti degli stessi senza l'autorizzazione scritta di REF-E. Ogni violazione verrà perseguita a norma di legge

# Infrastruttura distribuzione GNL

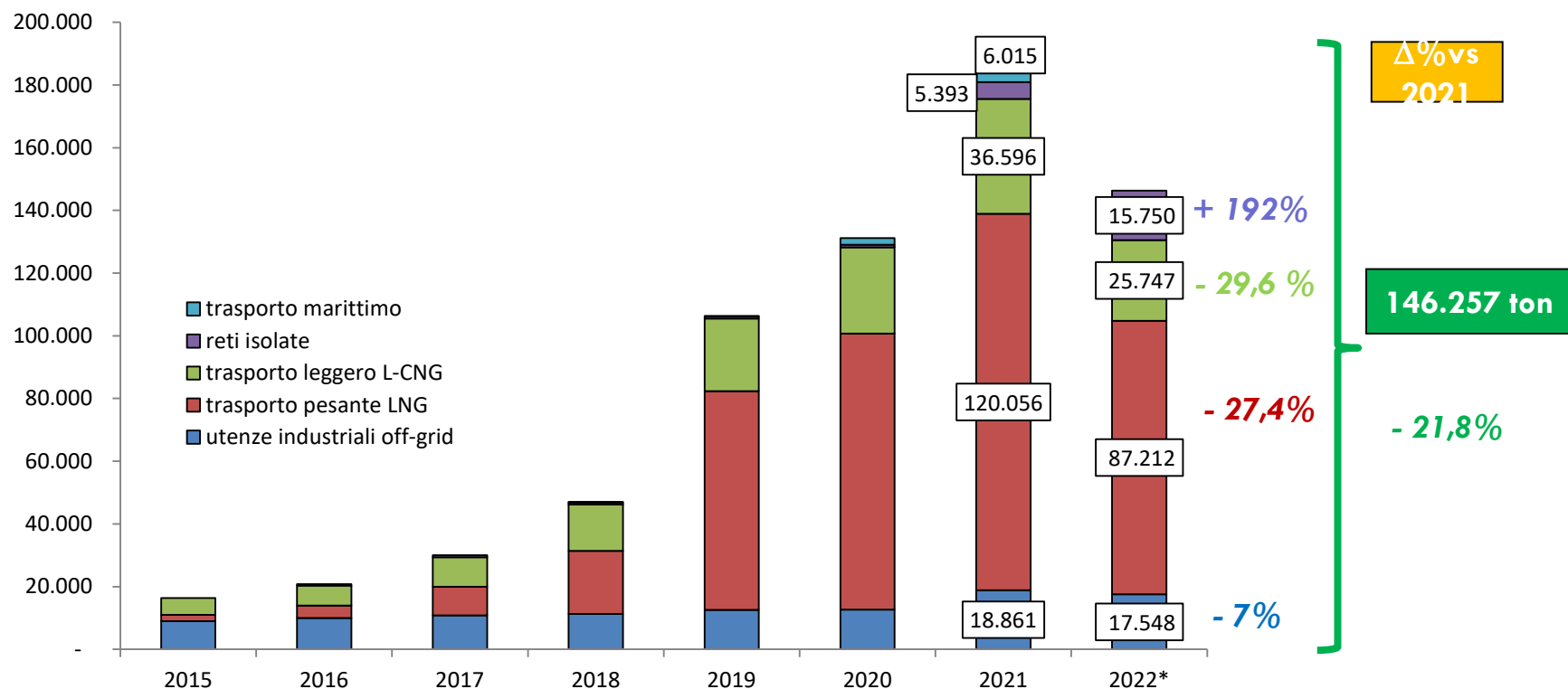
Consistenza rete - I semestre 2022



Nonostante la particolare congiuntura economica e le dinamiche di incremento del prezzo della materia prima, le Imprese hanno continuato anche nel 2022 ad investire nello sviluppo dell'infrastruttura di approvvigionamento e di distribuzione: **nel primo semestre la rete dei punti vendita è cresciuta meno che negli anni passati ma ha fatto segnare comunque un +10%**

# Consumi GNL

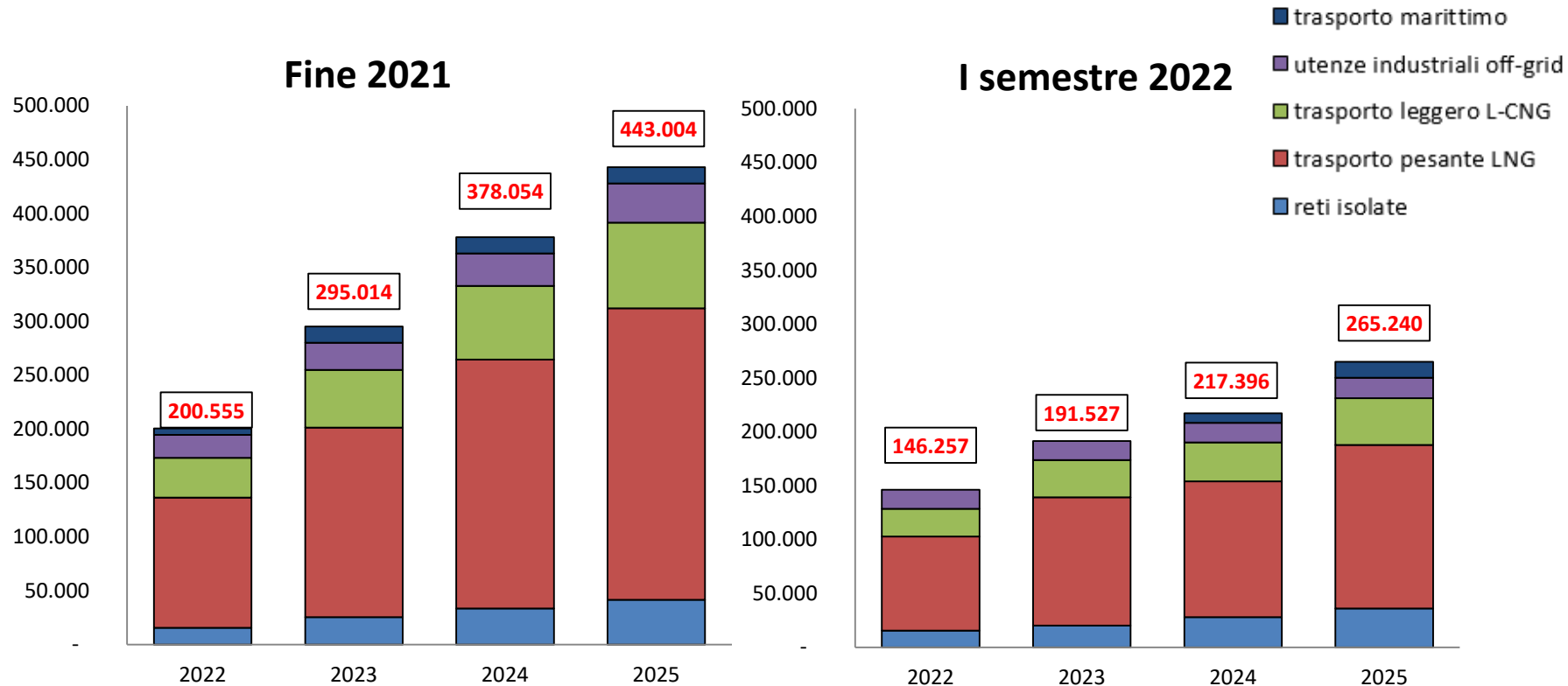
## Ripartizione settori di utilizzo - 2022



Nonostante la crescita della infrastruttura di distribuzione, l'andamento delle quotazioni internazionali del prezzo della commodity sta comportando una **contrazione dei volumi di consumo**, con l'unica eccezione del settore delle reti off grid per le dinamiche connesse allo sviluppo del mercato della Sardegna. **Si nota l'assenza di volumi consumati nel settore della navigazione ed una rilevante contrazione del comparto del trasporto pesante.**

# Previsioni consumi GNL

## Scenario fine 2021 vs scenario I semestre 2022

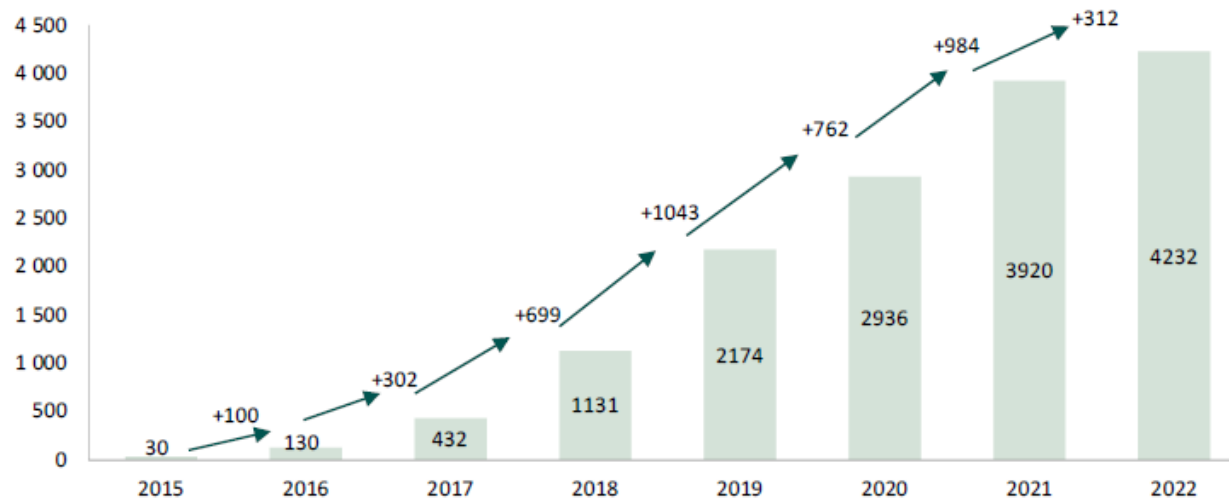


L'attuale situazione geopolitica ha forti impatti anche sugli scenari previsionali. Nel giro di sei mesi (fine 2021 vs I semestre 2022) le proiezioni nel breve periodo sono state rivalutate stimando una netta decrescita del trend evolutivo dei consumi del comparto: **-40% al 2025** nei consumi totali, con un impatto principale nei consumi del settore del trasporto pesante stradale (variazione pari a circa **-44%** e **-120.000** tonnellate)

# Trasporto stradale

## *Evoluzione camion circolanti alimentati a GNL*

Veicoli pesanti alimentati a GNL in Italia 2015 – Maggio 2022  
(Numero Veicoli)



Nonostante il forte calo registrato nei primi cinque mesi del 2022, nel periodo si sono rilevate 312 nuove registrazioni di camion alimentati a GNL, che vanno a consolidare una flotta circolante in espansione (oltre 4.200 mezzi registrati in Italia) nonostante la congiuntura avversa legata ai costi d'esercizio ed alla reperibilità di materie prime per la costruzione dei mezzi

# II GNL E IL BIOGNL: gli effetti sulla filiera

## BENEFICI

- **AMBIENTALI:**

- SOLUZIONE PRONTA PER RIDURRE L'IMPRONTA CARBONICA DI SETTORI (TRASPORTO PESANTE STRADELE MARITTIMO) C.D. «HARD TO ABATE»;
- PIENO INSERIMENTO DELLE INIZIATIVE PRODUTTIVE DI BIOGNL NEI PRINCIPI DI SVILUPPO DI ECONOMIA CIRCOLARE, IN LINEA CON LE INDICAZIONI ED I FONDI STANZIATI DAL PNRR:

- **INDUSTRIALI**

- POSSIBILITA' DI PIENA UTILIZZAZIONE DELLA RETE DEI PUNTI VENDITA DI DISTRIBUZIONE GIA' ESISTENTI, CON POSSIBILITA' DI RAPIDO INCREMENTO A FRONTE DELL'AUMENTO DELLA DOMANDA;
- VALORIZZAZIONE DELLA FILEIRA INDUSTRIALE E PIENO UTILIZZO DELLA INFRASTRUTTURA CHE SI STA IMPLEMENTANDO SULLA SPINTA DELLE RISORSE DEL FONDO COMPLEMENTARE AL PNNR

- **SICUREZZA ENERGETICA**

- INCREMENTO DELLA SICUREZZA DI APPROVVIGIONAMENTO TRAMITE PRODUZIONI DI BIOGNL PRESENTI SUL TERRITORIO NAZIONALE;

- **PER IL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO E DEL MARITTIMO**

- DISPONIBILITA' DI SOLUZIONI ALTERNATIVE GIA' PRONTE, NECESSARIE PER CONSENTIRE AI DUE SETTORI DI RIDURRE LE EMISSIONI NON SOLO DI CO2 MA ANCHE DEGLI ALTRI INQUINANTI



# Misure a sostegno del settore

## Cosa serve

Per favorire il processo di decarbonizzazione del settore dei trasporti pesanti stradali e marittimi tramite l'impiego del GNL e del bioGNL è necessario:

- ✓ **Rivalutare i criteri per la determinazione degli impatti dei prodotti energetici in un ottica di tipo Well to Wheel o LCA**
- ✓ **Conferma dell'esenzione dal regime di accisa** per i quantitativi di GNL impiegati nel trasporto marittimo
- ✓ **Revisione (fino ad azzeramento) delle aliquote di accisa per i prodotti bio e rinnovabili**, al fine di favorire lo sviluppo del bioGNL nel settore dei trasporti
- ✓ **Rivalutare la proposta di Regolamento che sostituirà la DAFI**, ribadendo per il GNL il suo ruolo di carburante alternativo per il trasporto pesante sia stradale sia marittimo (**sia per la navigazione internazionale che per le acque navigabili interne**) senza previsioni di tempistiche di breve termine, come soluzione pronta e disponibile per traguardare gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti
- ✓ **Misure di sostegno strutturali per l'autotrasporto (credito di imposta, pedaggi)**
- ✓ **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
- ✓ **Incremento degli incentivi previsti dal nuovo DM 15.09.22 (biometano) per gli impianti che producono bioGNL** allineandoli a quelli previsti in altri Paesi UE (Germania in primis) per valorizzare le iniziative nazionali e garantire l'impiego delle soluzioni bio sul nostro territorio.



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

**Grazie per l'attenzione**