ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA

CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Verso un mix energetico per lo sviluppo sostenibile nel settore dei trasporti

Seminario Confcommercio Imprese per l'Italia

Avv. Dario Soria
Direttore Generale

Roma, 18 giugno 2019

CHI SIAMO

ASSOCOSTIERI nasce a Roma nel 1983 come Associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della **logistica energetica**.

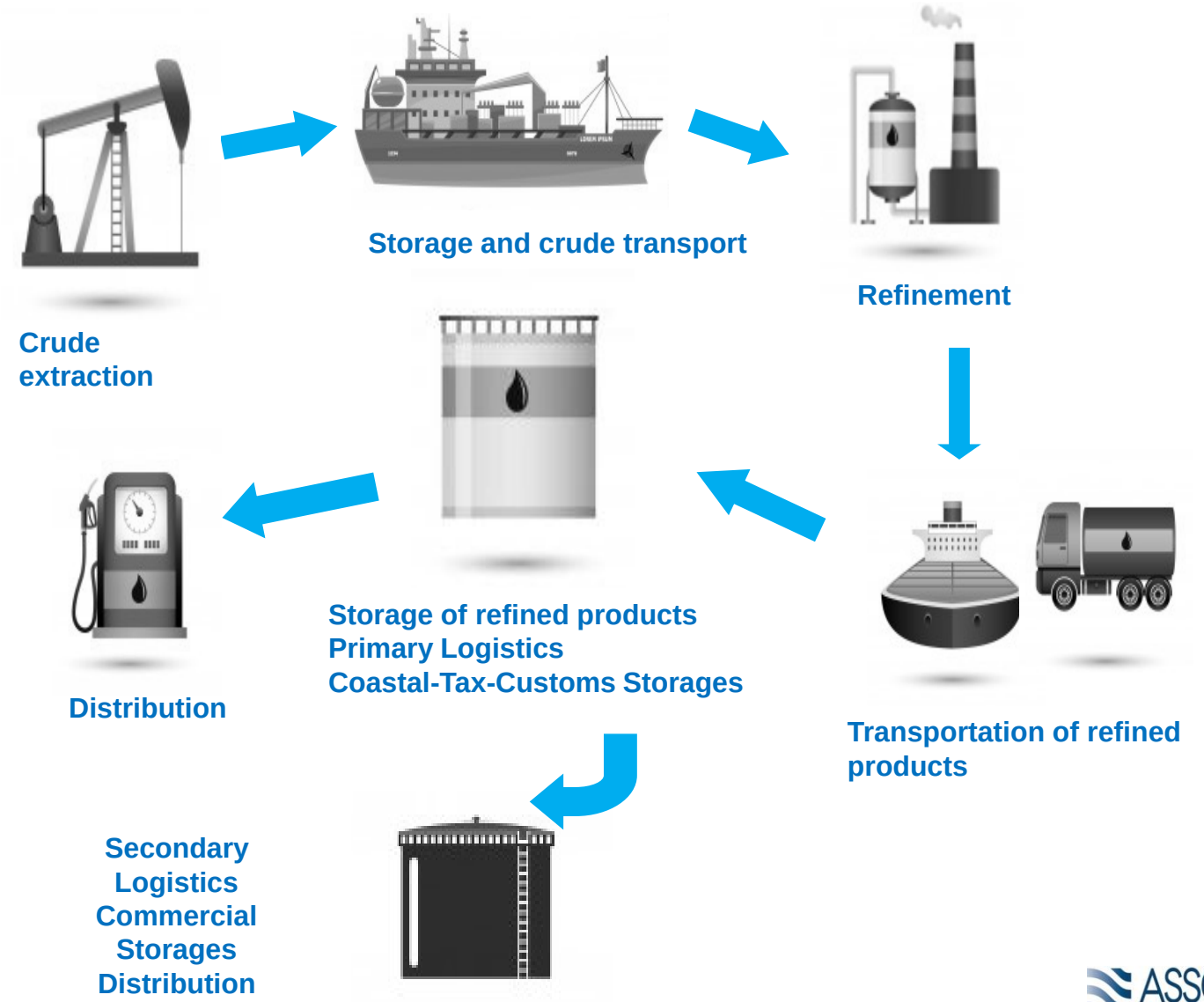
- **Rappresenta** da oltre 35 anni i titolari di **depositi costieri**, doganali, fiscali di oli minerali, prodotti chimici e **GPL**, **depositi di GNL *small scale* e tutti i terminali di rigassificazione di GNL,** i produttori e le aziende attive nel settore del **biodiesel/biometano** e le società attive nel **bunkeraggio marino.**
- **Svolge** un lavoro continuativo e proattivo di accreditamento dei propri associati presso gli *stakeholder* di riferimento.
- **Tutela** le necessità delle Aziende associate nelle sedi istituzionali, politiche e tecniche nazionali, comunitarie ed internazionali competenti in materia di logistica energetica e di biocarburanti.
- **Aderisce** alle seguenti associazioni:
  - ✓ Confcommercio - Imprese per l'Italia
  - ✓ Conftrasporto
  - ✓ Confmare
  - ✓ European Biodiesel Board
  - ✓ Biofuel Platform
  - ✓ CUNA - Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo
  - ✓ CTI – Comitato Termotecnico Italiano
  - ✓ WEC – World Energy Council
  - ✓ Consiglio Nazionale Green Economy

ASSOCOSTIERI LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO IMPRESE PER L'ITALIA

POSIZIONAMENTO GEOGRAFICO INFRASTRUTTURE DELLA LOGISTICA ENERGETICA

ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

L'ESEMPIO DELLA LOGISTICA PETROLIFERA



ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

CAMBIAMENTI CLIMATICI E DECARBONIZZAZIONE

Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima

- diversificare le fonti di approvvigionamento (ad esempio facendo ricorso al gas naturale anche tramite GNL, con infrastrutture coerenti con lo scenario di decarbonizzazione profonda al 2050).
- ridurre la dipendenza dalle importazioni mediante l'incremento delle fonti rinnovabili
- accelerare la transizione dai combustibili tradizionali alle fonti rinnovabili
- ridurre i gas a effetto serra

EMISSIONI DI INQUINANTI ATMOSFERICI DAI TRASPORTI

In Italia, le emissioni nocive prodotte dal trasporto stradale sono calate notevolmente negli ultimi anni, grazie all'introduzione di catalizzatori, di filtri per particolato fine e di altre tecnologie montate sui veicoli. Le emissioni di ossidi di zolfo, ormai quasi assenti nel trasporto stradale, sono ancora rilevanti nel trasporto via mare. Le emissioni di ossidi di zolfo, di particolato e di ossidi di azoto contribuiscono notevolmente all'inquinamento atmosferico.

Category	Fuel	NOx 2016 g/km TOTALE	PM_exhaust 2016 g/km TOTALE	CO2 2016 g/km TOTALE
Passenger Cars	Petrol	0,155782445	0,001387638	183,9148322
Passenger Cars	Diesel	0,619957088	0,022883543	171,567451
Passenger Cars	Petrol Hybrid	0,029293475	0	130,8373859
Passenger Cars	LPG Bifuel	0,088756276	0,001138938	182,7229694
Passenger Cars	CNG Bifuel	0,083997031	0,001147334	180,261766
Light Commercial Vehicles	Petrol	0,281673811	0,001549549	286,655744
Light Commercial Vehicles	Diesel	1,093024521	0,055623586	250,9438339
Heavy Duty Trucks	Petrol	4,39979626	0	499,6976524
Heavy Duty Trucks	Diesel	4,643786599	0,107088869	643,9006748
Buses	Diesel	5,776413646	0,115349934	729,8240126
Buses	CNG	4,583764038	0,010352636	1091,063427
Mopeds	Petrol	0,147223851	0,053924411	52,00783119
Motorcycles	Petrol	0,170378417	0,017536075	94,27196272

Fonte: ISPRA

ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

EMISSIONI DI CO_2 NEL SETTORE DEI TRASPORTI IN ITALIA

In atmosfera sono presenti tre principali gas serra: anidride carbonica (CO_2), metano (CH_4) e protossido di azoto (N_2O); gli altri gas serra regolamentati (idrofluorocarburi, perfluorocarburi ed esafluoruro di zolfo) non sono rilevanti per il settore dei trasporti.

	Emissioni di CO_2 (migliaia di t.)	Quota di emissione di CO_2 (%)	Quota CO_2 sul totale emissioni da combustione (%)
Trasporti (a+b)	**103.379**	**100,0%**	**31,0%**
(a) Trasporti su strada (c+d)	**96.683**	**93,5%**	**29,1%**
(c) di cui: persone	66.620	68,9%	20,0%
Automobili	*61.232*	*91,9%*	*18,4%*
Bus	*2.902*	*4,4%*	*0,9%*
Motocicli	*2.487*	*3,7%*	*0,7%*
(d) di cui: merci	30.063	31,1%	9,0%
Veicoli commerciali leggeri	*11.687*	*38,9%*	*3,5%*
Veicoli industriali	*18.376*	*61,1%*	*5,5%*
(b) Altri trasporti	**6.696**	**6,5%**	**2,0%**

Fonte: Elaborazione RIE su dati ISPRA 2018

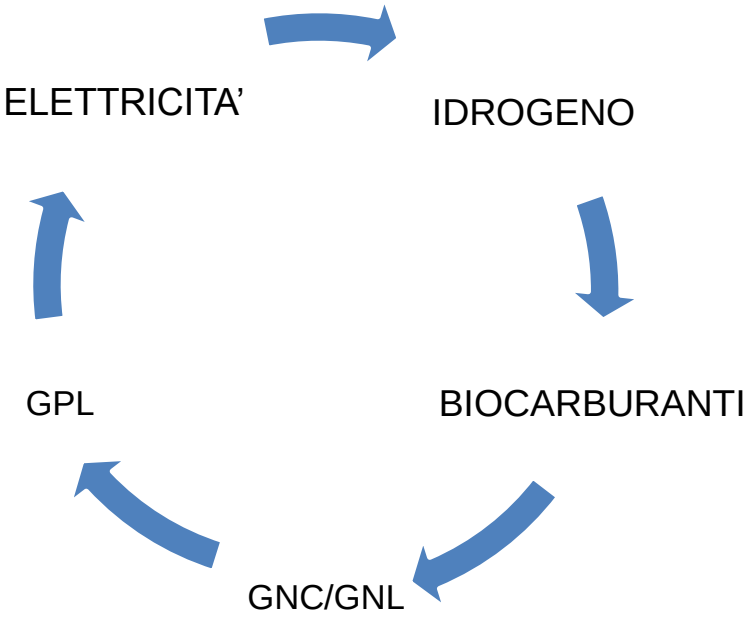
ASSOCOSTIERI LA LOGISTICA DELL'ENERGIA

CONFCOMMERCIO IMPRESE PER L'ITALIA

EVOLUZIONE VERSO LA SOSTENIBILITA’

La Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI) è stata recepita nel nostro ordinamento con il D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257

“combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da **sostituti delle fonti fossili di petrolio** nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua **decarbonizzazione** e migliorare le **prestazioni ambientali del settore trasporti**”



ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

RUOLO DEL GPL NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA ED AMBIENTALE/1

ASSOCOSTIERI ha sempre sottolineato il ruolo del GPL come **combustibile alternativo** nel mix energetico per la transizione energetica per assicurare sicurezza e capillarità degli approvvigionamenti.

A tale riguardo è necessario:

1. ribadire la **strategicità del ruolo del GPL** nel contribuire ad una transazione energetica verso fonti a minor impatto ambientale, tenuto conto che il GPL ha un minimo impatto ambientale e, per tale ragione, il D.Lgs n. 257/2016, di recepimento della Direttiva DAFI, all'art. 2 lo ha identificato quale combustibile alternativo e che rappresenta circa il 5% del mercato;

2. favorire la realizzazione dei **punti di rifornimento stradali** di GPL in conformità con quanto previsto dall'art. 7 del D.Lgs n. 257/2016;

3. tener conto del fatto che il GPL si ritaglia un ruolo importante sul tema dell'autotrazione e può contare su una **logistica già esistente e consolidata a livello nazionale** che non richiede ulteriori investimenti;

RUOLO DEL GPL NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA ED AMBIENTALE/2

4. favorire l'utilizzo del GPL, accanto al GNL ed ai biocarburanti, in quanto ambito della logistica energetica che svolge un ruolo significativo sul mercato per **ridurre progressivamente le emissioni di CO2**;

5. riconoscere anche **al GPL**, che vanta importanti pregi ambientali nella riduzione dei GHG per i quali è stato riconosciuto come un combustibile alternativo dalla DAFI, **i finanziamenti previsti nella Proposta di PNIEC** per l'acquisto di veicoli a combustibili alternativi per la PA, per l'acquisto di veicoli più efficienti e a minori emissioni climalteranti e per il rinnovo del parco rotabile su gomma adibito al TPL;

6. estendere al GPL le **eventuali agevolazioni riconosciute agli altri combustibili alternativi** di cui all'art. 2 del D.Lgs n. 257/2016 (per esempio riduzione dell'imposta di bollo, esenzione tariffa autostradale per mezzi pesanti,etc.);

LA TRANSIZIONE ENERGETICA: IL RUOLO DEL GNL

ASSOCOSTIERI ha sempre sostenuto **il ruolo imprescindibile del GNL** come combustile per la **fase di transizione** che porterà all'abbandono dei combustibili fossili nel 2050 ed, in particolare, il suo potenziale nel settore del **trasporto marittimo** e nel **trasporto stradale pesante** nonché per **la sicurezza e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento** del gas.

ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

IL RUOLO DEL GNL NEL TRASPORTO STRADALE PESANTE/1

Il GNL è particolarmente idoneo all'utilizzo come combustibile marittimo e nel trasporto stradale pesante

- ✓ Le **immatricolazioni di mezzi pesanti a GNL** chiudono il primo quadrimestre con un **aumento del 34,2%** rispetto allo stesso periodo del 2018
- ✓ Iveco, con una quota dell'80%, è leader del mercato degli **autocarri alimentati a GNL**
- ✓ Nei primi quattro mesi del **2019** sono **698** i **Tir a GNL venduti** in Italia.
- ✓ Secondo il rapporto REF 2018 sugli usi finali del GNL a **fine 2018** i **mezzi a GNL** erano **circa 1.100**

Immatricolazioni di Autocarri con Ptt > 3.500 Kg per alimentazione per data di emissione della carta

Alimentazione	Gen-Apr 2019	Gen-Apr 2018	Var %19/18
DIESEL	7.598	8.850	-14,1
GNL	698	520	34,2
METANO	195	95	105,3
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	33	49	-32,7
ELETTRICO	4	2	100,0
BENZINA		4	-
TOTALE	8.528	9.520	-10,4

Elaborazione ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

IL RUOLO DEL GNL NEL TRASPORTO STRADALE PESANTE/2

AZIONI NECESSARIE PER PROMUOVERE IL TRASPORTO STRADALE PESANTE

- Agevolazioni per il trasporto stradale pesante (per esempio: esenzione pagamento pedaggio autostradale, riduzione dell'imposta di bollo, etc.).
- Mantenimento della fiscalità agevolata per i mezzi a GNL/GNC.
- Mantenimento degli incentivi per l'acquisto di mezzi a GNL/GNC
- Realizzazione dei punti di rifornimento stradali di GNL/GNC ex art. 6 del D.Lgs n. 257/2016.

STIMA CONSUMI PETROLIFERI

CONSUMI NAZIONALI (.000 tonn)*

BENZINA		Anno 2017	Anno 2018	I Quadrimestre 2019
di cui	RETE TOTALE	7.148	7.209	2.235
	EXTRARETE	1.892	2.070	662

GASOLIO		Anno 2017	Anno 2018	I Quadrimestre 2019
di cui	RETE	15.082	15.630	4.982
	EXTRARETE	10.223	11.210	3.733
	MARINA	280	275	63

GPL		Anno 2017	Anno 2018	I Quadrimestre 2019
di cui	AUTOTRAZIONE	1.667	1.613	509

ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

ANALISI CONSUMI COMBUSTIBILI PER LA NAVIGAZIONE

Combustibile (ktonn)	Anno 2017	Anno 2018	I Quadrimestre 2019
Gasolio	470	468	138
Olio combustibile	2621	2721	784
Lubrificanti	33	32	9,7
Totale	3.124	3.221	931

Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico - DGSAIE - DIV. VI

ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

TRASPORTO MARITTIMO – LE AREE ECA

Nel **2008**, l'Organizzazione marittima internazionale - **IMO** ha adottato una risoluzione che modifica l'allegato VI della convenzione MARPOL, che introduce:
-limiti di contenuto di zolfo dello **0,1% nelle aree SECA** dal 1 gennaio 2015;
- un contenuto di zolfo dello **0,5% nelle aree marittime al di fuori delle aree SECA** dal 1 gennaio 2020.

La risoluzione IMO è stata attuata dalla **direttiva 2012/33/UE** il 21 novembre 2012.

In Italia, la direttiva è stata recepita con il **Decreto Legislativo n. 112/2014**, che nell'art. 1 modifica l'art. 295 del Decreto Legislativo n. 152/2006 introducendo i limiti alle emissioni di zolfo.

Nel 2016, in occasione della 70ma sessione del EPC, l'IMO, con risoluzione MEPC.280 (70) ha annunciato la decisione di rendere effettiva la data del 1 gennaio 2020.

Fonte: IMO

ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

IL RUOLO DEL GNL NEL TRASPORTO MARITTIMO

- **Tra i modi per ottemperare a tale disposizione, l'utilizzo di olio combustibile o gasolio a basso tenore di zolfo (BTZ), il ricorso agli scrubber per l'abbattimento delle emissioni degli ossidi di zolfo dai fumi oppure proprio l'utilizzo del GNL.**

- **L'opzione dell'utilizzo del GNL non può però contare su una logistica già consolidata, ma che è ancora oggetto di investimenti infrastrutturali atti a garantire la disponibilità del prodotto presso i punti di rifornimento navale.**

LOCALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE GNL: TERMINALI

AdSP	Terminale di rigassificazione	Società	Localizzazione	Capacità di rigassificazione max (m^3)	Stato SSLNG
AdSP del Mar Ligure Orientale	Panigaglia	GNL Italia (Gruppo Snam)	Panigaglia (La Spezia)	4 Mld Smc	Studio di fattibilità concluso nel 2017
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale	FSRU Toscana	OLT Offshore LNG Toscana	Livorno offshore	3,75 Mld Smc	Studio di fattibilità concluso nel 2015. Progettazione di dettaglio conclusa nel 2018. 2019 avvio delle autorizzazioni.
AdSP del Mar Adriatico Settentrionale	Terminale GNL Adriatico	Adriatic LNG	Porto Levante (Rovigo) offshore	8 Mld Smc	Studio di fattibilità preliminare tecnica concluso nel 2015

LO STATO DELLE INFRASTRUTTURE – DEPOSITI COSTIERI

Autorità di Sistema Portuale	Società	Localizzazione	Stato	Capacità di stoccaggio (mc)
AdSP del Mar Di Sardegna	Higas	Oristano	In costruzione	9.000
AdSP del Mar Di Sardegna	Edison	Oristano	Autorizzato	10.000
AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale	Depositi Italiani GNL	Ravenna	In costruzione	20.000
AdSP del Mare Adriatico Settentrionale	Venice LNG	Porto Marghera	Procedura autorizzativa in corso	32.000
AdSP del Mar Di Sardegna	IVI Petrolifera	Oristano	Procedura autorizzativa in corso	9.000
AdSP del Mar Di Sardegna	Consorzio Industriale provincia Sassari	Porto Torres	Procedura autorizzativa in corso	10.000
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale	Livorno LNG Terminal	Livorno	Procedura autorizzativa in corso	9.000

Mini terminale rigassificazione/deposito costiero

Autorità di Sistema Portuale	Società	Localizzazione	Stato	Capacità di stoccaggio (mc)
AdSP del Mar Di Sardegna	SARDINIA LNG	Cagliari	Procedura autorizzativa in corso	22.000

Fonte: Elaborazione ASSOCOSTIERI su dati REF-E

ASSOCOSTIERI LA LOGISTICA DELL'ENERGIA

CONFCOMMERCIO IMPRESE PER L'ITALIA

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE: PROPOSTE ASSOCOSTIERI/1

Per recuperare il gap infrastrutturale esistente rispetto ad altri Stati UE affacciati nel Mediterraneo, l'Italia necessita:

i. **quadro autorizzativo** omogeneo che consenta la realizzazione delle infrastrutture in tempi certi
ii. **quadro fiscale** certo e stabile, che consenta un recupero degli investimenti in tempi certi
iii. **pianificazione strategica** di lungo periodo da parte delle Autorità competenti (MiSE, MIT, AdSP, etc.)
iv. **defiscalizzazione** per i depositi costieri di GNL, per mezzo del riconoscimento tra le infrastrutture che godono dei benefici fiscali previsti per le aree ZES
v. **accessibilità ai bandi CEF**, predisponendo una cabina di regia presso il MIT che monitori l'attribuzione dei finanziamenti
vi. **accessibilità portuale** per le navi alimentate a GNL, con il coinvolgimento delle AdSP e del MIT per conformare i porti alle imbarcazioni a GNL di nuova costruzione

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE: PROPOSTE ASSOCOSTIERI/2

In aggiunta, per favorire la diffusione del GNL occorre

vii. **applicazione fiscalità** pari a quella applicata agli altri combustibili per la navigazione, ovvero il riconoscimento dell'esenzione d'accisa ai sensi del D.Lgs n. 225/2015

viii. **definizione di procedure operative** per le operazioni di bunkeraggio a mezzo GNL, concordate tra autorità e operatori del settore

ix. **introduzione di agevolazioni sulle tariffe portuali** per i mezzi alimentati a GNL

x. **erogazione di incentivi** per la realizzazione delle c.d. bunkerine a GNL

ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA

CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Via di Vigna Murata, 40 - 00143 Roma

www.assocostieri.it