**LE RICHIESTE DI ASSOGASLIQUIDI-FEDERCHIMICA PER LE FILIERE GPL E GNL**

* Istituire un Fondo per lo sviluppo dei gas liquefatti che sostenga gli investimenti
privati per giungere al 2030 alla disponibilità sul nostro territorio nazionale dei
target di potenzialità di bioGPL e rDME indicati nel PNIEC
* Confermare anche per il 2025 la misura di sostegno al retrofit a GPL
* Garantire che la riforma in materia di rete carburanti correttamente valorizzi i carburanti alternativi indicati nel Regolamento AFIR, tra cui rientrano GPL e GNL sia nella loro formulazione tradizionale che in quella bio
* Prevedere che i proventi che deriveranno dalle aste del sistema ETS2 dalle immissioni in consumo di prodotti energetici (e quindi anche di GPL e GNL) per gli impieghi nel residenziale e nel trasporto (sia leggero che pesante) vengano destinati a sviluppare la disponibilità dei carburanti alternativi e a sostenere la crescita del parco mezzi (sia leggeri che pesanti) alimentati con essi. Analoga tematica si pone per l’implementazione di ETS1 al settore del marittimo
* Seguire attentamente la scrittura da parte della Commissione europea delle linee
guida sulla definizione della caldaia alimentata a combustibile fossile che – ai sensi della c.d. direttiva EPBD (“Case green”) – dovrebbe essere colpita dal 2040 dal bando e fin dal 1° gennaio 2025 dall’impossibilità di essere destinataria di incentivi all’acquisto, facendo sì che non sia ricompresa nel bando la tecnologia della caldaia quando la stessa è certificata per essere alimentata a gas rinnovabili (bioGPL, biometano, DME rinnovabile e idrogeno)
* Definire nel nuovo Conto termico 3 apposite misure di incentivo anche per i privati l’acquisto di una moderna caldaia a condensazione a gas in sostituzione di quella tradizionale
* Utilizzare la finestra offerta dal Regolamento comunitario sulle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri per rivedere il bando del motore a combustione interna posto al 2035 e abilitare l’impiego dei biocarburanti e di tutte le altre soluzioni rinnovabili indicate nella RED III
* Garantire che nella finestra di riesame posta al 2027 nel nuovo Regolamento comunitario sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti, sia inserito il c.d. “carbon correction factor” che consentirebbe di valorizzare l’impiego dei biocarburanti e di considerare le riduzioni di anidride carbonica che i biocarburanti stessi (e quindi anche il bioGNL destinato all’alimentazione dei mezzi per l’autotrasporto) assicurano nel loro intero ciclo di vita
* Rivedere la tassonomia per abilitare la tecnologia del gas (nelle sue diverse
forme anche liquefatte e anche di natura rinnovabile) in tutti gli impieghi
* Porre attenzione alla fiscalità energetica: l’attuale bozza di direttiva ETD nell’attuale formulazione penalizza fortemente il settore del gas (sia per gli usi in combustione sia in quelli di autotrazione) che invece – nelle sue forme sia tradizionale che rinnovabile e bio – rappresenta la più concreta alternativa alle soluzioni più impattanti; particolar attenzione dovrà essere data al dossier per evitare che venga eliminata l’esenzione dall’accisa per i carburanti (specie se alternativi) destinati alla navigazione.
* Giungere – anche tramite l’attuazione della prevista riforma fiscale nazionale in materia di accisa – ad una revisione della fiscalità sino ad ottenere un azzeramento del valore dell’accisa stessa per le formulazioni bio e rinnovabili (bioGPL, bioGNL, rDME) utilizzati in miscela o in purezza
* Disporre in tempi rapidi di procedure tecniche ed autorizzative omogenee in tutti i porti per il rilascio delle autorizzazioni per l’effettuazione delle operazioni di bunkeraggio di GNL e di bioGNL sia tramite autobotte (Truck to Ship) sia tramite nave/bettolina (Ship to ship), prendendo come base la Guida tecnica del 2021 dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco
* Definire in tempi brevi i quadri strategici previsti dal nuovo Regolamento AFIR per i settori dell’autotrasporto e del marittimo
* Superare le difficoltà negli iter autorizzativi e – laddove necessario e nel rispetto del cronoprogramma finanziario – rivedere i cronoprogrammi operativi per giungere alla completa realizzazione dei progetti di infrastrutture di GNL assegnatari dei fondi del PNC
* Introdurre già con la prossima legge di bilancio un credito di imposta strutturale per le spese connesse all’acquisto del carburante GNL/BioGNL da parte dell’impresa di autotrasporto
* Rivedere e semplificare le procedure di accesso agli incentivi per l’acquisto
di mezzi pesanti alimentati a GNL e garantire la premialità in termini di importi incentivati per la scelta da parte dell’impresa dell’autotrasporto a favore di un investimento in mezzi ad elevata sostenibilità ambientale come quelli alimentati a GNL/bioGNL
* Ridurre in modo strutturale il pedaggio autostradale per i veicoli alimentati a GNL/BioGNL, così come le tasse portuali per le navi alimentate a GNL (anche in versione dual fuel)
* Esentare dal pagamento della tassa automobilistica (bollo) i veicoli pesanti alimentati a GNL, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni (vd., ad esempio, la Regione Liguria)
* Supportare economicamente (anche sottoforma di credito di imposta) gli investimenti per l’installazione di punti vendita di GNL/bioGNL
* Prevedere misure di sostegno per le imprese non collegate alla rete dei metanodotti che utilizzano ancora combustibili liquidi tradizionali (gasolio e Btz) perché scelgano le soluzioni impiantistiche basate sull’impiego di GPL/bioGPL o GNL/bioGNL
* Giungere ad alcuni chiarimenti in merito ai collegamenti tra il sistema basato sulle garanzie di origine a supporto del biometano/bioGNL, quello basato sui criteri di certificazione nazionale della sostenibilità dei prodotti bio e la disciplina in materia di ETS
* Condurre una valutazione circa la prossima entrata in vigore dell’obbligo immissione in consumo di biocarburanti anche per il settore del gas naturale: riteniamo che tale implementazione a decorrere dal 2025 vada correttamente valutata per il possibile impatto in termini di incremento dei costi finali del prodotto