



**Audizione presso la V Commissione (Bilancio, Tesoro e Programmazione)
della Camera dei Deputati**

**Memoria di ASSOCOSTIERI:
Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, recante
“Ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di
ripresa e resilienza (PNRR)” (1752)**

Roma, 11 marzo 2024



Indice

1. ASSOCOSTIERI	3
2. Rilevanza al livello nazionale degli Investimenti nelle infrastrutture GNL e bioGNL di cui al Fondo complementare e rischi di incertezza nell'assegnazione tempestiva delle risorse	4
3. Realizzazione degli investimenti del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR	5
3.1 Proposte ASSOCOSTIERI	6
4. Transizione 5.0	7
4.1 Proposte ASSOCOSTIERI	7

Onorevole Presidente, Onorevoli Componenti della Commissione,

desideriamo ringraziare la V Commissione (Bilancio, Tesoro e Programmazione) per questa convocazione e manifestiamo grande apprezzamento per la decisione di avviare un ciclo di audizioni sul Ddl di conversione del Decreto-Legge 2 marzo 2024, n. 19 recante “*ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza*” che riporta le ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prevede l’istituzione del “*Piano transizione 5.0*” per la concessione di agevolazioni fiscali nella forma del credito d’imposta alle imprese che investono in tecnologie innovative.

1. ASSOCOSTIERI

ASSOCOSTIERI è l’associazione di categoria, aderente a Confcommercio Imprese per l’Italia e Confrtrasporto, che rappresenta, a livello nazionale, la **logistica energetica**, composta da aziende a capitale privato che operano nel settore dei prodotti energetici, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dai depositi di GNL cosiddetti *small scale* e da tutti i terminali di rigassificazione italiani di GNL. Aderiscono all’associazione gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

La nostra rappresentanza, ampiamente variegata, si riferisce nell’ambito dei prodotti energetici alla distribuzione primaria, rappresentando i depositi fiscali costieri di prodotti energetici, qualificati **infrastrutture strategiche** ai sensi degli artt. 57 e 57-bis della legge 35/2012, indispensabili per lo stoccaggio e distribuzione dei prodotti petroliferi e, nel settore del GNL, alle infrastrutture ed insediamenti strategici ai sensi degli artt. 9 e 10 del d.lgs 257/2016 di recepimento della direttiva DAFI.

ASSOCOSTIERI condivide ed apprezza l’obiettivo di garantire un più efficiente e coordinato utilizzo delle risorse europee e del bilancio statale per favorire la realizzazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza così come la necessità di favorire lo sviluppo di nuovi investimenti nell’ambito di progetti di innovazione che conseguano la riduzione dei consumi energetici di cui al Piano Transizione 5.0

Desideriamo, tuttavia, rappresentare, nel seguito, alcuni elementi di criticità del provvedimento in esame che, se non indirizzati tempestivamente, rischiano di pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi già previsti dal PNC e, nello specifico, la possibilità di sviluppare anche nel nostro Paese una filiera industriale competitiva per garantire la disponibilità di GNL (di origine fossile, biogenica o sintetica) per la decarbonizzazione del trasporto terrestre pesante e marittimo, in linea con le disposizioni comunitarie nel quadro degli obiettivi di transizione energetica.

Desideriamo, inoltre, formulare alcune ulteriori proposte in merito alla non esclusione degli investimenti in infrastrutture di transizione energetica dal piano transizione 5.0.



2. Rilevanza al livello nazionale degli Investimenti nelle infrastrutture GNL e bioGNL di cui al Fondo complementare e rischi di incertezza nell'assegnazione tempestiva delle risorse

ASSOCOSTIERI desidera ricordare a codesta rispettabile Commissione e a Voi Onorevoli tutti come il Piano nazionale per gli investimenti complementari (nel seguito il PNC) preveda l'assegnazione di risorse per un ammontare complessivo di circa 30 miliardi di euro € da destinare, per soli 220 milioni di euro, **allo sviluppo della filiera industriale per la fornitura di Gas Naturale Liquefatto (di origine fossile, biogenica o sintetica) come combustibile alternativo al gasolio e all'olio combustibile per le esigenze del trasporto pesante e marittimo.**

La norma prevede che tale sviluppo venga implementato attraverso la realizzazione di: i) impianti di liquefazione di gas naturale; ii) punti di rifornimento di gas naturale liquefatto in ambito portuale con le relative capacità di stoccaggio; iii) unità navali necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio di GNL.

Come evidente, gli investimenti di cui sopra erano previsti per (e sono tuttora essenziali a) consentire lo sviluppo nei nostri porti di un sistema infrastrutturale in grado di fornire al naviglio in sosta (nonché ai mezzi terrestri pesanti che dal porto muovono per la distribuzione secondaria) soluzioni competitive per l'approvvigionamento di GNL, che ormai rappresenta senza incertezze la soluzione scelta dal mercato per avviare il processo di decarbonizzazione del settore marittimo, ancora oggi al 99% alimentato da gasolio o olio combustibile. Tale sviluppo, quindi, risulta non solo urgente nello sforzo di combattere il cambiamento climatico ma anche indispensabile per preservare l'attrattività dei nostri porti nei confronti di altri porti del mediterraneo già maggiormente strutturati per i servizi di bunkeraggio GNL.

Il PNC nasceva, del resto, anche dalla necessità di coordinare gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione con il regolamento europeo AFIR (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*) riguardante le infrastrutture per i combustibili alternativi così come definiti dalla precedente direttiva DAFI (*Deployment of Alternative Fuels Infrastructure*) del Parlamento europeo, recepita nel 2016, che impone di realizzare un numero crescente di infrastrutture per favorire l'utilizzo dei combustibili alternativi al petrolio nei porti nazionali.

La realizzazione degli investimenti necessari allo sviluppo della filiera, che - ricordiamo - non hanno goduto dell'assegnazione di alcuna risorsa del PNRR, necessita in maniera essenziale dei finanziamenti previsti del PNC che rappresentano la *conditio sine qua non* per la loro realizzazione e quindi per il raggiungimento degli obiettivi originari del Piano stesso e per la salvaguardia della competitività del nostro sistema portuale.

Coerentemente a quanto sopra, il Decreto Ministeriale 191 del 27 giugno 2022 (bando infrastrutture) ha, quindi, disciplinato le modalità e i requisiti necessari per la presentazione delle domande di ammissione ai contributi del PNC, nonché i criteri per la concessione e le condizioni per l'erogazione. Come conseguenza, alcune aziende associate ad Assocostieri hanno aderito alla procedura,

presentando progetti e iniziative che hanno ottenuto conferma di finanziamenti per un ammontare pari a circa 100 milioni di euro.

Relativamente a questi progetti, le aziende, facendo affidamento sulla loro effettiva disponibilità, hanno avviato le specifiche attività di sviluppo (che in funzione della complessità hanno diversi stati di avanzamento). Peraltro, le aziende associate ad Assocostieri hanno individuato ulteriori iniziative che richiederebbero supporto finanziario da attingere alla parte non allocata del programma.

3. Realizzazione degli investimenti del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale di investimenti complementari al PNRR

L'articolo 1 del D.L. n. 19 del 2 marzo 2024 definisce, come noto, le misure per la realizzazione degli investimenti del PNRR e rimodula le disponibilità finanziarie, modificando quanto previsto nel PNC a favore di alcuni investimenti PNRR non più finanziati dal relativo programma.

Il comma 2, in particolare, prevede che, entro il 31 marzo 2024 (e successivamente con cadenza almeno semestrale), il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR presentino un'informativa congiunta al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) sui costi afferenti alla realizzazione degli investimenti del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC). Tale informativa dovrà contenere anche **l'elenco degli investimenti** e degli interventi previsti dal PNC in relazione ai quali siano state assunte **obbligazioni giuridicamente vincolanti alla data di entrata in vigore del decreto** in commento.

Secondo il comma 3, successivamente con uno o più **decreti del Presidente del Consiglio** dei ministri, da adottare entro venti giorni dalla data di presentazione dell'informativa di cui al comma 2, sono individuati gli eventuali **interventi relativi al PNC, oggetto di definanziamento per il mancato perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente** rilevanti alla data di entrata in vigore del presente decreto e sono contestualmente rese indisponibili le relative risorse. Al fine dell'eventuale definanziamento degli interventi, si tiene conto anche della loro complessità e del loro stato di avanzamento.

La lettura congiunta dei commi 2 e 3 prevede, quindi, un articolato meccanismo procedurale necessario ed imprescindibile per ridefinire la ricalibrazione temporale di alcuni interventi finanziati dal PNC e il definanziamento o il rifinanziamento di altri. Per delineare la destinazione delle somme, infatti, il meccanismo si sostanzia sul fatto che, al momento dell'entrata in vigore del decreto, siano state assunte o meno "obbligazioni giuridicamente vincolanti".

Inoltre, lo stanziamento complessivo a favore degli investimenti del cd. Bando GNL previsto dal PNC ammontava complessivamente a 220 milioni di euro. Su tali disponibilità interviene oggi il comma 8 dell'art 1 del decreto 19 in conversione che contiene misure per la riduzione delle autorizzazioni di spesa, per quanto qui d'interesse, delle somme destinate al bando GNL nella misura

di 144 milioni di euro a far fronte sugli anni 2024, 2025 e 2026. **Tale riduzione comporta una disponibilità residua massima per il bando GNL di 76 milioni di euro.**

Utile infine osservare che, insieme al meccanismo di “rimodulazione”, il comma 12 prevede l’abrogazione dell’art. 7-bis del PNC, ed elimina il termine ultimo del 2026 per la realizzazione degli interventi finanziati dal Fondo complementare. Tale misura è accolta positivamente da ASSOCOSTIERI, in quanto favorirebbe il pieno utilizzo delle risorse originariamente stanziata a favore del Bando GNL e, in ultima istanza, il raggiungimento degli obiettivi del Piano.

3.1 Proposte ASSOCOSTIERI

La rimodulazione dei fondi con il relativo disimpegno di risorse cui all’art 1 comma 8 D.L 19 2024 ha attualmente portato, come visto, le **risorse disponibile per il Bando GNL** dagli originari 220 milioni di euro agli attuali **76 milioni** di euro.

Tale sostanziale rimodulazione delle risorse da un lato pregiudica il raggiungimento degli obiettivi del PNC che richiederebbero l’intera disponibilità originaria; dall’altro, toglie risorse a progetti già selezionati ai sensi della procedura, condizionandone l’effettiva realizzazione.

A tal fine ASSOCOSTIERI desidera sottolineare tre esigenze fondamentali per evitare pesanti criticità al nostro settore:

- la prima: che la riduzione dei fondi operata non riduca i fondi ad un importo inferiore a quelli già ad oggi assegnati pari ad euro 101 milioni;
- la seconda: che venga confermato che nessun disimpegno contabile debba avvenire senza aver prima completato la procedura descritta in precedenza di cui ai commi 2 e 3 dell’art. 1 D.L. 19/24 e solo a fronte del comprovato mancato rispetto degli obblighi procedurali previsti dalla norma;
- la terza: che vengano individuati altri fondi nel bilancio dello Stato per ripristinare le disponibilità del Piano, al fine di garantire il raggiungimento dei relativi obiettivi e la nascita di una filiera competitiva per attrezzare anche i porti italiani al bunkeraggio di GNL.

ASSOCOSTIERI alla luce delle considerazioni e motivazioni sopra addotte, auspica che codesta rispettabile Commissione e che Voi Onorevoli tutti Vi possiate adoperare affinché si possa modificare il decreto, in relazione a:

- 1) l’articolo 1, comma 8, lett. a), n. 6 al fine di garantire disponibilità economiche non inferiori a quanto già assegnato attraverso il decreto ministeriale n. 319 del 30 dicembre 2022 con il quale è stata adottata la graduatoria dei soggetti ammessi ai benefici di cui al decreto interministeriale n. 388 del 12 ottobre 2021, investimenti per circa 101 milioni di euro.
- 2) l’articolo 1, comma 3: esplicitando che in nessun caso sia consentito il disimpegno dei fondi assegnati a fronte delle obbligazioni giuridicamente vincolanti ed il loro disimpegno dalla contabilità senza il provvedimento del PDCM di cui al comma 2 dello stesso articolo.

- 3) assicurare, anche attraverso l'individuazione di altri fondi, la piena disponibilità dell'importo complessivo originariamente stanziato di euro 220 milioni e delle ulteriori risorse necessarie per sviluppare una filiera nazionale del gnl e bio gnl resiliente e competitiva con gli altri Paesi europei.

4. Transizione 5.0

L'articolo 38 del decreto n. 19/2024, come noto, istituisce il Piano Transizione 5.0 al fine di sostenere il processo di transizione digitale ed energetica delle imprese, in attuazione di quanto previsto dalla decisione del Consiglio ECOFIN dell'8 dicembre 2023 e, in particolare, di quanto disposto in relazione all'Investimento 15 - «Transizione 5.0», della Missione 7 – REPowerEU.

ASSOCOSTIERI desidera in proposito rilevare come la previsione per la quale non sarebbero in ogni caso agevolabili gli investimenti destinati, tra l'altro *“ad attività direttamente connesse ai combustibili fossili”* (articolo 38, comma 6, lett. a) rischia di essere gravemente penalizzante per la filiera dello sviluppo dei combustibili alternativi ed in particolare per la filiera GNL, che partendo da un prodotto fossile (ma comunque sostanzialmente meno impattante degli attuali derivati dal petrolio) consentirà di distribuire inizialmente anche Bio-GNL e successivamente GNL Sintetico, entrambi ad impronta carbonica pressoché nulla e, in alcuni casi, anche negativa.

Vale la pena ricordare la previsione normativa per la quale sarà un decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto in esame, a stabilire modalità attuative delle disposizioni di cui all'articolo 38 con particolare riguardo tra l'altro, *“all'individuazione delle eccezioni e delle specifiche connesse agli investimenti non agevolabili di cui al comma 6”* (articolo 38, comma 17, lett. f)).

L'attesa di tale decreto e la successiva interpretazione del suo contenuto, laddove, non sia particolarmente e chiaramente espressivo, rischia di creare uno stato di aperta penalizzazione e/o di pesante incertezza per il settore tutto, che rischierebbe di subire un'ingiusta penalizzazione proprio negli sforzi di transizione in corso.

4.1 Proposte ASSOCOSTIERI

La scrivente Associazione ritiene, pertanto, necessario che vengano adottate azioni volte a:

- **esplicitare** chiaramente che il l'esclusione di cui all'art. 38 comma 6 non riguardi le attività delle imprese che investono nello sviluppo dei combustibili alternativi quali GNL, GPL e biocarburanti, settori di transizione fondamentali per la transizione ai combustibili biologici e sintetici.



ASSOCOSTIERI desidera ringraziare il Presidente e tutti gli onorevoli membri della Commissione per l'attenzione prestata su una tematica di così rilevante interesse per il Paese.

Il Presidente
Ing. Elio Ruggeri

