

Analisi sintetica dei risultati della Consultazione sul “Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL”

A valle della predisposizione del Documento si è svolta la consultazione tramite casella dedicata sul sito internet del Ministero dello sviluppo economico.

Sono stati ricevuti 246 contatti e 60 commenti scritti. Si riassume di seguito, dividendo per categorie omogenee le principali osservazioni ricevute.

Per quanto riguarda i commenti **dei cittadini e dei singoli esperti della materia**, è emerso che:

- Generalmente è stata condivisa l’iniziativa, soprattutto in considerazione dei vantaggi ambientali derivanti dall’utilizzo del GNL;
- Sono considerati fattori determinanti per lo sviluppo del Piano: la semplificazione della normativa sui procedimenti autorizzativi, l’individuazione di opportuni incentivi economici, una maggiore stabilità del sistema fiscale, l’accettabilità sociale e la sicurezza;
- Il GNL viene considerato dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione una soluzione positiva anche per il lungo termine, anche se andrebbero considerate anche altre alternative, soprattutto per il trasporto su strada (prevedendone anche la diffusione nei trasporti urbani pubblici), come:
 - il metano super compresso a 600 atmosfere, che consente maggiori percorrenze, sia in considerazione della rete di distribuzione già esistente, sia in quanto utilizzabile anche per le automobili, sia perché non presenta il fenomeno del boil off (tipico del GNL) rilevante soprattutto in caso di soste prolungate degli autoveicoli;
 - le auto elettriche, in previsione di sistemi di accumulo che consentano maggiori autonomie;
 - l’idrogeno sia super compresso, sia liquido.
- Alcuni contributi sollevano la preoccupazione in merito al tema sulla sicurezza relativamente a possibili incidenti di mezzi alimentati a GNL con ricadute sullo sviluppo del GNL e sulle sue infrastrutture;
- Altri contributi si preoccupano dell’accettabilità sociale del GNL e suggeriscono la creazione di un vero e proprio “Piano di informazione sul GNL anche mediante l’istituzione di un sito apposito da parte del Ministero (soluzione peraltro appoggiata anche da associazioni, amministrazioni, gruppi industriali).

Per quanto riguarda i commenti **delle Associazioni, Amministrazioni, Gruppi industriali**, le osservazioni più rilevanti sono le seguenti:

- L'iniziativa viene condivisa praticamente all'unanimità e le relative argomentazioni a favore sono molto simili fra loro e sintetizzabili come segue:
 - a. riduzione delle sostanze inquinanti quali NO_x, SO_x e CO₂ e delle emissioni sonore;
 - b. possibilità di soluzioni in ambito industriale di maggiore efficienza energetica, ad esempio mediante l'utilizzo dell'acqua refrigerata per il condizionamento e per i processi industriali di raffreddamento;
 - c. possibilità di utilizzo di un combustibile meno inquinante in quelle zone non ancora raggiunte dalla Rete Nazionale dei Gasdotti;
 - d. maggiore efficienza economica per il trasporto navale rispetto ai combustibili convenzionali;
 - e. possibilità di sviluppo industriale, soprattutto nel settore navale con conseguente ammodernamento della flotta e realizzazione di nuove bettoline/piccole metaniere e sviluppo delle aree portuali;
 - f. modularità e flessibilità delle tecnologie Small Scale LNG;
 - g. valorizzazione delle infrastrutture esistenti (in particolare dei terminali di rigassificazione).

- Sono ritenute azioni determinanti per il successo del Piano sul GNL: una fiscalità agevolata, la semplificazione dei procedimenti autorizzativi, l'introduzione di finanziamenti (evitando sussidi incrociati con impatti negativi in altri settori) e il mantenimento della agevolazione fiscale (almeno fino a maturazione del mercato), lo sviluppo dello stoccaggio insieme a condizioni di accesso al mercato in coerenza con le leggi di mercato e della libera concorrenza. In dettaglio è stato rilevato che:
 - a. è opportuno che gli operatori del settore possano usufruire di specifici finanziamenti ed agevolazioni a sostegno delle politiche energetiche ed ambientali;
 - b. sia garantita continuità ad una politica fiscale affidabile che consenta agli imprenditori del settore un rientro dagli investimenti necessari per la commercializzazione del GNL. In particolare, è stato segnalato come indispensabile che siano adottati provvedimenti legislativi per coperture finanziarie adeguate, in modo da consentire agli investitori di predisporre *business plan* che tengano conto solo dei rischi di mercato, e non di oneri finanziari e fiscali imprevisti ed insostenibili;

- c. siano presenti infrastrutture nazionali di importazione del GNL adeguate ad esercire servizi Small Scale LNG in modo da ridurre l'incidenza dei costi logistici;
 - d. siano previsti adeguati interventi di approfondimento dei fondali prevedendo anche uno snellimento della normativa in tema di operazioni di dragaggio;
 - e. sia necessario integrare la disciplina normativa (DL n 5/2012 art.57.1) che individua le infrastrutture e gli insediamenti strategici ai sensi della legge n. 239/2004;
 - f. sia garantita un'adeguata diffusione di distributori di GNL in forma liquida e gassosa compressa (L-CNG) lungo la rete autostradale e nei principali interporti nazionali;
 - g. sia emanata un'adeguata normativa di prevenzione incendi anche per impianti di stoccaggio con capacità superiore alle 50 tonnellate;
 - h. sia chiarito il quadro regolatorio di riferimento tenendo conto che secondo alcune risposte alla consultazione, le eventuali previsioni di regolazione dovrebbero essere mutate dal comparto dei trasporti essendo i servizi di tipo Small Scale LNG rivolti principalmente a tale settore;
 - i. sia prevista la possibilità di effettuare operazioni di compravendita di GNL da parte dei gestori dei terminali;
 - j. siano definite le specifiche di qualità del GNL per altri usi (diversi dalla rigassificazione) senza che tali comportino delle limitazioni ai terminali di importazione del GNL.
- Per quanto concerne gli stoccaggi e le condizioni di accesso al GNL, per realizzare una rete efficiente per l'utilizzo del GNL, è necessario intervenire:
- con provvedimenti innovativi che consentano e incentivino lo stoccaggio anche in depositi di dimensioni ridotte, intorno ai 4.000 o 5.000 mc (e comunque inferiori a 20.000 mc), in modo da permettere una maggiore presenza sul mercato di aziende piccole e medie, con una pluralità di operatori, a tutela di una maggiore concorrenza; garantendo l'accesso anche a operatori terzi di piccole e medie dimensioni presso i depositi costieri di elevata capacità;
 - prevedendo per lo stoccaggio del GNL anche depositi di capacità ridotta accessibili a navi di piccola e media stazza in luoghi di difficile approdo, nonché in prossimità di snodi ferroviari o stradali, e in altri luoghi strategici per la diffusione;
 - nelle zone non metanizzate, favorendo forme di collaborazione ed aggregazione tra piccole e medie imprese del settore, anche mediante incentivi ed agevolazioni.
- Per quanto concerne le procedure autorizzative è stato suggerito di:

- intervenire per snellire gli iter procedurali fornendo tempi certi e brevi di risposta alle istanze (anche prevedendo un criterio “silenzio – assenso”). Per tali motivi è stata segnalata la necessità che la normativa di settore sia uniforme a livello nazionale, di chiara ed univoca interpretazione ed esauriente. In particolare essa dovrebbe evitare il conflitto tra poteri, autorità ed enti della Pubblica Amministrazione centrale e periferica. E’ stato suggerito, in tema di semplificazione burocratica ed amministrativa, che le domande di autorizzazione siano redatte su moduli unici a livello nazionale, prevedendo solo l’inserimento di dati previsti dalle norme.
- Per quanto concerne i finanziamenti e le agevolazioni è stato evidenziato che:
- risulta esistere una notevole disponibilità di fondi comunitari a favore degli interventi per il risanamento della qualità dell’aria che spesso non vengono completamente utilizzati (una soluzione proposta potrebbe essere la redazione ad opera del Governo italiano di progetti incentivabili con i fondi europei disponibili).

Inoltre sembrerebbe necessario prevedere:

- a. Introduzione di più stringenti obblighi emissivi nel trasporto navale per l’area del Mediterraneo e l’entrata in vigore dei nuovi limiti di zolfo nei combustibili per uso marittimo;
- b. Utilizzo dei terminali di rigassificazione esistenti per il carico diretto di GNL su navi gasiere di piccole dimensioni adibite sia all’attività di bunkeraggio, che di cabotaggio per l’approvvigionamento dei futuri depositi costieri nazionali;
- c. Velocità di diffusione di una rete adeguata di stazioni di rifornimento di GNL per il trasporto terrestre;
- d. Mantenimento dell’attuale livello di tassazione del GNL nel settore del trasporto terrestre e delle utenze fuori rete, in virtù delle caratteristiche ambientali di tale combustibile (basse emissioni climalteranti e inquinanti, anche sonore nel caso dell’autotrasporto);
- e. Riduzione dei costi della componentistica per gli usi finali (economie di scala, sviluppo tecnologico dei motori a gas naturale e dei serbatoi per il GNL, in particolare per il settore dell’autotrasporto);
- f. Riconoscere all’uso del GNL i titoli di efficienza energetica per promuoverne l’uso nel trasporto pesante e tra i soggetti che intendono avvalersi di tecnologie a GNL.

Infine, alcuni commenti generali sono stati fatti su:

- a. assenza nel documento di un capitolo sul sistema di governance degli indirizzi politici, degli obiettivi quantitativi e degli strumenti previsti dal

Piano stesso. Questa esigenza è ritenuta ineludibile e impellente per una corretta gestione degli strumenti di finanziamento, ivi inclusi i meccanismi di finanziamento comunitari per le TEN-T (CEF), che sono gestiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- b. mancanza del recepimento nel piano nazionale di un approccio valutativo di interesse pubblico, proposto dalla Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI), per lo sviluppo della rete;
- c. mancato riferimento ai criteri di analisi costi-benefici, ed alla opportunità di integrare, nella valutazione economica, la concreta misura dei benefici ambientali attesi associati alla diffusione del GNL.

Le osservazioni sopra riportate forniranno un utile contributo per l'elaborazione di una strategia complessiva dell'uso del GNL che troverà la sua principale collocazione nell'ambito del recepimento della citata direttiva DAFI e dei relativi piani per i diversi combustibili alternativi.