



Dal 1983 l'Associazione nazionale della logistica energetica

**LE SFIDE PER LA PORTUALITA'  
LEGATE ALLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**

**Avvocato Dario Soria  
Direttore generale  
Assocostieri**

**La Spezia - 21 maggio 2025**

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

**Rappresenta** le società attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali, fiscali, di oli minerali, prodotti chimici e GPL, biodiesel, depositi e terminali di rigassificazione di GNL.

**Svolge** un lavoro continuativo e proattivo di accreditamento dei propri associati presso gli stakeholder di riferimento.

**Sostiene** le istanze 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:

- Assonime – Associazione fra le Società Italiane per Azioni
- Biofuel Platform
- Confcommercio - Imprese per l'Italia
- Conftrasporto
- CTI – Comitato Termotecnico Italiano
- CUNA - Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo
- European Biodiesel Board
- IFEC Forum – Comunità Energetiche
- ONTM – Osservatorio Nazionale Tutela del Mare
- WEC - World Energy Council



La **legge 35/2012**, agli **articoli 57 e 57 bis**, ha individuato una serie di infrastrutture ed insediamenti petroliferi definendoli strategici, ai sensi dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239, per i quali, fatte salve le competenze delle Regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano e le normative in materia ambientale, le autorizzazioni sono rilasciate dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli impianti definiti costieri, d'intesa con le Regioni interessate, tramite lo svolgimento di un procedimento unico.



**La norma è intesa a garantire il contenimento dei costi e la sicurezza degli approvvigionamenti petroliferi, nonché a migliorare l'efficienza e la competitività nel settore petrolifero**

### Sono individuati quali infrastrutture e insediamenti strategici:

- ❖ gli stabilimenti di lavorazione e di stoccaggio di oli minerali;
- ❖ i depositi costieri di oli minerali come definiti dall'articolo 52 del Codice della navigazione;
- ❖ i depositi di carburante per aviazione siti all'interno del sedime aeroportuale;
- ❖ i depositi di stoccaggio di oli minerali, ad esclusione del G.P.L., di capacità autorizzata non inferiore a metri cubi 10.000;
- ❖ i depositi di stoccaggio di G.P.L. di capacità autorizzata non inferiore a tonnellate 200;
- ❖ gli oleodotti di cui all'articolo 1, comma 8, lettera c), numero 6), della legge 23 agosto 2004, n. 239.
- ❖ gli impianti per l'estrazione di energia geotermica di cui al decreto legislativo 11 febbraio 2010, n. 22.



L'autorizzazione è rilasciata a seguito di un procedimento unico svolto entro il termine **di centottanta giorni**, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla **legge 7 agosto 1990, n. 241**.

Il procedimento di **Valutazione di Impatto Ambientale** è coordinato con i tempi sopra indicati

# INFRASTRUTTURE DI STOCCAGGIO E TRASPORTO DI GNL

Direttiva 2014/94/EU  
“Realizzazione di  
un'infrastruttura per i  
combustibili alternativi”  
(DAFI)



Decreto Legislativo n.  
257/2016

Decreto Legislativo n.  
159/2007

Il **22 ottobre 2014** il Parlamento europeo e il Consiglio hanno approvato la **Direttiva DAFI**, che impone agli Stati membri di sviluppare scenari politici nazionali per lo sviluppo del mercato dei **carburanti alternativi e delle loro infrastrutture**.

La Direttiva 2014/94 è stata recepita con il D. Lgs. 257, approvato il 16 dicembre 2016, che contiene, tra l'altro, le linee guida da seguire per lo **sviluppo del GNL** e per il suo utilizzo in Italia, in particolare in Sardegna, definendo le **procedure autorizzative per i depositi di GNL** e opere connesse (articoli 9-14).

Art. 46 - **Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione** di gas naturale liquefatto.

- **Art. 9** - Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale - **Procedimento unico.**
- **Art. 10** - Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale - **Autorizzazione unica.**
- **Art. 11** - Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni - **Procedura semplificata.**
- **Art. 13** - Ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL.

- ❖ **Art. 9** - «...le infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, sono considerate quali infrastrutture e insediamenti strategici ai sensi dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239. Tali infrastrutture e insediamenti sono di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti»



L'articolo 9 introduce un **procedimento unico** per l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio di tali impianti e contiene la previsione, per i titolari di infrastrutture che svolgono attività regolata, di poter svolgere attività di gestione e vendita del GNL per altre finalità, fermo restando l'obbligo di separazione contabile, in quanto queste ultime non rientrano tra le attività regolate.

Le infrastrutture di stoccaggio, deposito, rigassificazione di GNL e di trasporto del gas naturale sono realizzate ed esercitate a seguito di un'autorizzazione, e tali infrastrutture, per il loro carattere strategico per il fabbisogno energetico del Paese, sono autorizzate dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e d'Intesa con la Regione competente e dichiarate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili.

## DISPOSIZIONI PER LE INFRASTRUTTURE DI STOCCAGGIO E TRASPORTO DEL GNL NON DESTINATE ALL'ALIMENTAZIONE DI RETI DI TRASPORTO DI GAS NATURALE

- ❖ **Art. 10** - «...Le opere per la realizzazione di infrastrutture di stoccaggio di GNL di capacità uguale o superiore alle 200 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, sono strategiche ai fini degli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III e sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e d'intesa con le regioni interessate, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241...Le opere per la realizzazione di impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori alle 200 tonnellate e superiori o uguali a 50 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, cui non si applicano le disposizioni dell'articolo 9 del presente decreto, sono soggetti ad una **autorizzazione unica**, rilasciata dalla regione o dall'ente delegato dalla regione, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241.»

L'Art. 10 fornisce le disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio di GNL non destinate all'alimentazione delle reti di trasporto di gas naturale, distinguendo **impianti di capacità superiore a 200 tonnellate di competenza nazionale**, da quelli di **capacità compresa tra le 50 e le 200 tonnellate di competenza regionale**. Per entrambe le fattispecie è introdotta l'**autorizzazione unica**. Stabilisce inoltre che «le **concessioni demaniali** rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in **aree costiere** e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi hanno **durata almeno decennale**.»

- ❖ **Art. 11** - «...Le opere per la realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale e impianti di stoccaggio di GNL, purché di **capacità inferiori a 50 tonnellate**, nonché le **opere connesse** e le **infrastrutture indispensabili** alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, sono eseguite a conclusione di una **procedura amministrativa semplificata**, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza.»



**L'articolo 11** detta disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni.

Tali disposizioni si applicano agli impianti di liquefazione di gas naturale connessi o funzionali e ad impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori a **50 tonnellate**, nonché alle opere connesse ed alle infrastrutture indispensabili alla costruzione ed esercizio di detti impianti di stoccaggio ed introduce un **procedimento semplificato**, che riproduce molti dei caratteri semplificatori tipici della denuncia di inizio attività edilizia.

## ULTERIORI DISPOSIZIONI PER I PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI RELATIVI AL GNL

- ❖ **Art. 13** - «...Nel caso in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 del decreto legislativo 257/2016 sono ubicati in **area portuale** o in **area terrestre ad essa contigua** e la loro realizzazione comporta **modifiche sostanziali del piano regolatore di sistema portuale**, l'**autorizzazione unica** di cui agli articoli 9 e 10, previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui profili di compatibilità del progetto con la pianificazione portuale, costituisce anche **approvazione di variante al piano regolatore di sistema portuale.**»



**L'articolo 13** disciplina i casi in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 siano ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporti modifiche sostanziali del piano regolatore portuale, il procedimento unico di autorizzazione considera quindi contestualmente il **progetto di variante del piano regolatore portuale**.

## SINTESI SCHEMA AUTORIZZATIVO

- ❖ **Capacità ≥ 200 tonnellate** (Art. 10, D.Lgs. n. 257/2016)  
Autorità Competente: MASE • Decreto Concerto: MIT • Intesa Regioni interessate • Conferenza di servizi (sincrona: entro 45 gg. – asincrona 50 gg.) • Autorizzazione Unica: entro 180 gg. • Comunicazione termine lavori, richiesta di collaudo ed esercizio provvisorio
- ❖ **Capacità < 200 e > 50 tonnellate** (Art. 10, D.Lgs n. 257/2016)  
Autorità competente: • Regione o Ente delegato • Autorizzazione Unica • Collaudo (ex D.P.R. n. 420/1994)
- ❖ **Capacità < 50 tonnellate** (Art. 11, D.Lgs. n. 257/2016)  
Autorità competente: Comune – Procedura Semplificata • 30 gg. prima inizio lavori: dichiarazione attestante il rispetto delle norme in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza e parere Ufficio delle dogane competente per territorio

# FAC SIMILE ISTANZA

Al Ministero dell’Ambiente e Sicurezza Energetica  
Dipartimento per l’Energia –  
Direzione generale infrastrutture e sicurezza  
Div. IV  
Pec: [dgis.div04@pec.mase.gov.it](mailto:dgis.div04@pec.mase.gov.it)

**Oggetto: Istanza di autorizzazione ai sensi ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 e degli articoli 57 e 57 bis del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5 convertito con la legge 4 aprile 2012, n° 35, e successive modificazioni ed integrazioni.**

Società..... – Impianto..... – sito in.....

Istanza di .....

# FAC SIMILE ISTANZA

Il sottoscritto \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_ Provincia (\_\_\_\_) il \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ e residente a \_\_\_\_\_ Provincia (\_\_\_\_), in Via/Piazza \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_, in qualità di:

titolare della Società \_\_\_\_\_

legale rappresentante della Società \_\_\_\_\_

con sede legale in \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_), in Via/Piazza \_\_\_\_\_

codice fiscale: \_\_\_\_\_

n. registro delle imprese: \_\_\_\_\_ presso la C.C.I.A.A. di \_\_\_\_\_

telefono \_\_\_\_\_; pec \_\_\_\_\_

e-mail \_\_\_\_\_

altro: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

consapevole delle sanzioni penali richiamate dagli articoli 75 e 76 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 per le ipotesi di falsità in atti e di dichiarazioni mendaci, e a conoscenza del fatto che saranno effettuati controlli anche a campione sulla veridicità delle dichiarazioni rese,

## CHIEDE

ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 e degli articoli 57 e 57 bis del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5 convertito con la legge 4 aprile 2012, n° 35, e successive modificazioni ed integrazioni, l'autorizzazione a:

**installare ed esercire un deposito di stoccaggio e rigassificazione del GNL.**

Descrizione dell'opera oggetto di autorizzazione:

.....

# FAC SIMILE ISTANZA

L'impianto è soggetto alle procedure di V.I.A. / SCREENING

SI 1 NO

L'impianto è sottoposto ad Autorizzazione Integrata Ambientale

SI 1 NO

L'impianto è soggetto agli obblighi di cui al D.Lgs. n. 334 del 1999 e s.m.i. (aziende a rischio d'incidente rilevante)

SI 1 NO

**La realizzazione dell'opera richiesta comporterà un investimento stimabile in euro.....**

Si allega inoltre:

- Progetto di massima per la realizzazione dell'intervento (Il progetto deve comprendere ogni opera connessa o infrastruttura indispensabile per la costruzione e l'esercizio dell'impianto stesso);
- Relazione di analisi costi/benefici dell'iniziativa;
- Relazione tecnica ed elaborati tecnici (planimetria, schema a blocchi...) firmati da un tecnico abilitato;
- Copia del documento d'identità del Legale Rappresentante in corso di validità;
- Visura camerale ordinaria aggiornata;
- Documentazione antimafia.
- **(nel caso di variazione di impianti già esistenti):**
- Copia del precedente Atto Autorizzativo (Decreto Dirigenziale, Decreto Ministeriale);
- Copia di Licenza di Esercizio in corso di validità
- Copia di Certificato di Prevenzione Incendi (CPI) in corso di validità (in caso di variazione di impianti già esistenti) ovvero "Segnalazione certificata di inizio attività ai fini della sicurezza antincendio" – art. 4 DPR 01/08/2011 n. 151 (in caso di nuovi impianti);

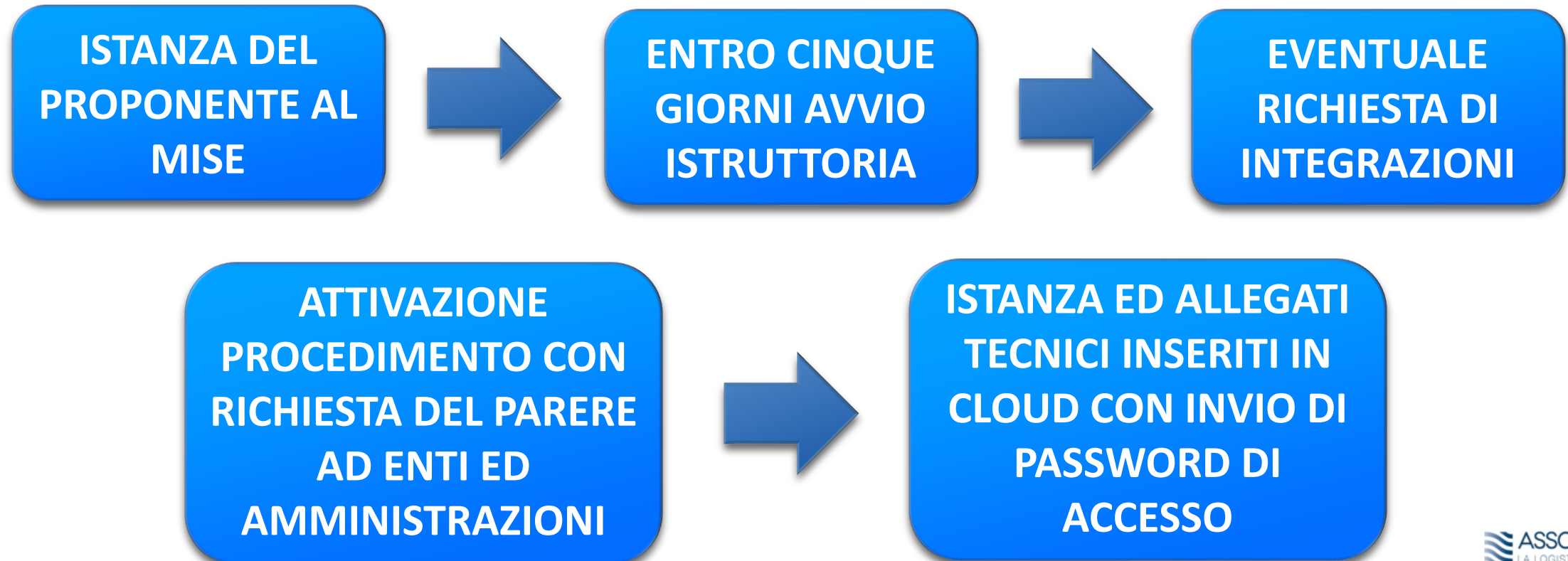
**(Sia l'istanza che gli allegati tecnici devono essere presentati anche su supporto informatico)**

# ENTI ED AMMINISTRAZIONI COINVOLTE NEL PROCEDIMENTO

1. Regione territorialmente competente
2. Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
3. Autorità di Sistema Portuale
4. Capitaneria di Porto
5. Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche
6. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
7. Ministero della Cultura
8. Soprintendenza territorialmente competente
9. Ministero dell'Interno
10. Direzione Regione o interregionale dei Vigili del fuoco
11. Comando provinciale dei Vigili del fuoco
12. Agenzia delle Dogane e Monopoli – sede centrale
13. Direzione Regionale o Interregionale delle Dogane e dei Monopoli
14. Agenzia delle Dogane e Monopoli – Sede locale
15. Comune
16. Città Metropolitana
17. Ministero della Difesa - Direzione Generale Lavori e Demanio
18. Ministero della Difesa - Comando Terza Regione Aerea
19. Altre Amministrazioni ed Enti interessate anche da eventuali attraversamenti ed interferenze con la nuova opera (Ferrovie, Anas, ecc...)

## PROCEDIMENTO AUTORIZZATIVO: PRESENTAZIONE ISTANZA

Istanza di autorizzazione ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 e degli articoli 57 e 57 bis del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5 convertito con la legge 4 aprile 2012, n° 35, e successive modificazioni ed integrazioni



## PROCEDIMENTO AUTORIZZATIVO: ITER

L'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture e degli insediamenti strategici è rilasciata al termine del procedimento unico, svolto ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241 (artt. 14 e seguenti), in cui sono acquisiti i pareri delle amministrazioni competenti in materia ambientale, fiscale e di sicurezza, nonché delle altre amministrazioni titolari degli interessi coinvolti dalla realizzazione dell'opera



## REALIZZAZIONE DELL'OPERA RICADENTE IN AREE COSTIERE

Prima di essere messo in esercizio, l'impianto deve essere collaudato in via definitiva ai sensi dell'art.48 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328). In attesa di tale collaudo definitivo, di competenza ministeriale, il titolare dell'impianto può dare inizio all'esercizio provvisorio mediante la richiesta di un collaudo provvisorio

**EVENTUALI PROROGHE  
AUTORIZZATE DAL  
MISE SENTITO IL MIT**



**OPERA REALIZZATA**



**RICHIESTA COLLAUDO  
A MASE E MIT**

**IN ATTESA COLLAUDO  
RICHIESTA ESERCIZIO  
PROVVISORIO**



**AUTORIZZAZIONE ESERCIZIO  
PROVVISORIO SENZA  
SCADENZA E ATTIVAZIONE  
PROCEDURA COLLAUDI**

# PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO E CONFERENZA DI SERVIZI

Ai fini del rilascio dell'autorizzazione, la Direzione Generale infrastrutture e sicurezza - Dipartimento per l'Energia – del **Ministero dell'Ambiente e Sicurezza Energetica** svolge l'istruttoria attraverso un procedimento unico.

## Modalità di svolgimento del procedimento unico:

- **conferenza di servizi istruttoria** - ai sensi del comma 1 dell'articolo 14 della L. 241/1990 come da ultimo modificata con il d.lgs. n. 127 del 2016
- **conferenza di servizi preliminare** - ai sensi del comma 3 dell'art. 14 della L. 241/1990 come da ultimo modificata con il d.lgs. n. 127 del 2016
- **conferenza di servizi in modalità asincrona** - dell'art. 14-bis della L. 241/1990 come da ultimo modificata dal D. Lgs. 30 giugno 2016, n. 127.

## FOCUS SU PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO E CONFERENZA DI SERVIZI

- **conferenza dei servizi in modalità sincrona** - Art. 14-ter della Legge 7 agosto 1990, n. 241 come da ultimo modificata dal D. Lgs. 30 giugno 2016, n. 127 (svolgimento Conferenza entro quarantacinque giorni)
- **Rappresentante unico delle Amministrazioni** - comma 3 dell' 14-ter della Legge 7 agosto 1990, n. 241 come da ultimo modificata dal D. Lgs. 30 giugno 2016, n. 127
- **sospensione del procedimento** - comma 4 dell'articolo 14 bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241 come da ultimo modificata dal D. Lgs. 30 giugno 2016, n. 127,
- **termine perentorio di novanta giorni** decorrenti dalla data di ricevimento della nota di avvio istruttorio (art. 14-bis, comma 2, lett. c) della Legge 241/90).

## CONFERENZA PRELIMINARE

- La **Conferenza è convocata in modalità preliminare** ai sensi dell'art. 14, comma 3, Legge 241/90, su istanza della Società per acquisire, prima della presentazione del progetto definitivo, le opportune indicazioni sulle condizioni per ottenere, alla sua presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso comunque denominati necessari al rilascio dell'autorizzazione unica.
- il **termine di quarantacinque giorni**, decorrente dalla data di ricevimento della nota di convocazione relativa allo svolgimento del procedimento, secondo quanto previsto dall'art. 14-bis, comma 2, lett. c) della legge 241/90
- Al termine dei quarantacinque giorni, il MASE trasmette alla Società richiedente le indicazioni pervenute dalle Amministrazioni ed Enti coinvolti nel procedimento.
- Alla presentazione dell'istanza definitiva con i relativi allegati tecnici, il MASE procede ad indire la conferenza simultanea nei termini e con le modalità di cui agli articoli 14-bis, comma 7, e 14-ter.
- Il **promotore del procedimento**, secondo quanto disposto dal comma 8 dell'articolo 10 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n.257 , dovrà avere già avviato, prima della presentazione dell'istanza, *“presso gli enti competenti, l'attività di consultazione pubblica prevista dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e al decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105”*.

## LEGGE 28 gennaio 1994, n. 84

- **Art. 18.** (Concessione di aree e banchine) 1. *L'Autorità di sistema portuale e, laddove non istituita, l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale.....*
- Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi **canoni**, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva.
- A valle dell'esito favorevole della Conferenza dei servizi preliminare e su autorizzazione a procedere del MASE, viene avviata la procedura per il rilascio della concessione di cui all'articolo 18 della legge 84/94, comma 9 bis, previo esperimento di procedura competitiva.

## CONCESSIONE DEMANIALE: ISTANZA E FASI ITER ISTRUTTORIO

- **Soggetto proponente:** contestualmente all'istanza per l'autorizzazione di cui all'Art. 57 della legge n. 35/2012 per gli impianti strategici avanza istanza per ottenere la concessione demaniale marittima (Art. 36 Codice navigazione e Art. 18 Legge n. 84/94)
- **Autorità competente:** MIT
- **Presentazione istanza**
- **Pubblicazione**
- **Rilascio del titolo concessorio:** Presidente Autorità di Sistema Portuale sedi di AdSP/Amministrazioni marittime escluso le Regioni a statuto speciale.

- **La valutazione di impatto ambientale (VIA) è una procedura che individua, descrive ed anticipa la valutazione degli effetti che determinati progetti possono avere sull'ambiente, sulla salute e sul benessere dell'uomo.**
- **Il modello per la presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale viene redatto ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006**
- **La VIA costituisce «presupposto o parte integrante» del procedimento di autorizzazione o approvazione per i progetti di opere ed interventi ad essa soggetti.**

# VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE: COMPETENZA STATALE

## Allegato II Parte seconda del Dlgs 152/2006

- a) i progetti di cui agli allegati II e III alla parte seconda del Dlgs 152/06;
- b) i progetti di cui agli allegati II-bis e IV alla parte seconda del Dlgs 152/06, relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette ovvero all'interno di siti della rete Natura 2000;
- c) i progetti elencati nell'allegato II alla parte seconda del presente Dlgs 152/06, che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo ed il collaudo di nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di due anni, qualora, all'esito dello svolgimento della verifica di assoggettabilità a VIA, l'autorità competente valuti che possano produrre impatti ambientali significativi;
- d) le modifiche o estensioni dei progetti elencati negli allegati II e III che comportano il superamento degli eventuali valori limite ivi stabiliti;
- e) le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II, II-bis, III e IV alla parte seconda del Dlgs 152/06, qualora, all'esito dello svolgimento della verifica di assoggettabilità a VIA, l'autorità competente valuti che possano produrre impatti ambientali significativi e negativi;
- f) i progetti di cui agli allegati II-bis e IV alla parte seconda del Dlgs 152/06, qualora all'esito dello svolgimento della verifica di assoggettabilità a VIA, l'autorità competente valuti che possano produrre impatti ambientali significativi e negativi.

## Promemoria allegati e competenze

Allegato II: progetti di competenza statale sottoposti a VIA (8) Stoccaggio: di prodotti di gas di petrolio liquefatto e di gas naturale liquefatto con capacità complessiva superiore a 20.000 m<sup>3</sup> )

Allegato II-BIS: progetti di competenza statale sottoposti a verifica di assoggettabilità

Allegato III: Progetti di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano (sottoposti a VIA)

Allegato IV: progetti di competenza regionale soggetti alla verifica di assoggettabilità

# VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE: PROGETTI STRATEGICI PNIEC - PNRR

Le opere, gli impianti e le infrastrutture necessari alla realizzazione dei progetti strategici per la transizione energetica del Paese inclusi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), predisposto in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999, come individuati nell'Allegato I-bis, e le opere ad essi connesse costituiscono interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti.

## ALLEGATO I-bis

***((3.2.1-bis. Opere e infrastrutture finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione;))***

3.2.2 Impianti per l'integrazione delle fonti di gas rinnovabili attraverso l'utilizzo delle infrastrutture esistenti del sistema gas per il relativo trasporto, stoccaggio e distribuzione;

3.2.3 Impianti per la diversificazione della capacità di importazione;

3.2.4 Infrastrutture di stoccaggio, trasporto e distribuzione di GNL di cui agli [articoli 9 e 10 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257](#), nonché impianti di liquefazione di GNL, finalizzati alla riduzione di emissioni di CO2 rispetto ad altre fonti fossili, e relative modifiche degli impianti esistenti;

## PROGETTI STRATEGICI PNIEC – PNRR: VIA FAST-TRACK

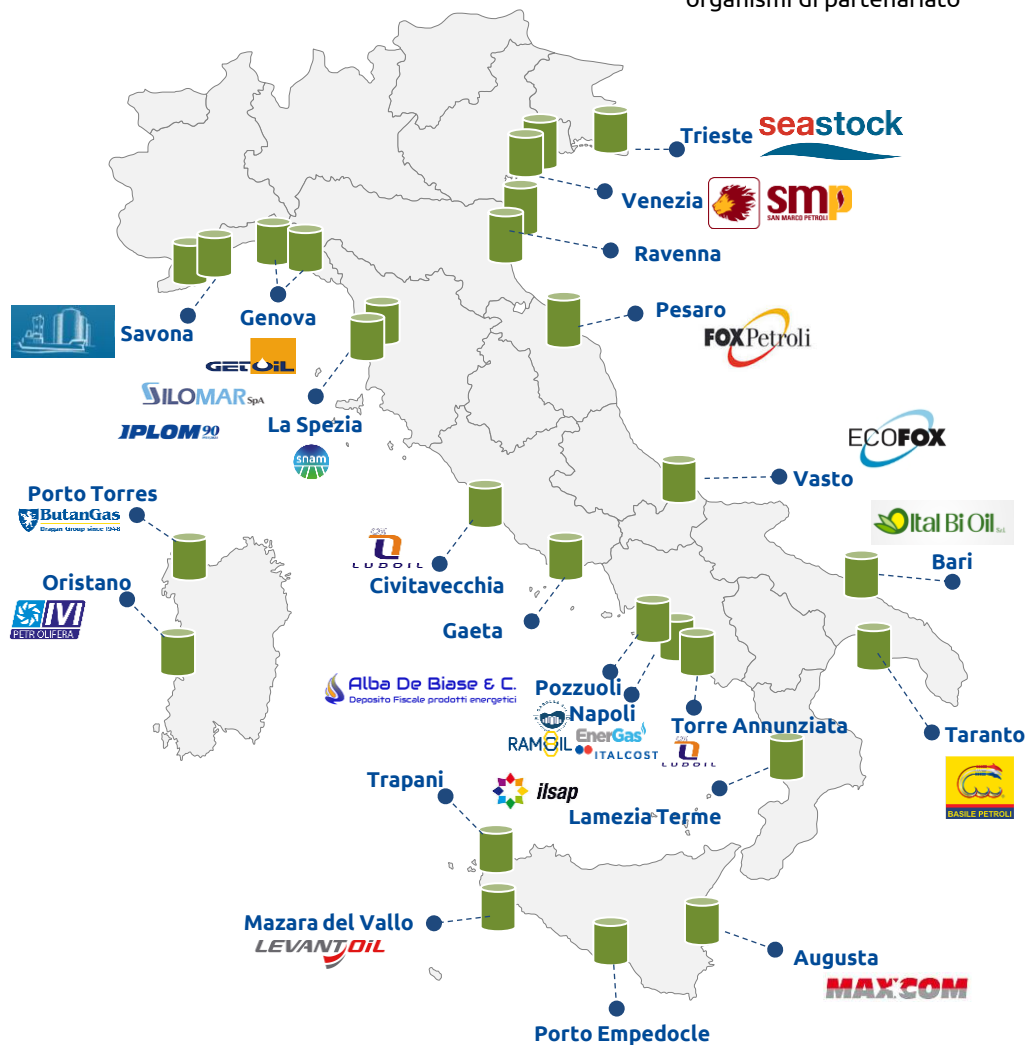
### Per gli interventi indicati nel citato allegato I-bis viene prevista una c.d. VIA fast-track

- L'art. 25, comma 2-bis, del Codice dell'ambiente (come riscritto, da ultimo, dall'art. 20 del D.L. 77/2021) prevede che la **Commissione PNRR-PNIEC** si esprime entro il termine di **30 giorni** dalla conclusione della fase di consultazione (disciplinata dall'articolo 24 del Codice) e comunque **entro il termine di 130 giorni** dalla data di pubblicazione della documentazione **di avvio del procedimento di VIA**, predisponendo lo schema di provvedimento di VIA. Nei successivi **trenta giorni**, viene adottato il provvedimento di VIA, previa acquisizione del concerto con il Ministero della cultura entro il termine di **venti giorni**.
- i tempi per il rilascio della VIA per i progetti PNRR-PNIEC, al netto dei tempi a favore del proponente, in forza delle modifiche recate dal decreto-legge divengono pari a **175 giorni**.
- Tale termine è la risultante della somma dei seguenti termini:
  - **15 giorni dall'istanza di avvio** del procedimento, entro i quali l'autorità competente deve provvedere alla verifica dell'istanza medesima e, quindi, al netto dei tempi necessari per eventuali integrazioni documentali, ad attivare la fase di consultazione (nuovo testo del comma 3 dell'art. 23 del Codice);
  - **130 giorni dall'inizio della fase di consultazione**, entro cui la Commissione PNRR-PNIEC deve pronunciarsi (v. supra);
  - **30 giorni successivi al parere** della Commissione PNRR-PNIEC, entro cui deve essere adottato il provvedimento di VIA (secondo periodo del nuovo testo del comma 2- bis dell'art. 25 del Codice).

- L'art. 5, co.1, del D.L. n. 50/2022 (DL Aiuti) attribuisce, per motivi di sicurezza energetica nazionale correlata al **conflitto russo-ucraino**, carattere di **strategicità, pubblica utilità, indifferibilità e urgenza** alle opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale, mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione, nonché alle infrastrutture connesse alle suddette opere.
- Per la realizzazione di tali opere e delle relative infrastrutture, sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri uno o più **commissari straordinari**.
- L'art. 5, co. 2, del D.L. n. 50/2022 sancisce che, per le opere e le infrastrutture connesse, l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio è rilasciata in via eccezionale dal Commissario straordinario, a seguito di un **procedimento speciale da concludersi entro 120 giorni** dalla data di **ricezione dell'istanza** del soggetto proponente il progetto.
- Questa **autorizzazione** è "**unica**", dato che essa sostituisce a ogni effetto pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera e della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento.
- Per motivi di **indifferibilità e urgenza** correlati alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, si applica il procedimento, di cui all'art. 6, co. 11, del D.lgs. n.152/2006, che consente di **esentare, in tutto o in parte**, un progetto specifico dalla **valutazione di impatto ambientale (VIA)**.

# LA PRESENZA DI ASSOCOSTIERI E DEI PROPRI ASSOCIATI NEI PORTI ITALIANI

■ Associati di Assocostieri  
o partecipazioni ad  
organismi di partenariato



Gli associati ASSOCOSTIERI costituiscono la spina dorsale del sistema energetico portuale tramite i numerosi servizi offerti

## TERMINALI DI RIGASSIFICAZIONE

Società	Regione	Località	Cap. rigassificazione MLD mc/anno	Capacità di stoccaggio (mc)
GNL Italia	Liguria	La Spezia	3,5	100.000
OLT Offshore Lng Toscana	Toscana	Livorno	5	137.000
Terminale GNL Adriatico	Veneto	Rovigo	9,6	250.000
FSRU Italia	Toscana	Piombino	5	170.000
FSRU Italia	Emilia Romagna	Ravenna	5	170.000

## DEPOSITI SSLNG

Autorità di Sistema Portuale	Società	Posizione	Stato	Capacità di stoccaggio (mc)
AdSP del Mar di Sardegna	Higas	Oristano	Operativo da maggio 2021	9.000
AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale	Edison (DIG)	Ravenna	Operativo da ottobre 2021	20.000
AdSP del Mar di Sardegna	Edison	Oristano	Autorizzato	10.000
AdSP del Mare Adriatico Settentrionale	Venice LNG	Porto Marghera	Autorizzato	32.000
AdSP del Mare Adriatico Meridionale	Edison	Brindisi	Autorizzato	19.500
AdSP del Mare di Sardegna	IVI Petrolifera	Oristano	Procedura aut. in corso (intesa)	9.000
AdSP del Mare di Sardegna	Sardinia Lng	Cagliari	Procedura aut. in corso (intesa)	22.000
AdSP del Mar Ligure Occidentale	GNL Med	Vado Ligure	Procedura aut. in corso	19.800
AdSP del Mare di Sardegna	LNG Terminal	Olbia	Esito VIA negativo	40.000
AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	Ionio Fuel	Crotone	VIA in corso	20.000

## INPIANTI DI LIQUEFAZIONE 1/2

Gestore	Capacità (t/a)	Capacità (mc di GNL)	Localizzazione	Materie prime	Anno
Cooperativa Speranza	2000	4660	Candiolo - Piemonte	Scarti agricoli	2020
Lucra 96 S.r.l.	1400	3262	Villanova del Sillaro - Lombardia	Scarti agricoli	2020
Bioindustria S.r.l.	1800	4194	Verolanuova - Lombardia	Scarti agricoli	2021
Agroenergie Bergamasche	2000	4660	Matinengo - Lombardia	Scarti agricoli	2021
SRT S.p.A.	360	838,8	Novi Ligure - Piemonte	FORSU	2021
Agricola Crioenergie S.a.s.	4000	9320	Marcon - Veneto	Scarti agricoli	2022
SNAM S.p.A.	2003	4667	Tortona - Piemonte	FORSU	2022
Motta Biometano	3000	6990	Schiavon - Veneto	Scarti agricoli	2022
Motta Biometano	3000	6990	Schiavon - Veneto	Scarti agricoli	2023

## INPIANTI DI LIQUEFAZIONE 2/2

Gestore	Capacità (t/a)	Capacità (mc di GNL)	Localizzazione	Materie prime	Anno
Antegnatica Energia	2000	4660	Tavazzano - Lombardia	Scarti agricoli	2022
Assoro Biometano	3200	7456	Assoro - Sicilia	Scarti agricoli	2022
HAM Italia	9000	20970	Faenza - Emilia Romagna	Scarti agricoli	2023
Agriferr	2000	4660	Rivarolo del Re - Lombardia	Scarti agricoli	2023
Bioenergy Albanella	3000	6990	Albanella - Campania	Scarti agricoli	2023
Bioenergy Serre	3000	6990	Albanella - Campania	Scarti agricoli	2023
Boluti	3000	6990	Sanluri - Sardegna	Scarti agricoli	2023
Biopardu	3000	6990	Pardu - Sardegna	Scarti agricoli	2023
Galileo Energia	3000	6990	San Gavino Monreale - Sardegna	Scarti agricoli	2023
SNAM S.p.A.	50000	-	Pignataro Maggiore - Campania	-	2025

# BUNKERSHIP E CHIATTE

Nome e Società	Funzionalità	Infrastrutture di riferimento	Cantiere di costruzione	Capacità (mc GNL)	Data di consegna o esercizio
Avenir Aspiration - Avenir LNG	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Deposito Higas - Porto di Oristano	Nantong CIMC Sinopacific	7.500	2021
Coral Methane - Gruppo Shell	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Porti di Gibilterra, Barcellona, Sagunto, Marsiglia e Oristano	n.d.	7.500	2019
Gas Vitality - Total Energies	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Porto di Marsiglia-Fos	Hudong-Zonghua Shipbuilding	18.000	2021
Haugesund Knutsen - Shell	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Porto di Barcellona	Astilleros Armon Gijon	5.000	2022
Alice Cosulich - Fratelli Cosulich S.p.A.	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Mare del Nord	Cimc Soe	8.200	2023
Paolina Cosulich - Fratelli Cosulich S.p.A.	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Malesia	Cimc Soe	8.200	2023
DEPA	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Terminale di rigassificazione di Revithoussa e Porto del Pireo	Costruzione in corso	4.000	2025
DEPA	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Terminale di rigassificazione di Revithoussa	n.d.	10.000	n.d.
Probunkers	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Porto del Pireo	Hyundai	7.600	2025
Rimorchiatori riuniti Panfido	Chiatta non motorizzata	Porti di Venezia e Marghera	Rosetti Marino S.p.A.	4.000	2025
Endesa	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Porto di Algeciras (Los Barrios)	Enagàs	12.500	2024
Axpo	Metaniera SSLNG bunkeraggio ship-to-ship	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	Cantiere San Giorgio del Porto	7.500	2025

# BUNKERAGGIO GNL AXPO - MALAGA



# IL GNL CARBURANTE STRATEGICO PER IL SETTORE MARITTIMO

Un potenziale enorme... di riduzione emissioni...e di mercato...

- Se il settore marittimo fosse uno Stato ...sarebbe il 6° emettitore di CO2 al mondo
- che consuma >6% della domanda mondiale di petrolio

3%

di emissioni globali

>6%

della domanda globale di petrolio

90%

di tutto il commercio marittimo

100k

navi mercantili attive nel mondo

80%

di emissioni

- In Italia i settori dei Container, Ferries, e Cruise sono i segmenti principali per numero di navi e per emissioni generate

# CONTESTO REGOLATORIO CON PRESSIONE CRESCENTE

IMO

**Target:** Riduzione GHG del 20% entro il 2030, 70-80% entro il 2040, azzeramento delle emissioni nette entro il 2050 (vs 2008)

**Regulation:** Prezzo da pagare per le emissioni di CO<sub>2</sub> per le navi nei porti dell'UE dal 2024  
Penali per mancato rispetto

EU  
ETS

FUEL  
EU

**Regulation:** Riduzione delle emissioni grazie all'aumento dell'uso di combustibili rinnovabili (e-LNG, bio-LNG, e-metanolo, ecc.)  
Penali per mancato rispetto

**Emission Controlled Areas:** limiti di zolfo attivi dal 2025 (0,10%) nel Mediterraneo  
Aree SECA già attive nel Nord Europa dal 2015

SECA

***Il GNL, oltre ad essere una opportunità di mercato, è uno strumento per il Paese per raggiungere i target EU di riduzione delle emissioni***

# ETS SETTORE MARITTIMO – QUADRO NORMATIVO

## **Direttiva (UE) 2023/959**

Ha ampliato l'ambito di applicazione del sistema EU ETS estendendo gli obblighi derivanti dalla direttiva 2003/87/CE alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo

## **Regolamento (UE) 2015/757**

E' stato modificato per ampliarne l'ambito di applicazione, includendo nuove tipologie di navi e ulteriori gas ad effetto serra

---

## **Ambito di applicazione**

**2024** – Navi passeggeri e cargo > 5000 GT

**2025** – Navi cargo e offshore > 400 GT

## **Percentuale di emissioni inclusa in EU ETS**

**40%** emissioni rilasciate nel 2024 con obbligo restituzione nel 2025

**70%** emissioni rilasciate nel 2025 con obbligo restituzione nel 2026

**100%** obbligo restituzione dal 2027 per emissioni rilasciate anno x-1



# FUELEU MARITIME – QUADRO NORMATIVO



## **Regolamento (UE) 2023/1805**

Disciplina l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo

---

### **Ambito di applicazione**

Il Regolamento si applica a tutte le navi merci o passeggeri di stazza lorda superiore a 5.000 t

### **Limiti d'intensità GHG**

2% dal 1° gennaio 2025

6% dal 1° gennaio 2030

14,5% dal 1° gennaio 2035

31% dal 1° gennaio 2040

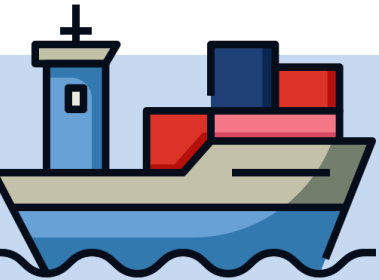
62% dal 1° gennaio 2045

80% dal 1° gennaio 2050

## OBBLIGHI DI RIDUZIONE 2025



**Fuel EU Maritime:** prevede la **riduzione del 2%** dell'intensità dei gas serra della navi > 5.000 GT che attraccano nei porti europei (80% entro il 2050)



**Meccanismo ETS:** dal 1° gennaio rientrano anche navi cargo e offshore > 400 GT in navigazione nei mari europei, che dovranno restituire nel 2026 quote di emissioni pari al 70% delle emissioni verificate

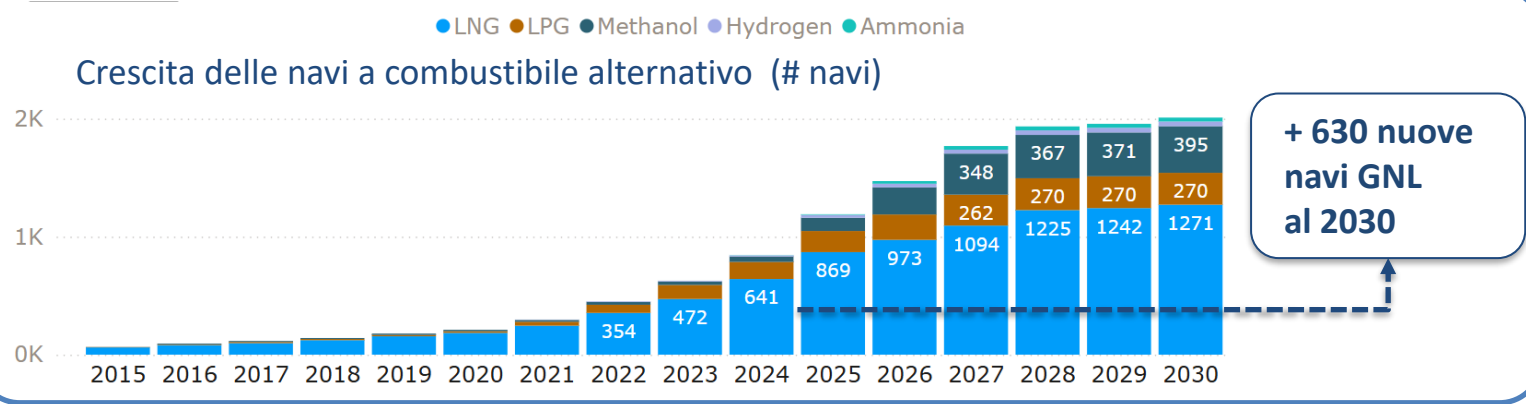


**MEPC-79 dell'IMO:** a partire dal 1° maggio il Mediterraneo entra a far parte delle aree SECA (sulphur emission control area). Tutte le navi in navigazione dovranno utilizzare carburanti con tenore di zolfo < 0,1%

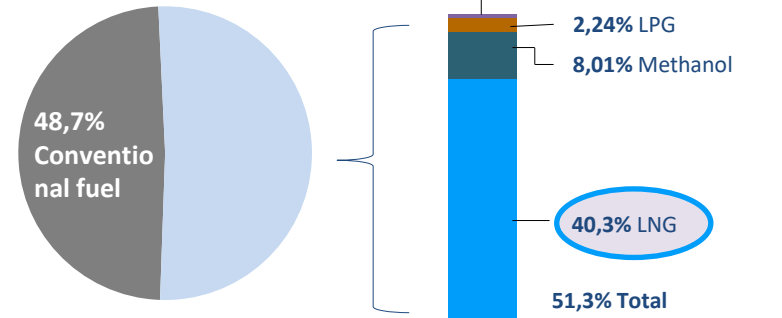


# IL SETTORE HA SCELTO IL GNL

Il **GNL**, come combustibile a basse emissioni, è la **scelta preferita** dagli armatori



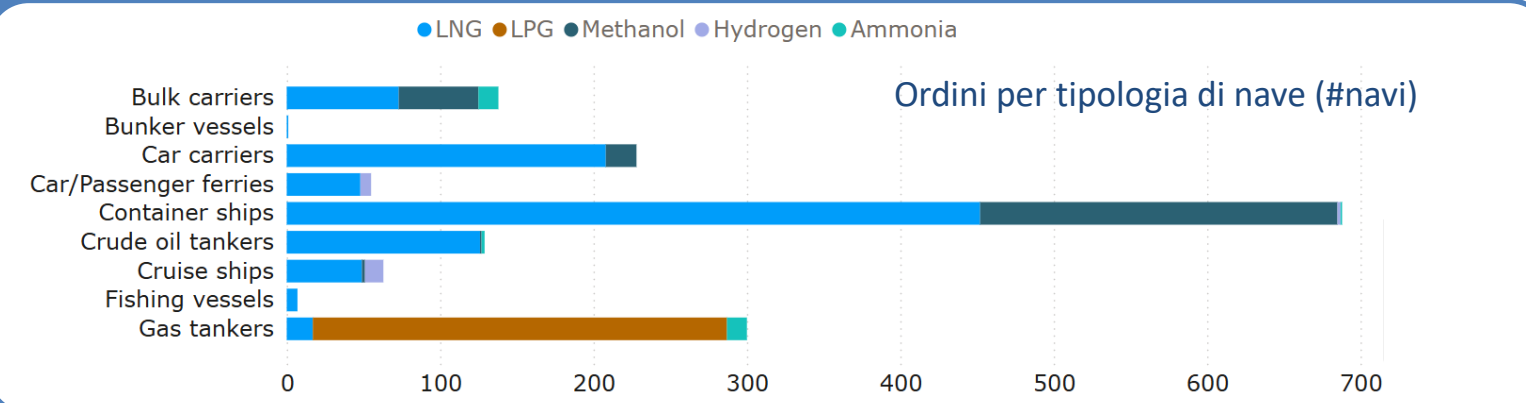
Ordini @2023 (gross tonnage)



Dei nuovi ordini circa **metà** sono con **combustibili alternativi**

Di questi il **90 %** è **GNL**

**GNL** preferenza prevalente anche per tipologia di nave



Fonte: AFI DNV

# VANTAGGI DEL GNL RISPETTO AD ALTRI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

Benefici ambientali

GLOBALI

-23% GHG

LOCALI

~ 0 emissioni

Sox, Nox, Particolato

Tecnologia e sistema logistico maturi e consolidati

	LNG	Methanol	Ammonia	Hydrogen	Battery
Energy density	●	●	●	●	●
Technology maturity	●	●	●	●	●
Safety	●	●	●	●	●
Fuel supply infrastructure	●	●	●	●	●
Fuel availability (green)	●	●	●	●	●

**High energy density** – più spazio è necessario per il carburante, meno spazio è disponibile per il carico

**Maturity** – tecnologie provate in ambito marittimo

**Safety** – completamente sicuro per l'equipaggio, i passeggeri e le comunità portuali

**Fuel supply infrastructure** – quanto velocemente possono essere sviluppate infrastrutture di trasporto, stoccaggio e rifornimento di carburante nei luoghi in cui sono necessarie

**Fuel availability** – quando i nuovi carburanti "verdi" sono (medio termine) disponibili su larga scala

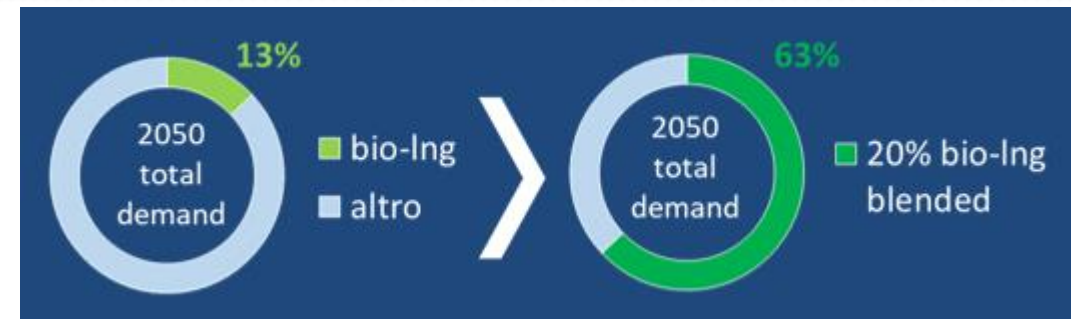
Fonte: SEA LNG

Benefici ambientali crescenti grazie a **Bio-GNL** oggi e ... e-LNG domani

Fino a

-80% GHG

Fonte: SEA LNG



Investimenti validi anche per combustibili del futuro (e-LNG)

Il GNL può avere ruolo dominante poiché la catena di fornitura/logistica/motori per l'e-GNL è uguale a quella del GNL biologico o convenzionale

# MERCATO DEL BUNKERAGGIO GNL

## Mercato globale

La domanda di bunker di GNL è quasi raddoppiata, raggiungendo 1,28 milioni di tonnellate nel 2023, rispetto alle 693.000 tonnellate del 2022.

## Mercato europeo

L'Europa del Nord-ovest vanta un'infrastruttura consolidata con porti che offrono servizi di bunkering GNL.

Nel Mediterraneo, la Spagna mira a rafforzare la sua presenza nel mercato del bunkering GNL

## Mercato italiano

Nel 2024 sono state effettuate alcune operazioni di bunkeraggio nel mar Adriatico.

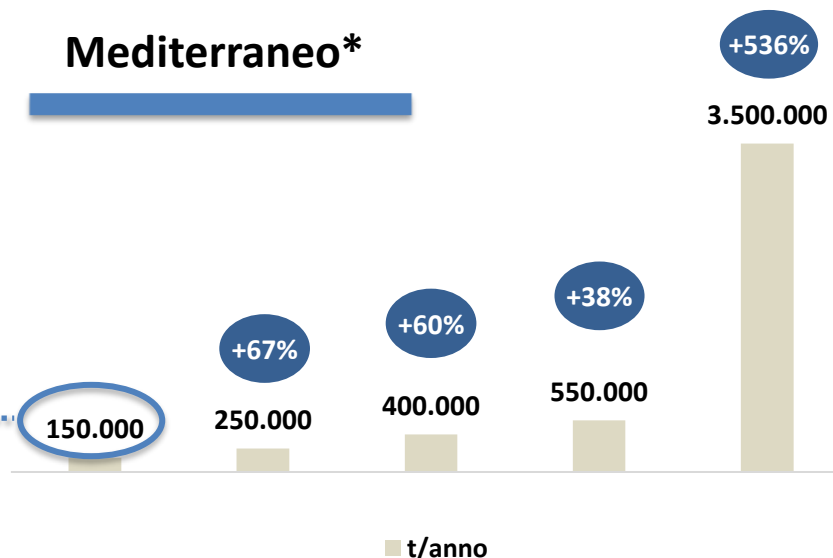
Nel 2030 la domanda italiana di GNL per bunkeraggio potrebbe arrivare a circa 20 % della domanda del Mediterraneo, a **condizione che vi siano infrastrutture adeguate e costi competitivi**



1.280.000

2023

## Mediterraneo\*



t/anno

\*Incluso miscele di biocarburanti

~ 20% al 2030



# SPAGNA E FRANCIA SI SONO POSIZIONATI NEL MEDITERRANEO

## Francia

- La Francia ospita diverse strutture chiave di bunkering GNL, inclusi impianti di stoccaggio e rifornimento nei principali porti. Il porto di **Marsiglia** è diventato un importante hub di bunkeraggio GNL, con un bunker vessel dedicato.

## Spagna

- Investimenti sostanziali nello sviluppo dell'infrastruttura GNL. Dispone di numerosi terminali di rigassificazione e impianti dedicati al bunkering, che hanno permesso ai porti di **Barcellona, Valencia, Malaga** di diventare i **principali hub del bunkeraggio GNL nel mar Mediterraneo**.



## ...e l'Italia ?

8000 Km  
di costa

58  
porti

16  
AdSP

- L'Italia ha **porti strategicamente posizionati lungo rotte marittime cruciali per il trasporto di container e navi da crociera**.
- Questi porti inoltre ospitano anche numerose navi traghetti e Ro-Ro, rendendoli ideali per sviluppare un hub di bunkeraggio GNL competitivo.
- Attualmente **solo 3 porti hanno un'ordinanza per il bunkeraggio GNL**: La Spezia, Monfalcone e **Trieste**
- Le aziende energetiche italiane stanno investendo per creare una **rete di infrastrutture e di bunkerine** che permettano lo sviluppo del bunkeraggio GNL lungo la costa italiana
- È necessaria anche una **solida catena di approvvigionamento ...e uno stimolo alla domanda**

# LINEE GUIDA PER IL BUNKERAGGIO SHIP TO SHIP DI GNL

Assocostieri ha collaborato con il MIT per la predisposizione di Linee Guida nazionali per la disciplina del bunkeraggio Ship to Ship di GNL, che serviranno a dettare dei criteri generali da calare nelle singole realtà locali tramite specifiche ordinanze delle Capitanerie di Porto



Con l'introduzione di tale testo normativo i porti italiani diventeranno maggiormente competitivi a livello europeo, e nello stesso tempo saranno in grado di avanzare velocemente nel processo di decarbonizzazione del sistema dei trasporti, in linea con gli obiettivi climatici dell'UE



# SFIDE E OBIETTIVI PER L'ITALIA



## Normativa

Serve una **normativa nazionale per le operazioni di bunkeraggio GNL** che dia certezza agli operatori su tempi e modi delle operazioni.

**Costi portuali ridotti e agevolati** per i mezzi a GNL

## Stoccaggio

La limitata capacità di stoccaggio aumenta i rischi e i costi della catena di approvvigionamento e la **forte competizione sui prezzi** da parte di hub consolidati nel Mediterraneo pongono ulteriori sfide al settore del bunkeraggio GNL

## Finanziamenti

Il **supporto finanziario** per le **infrastrutture** di stoccaggio ed i **bunker vessels** è cruciale.

È necessario che i **processi** per l'allocazione dei fondi siano **semplificati e velocizzati**

Sono fondamentali **incentivi stabili alla conversione delle flotte** (traghetti, etc) per dare impulso alla crescita della domanda

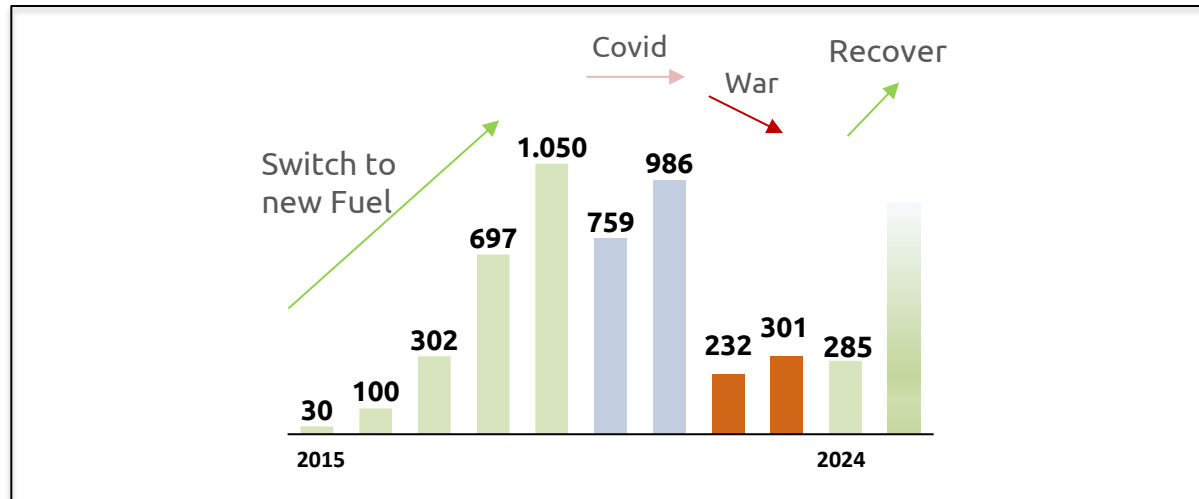
## Bio-GNL

Per supportare la transizione verso carburanti più puliti è urgente assicurare al sistema la possibilità di **caricare BIOGNL** dalle infrastrutture di stoccaggio, attraverso l'utilizzo delle **Garanzie di Origine con procedure semplici e flessibili**

# LO SVILUPPO DEL GNL NLE SETTORE DEL TRASPORTO TERRESTRE

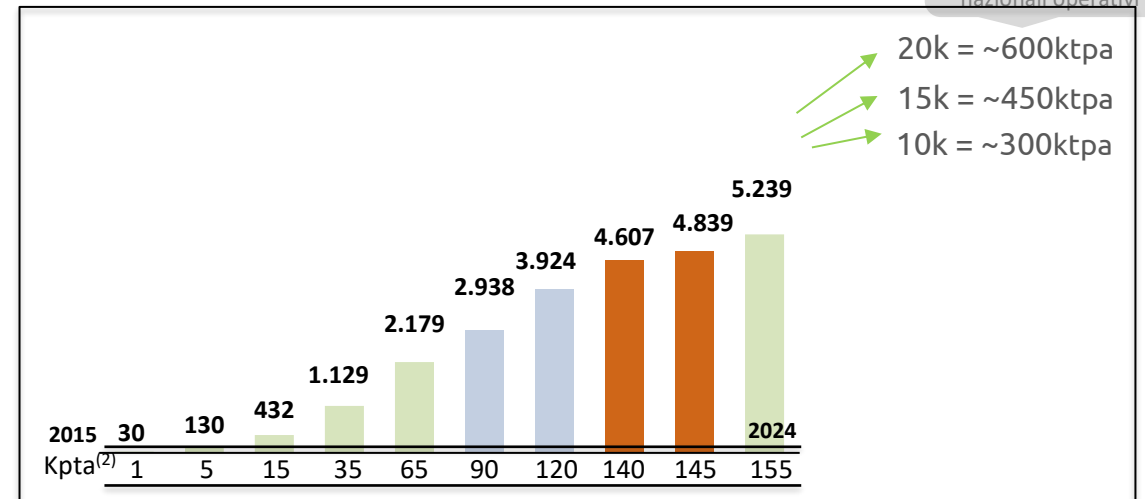
## Il parco circolante GNL ha superato le 5000 unità ed è atteso in crescita nel 2025

### Andamento dell'immatricolato in ripresa



- I Camion alimentati ad LNG si sono affermati pre-covid come **soluzione alternativa** al Gasolio per la decarbonizzazione dei trasporti pesanti (>16tons), arrivando a rappresentare nel '19 **+5% del market share**
- Oggi, grazie alla stabilizzazione dei prezzi del gas naturale e a nuovi veicoli più performanti **l'immatricolato è tornato a crescere**, anche se ancora con volumi limitati (301 unità immatricolate nel 2024)
- Benchmark market: in Cina<sup>1</sup> il GNL è chiave per la decarbonizzazione. I Camion C-LNG nel 2023 hanno raggiunto un'incidenza su **immatricolato del 25% con c.a. +150K veicoli** immessi nel mercato in un solo anno

### Parco circolante GNL Italia



- Ad oggi i Truck GNL **rappresentano circa il 2,5% del parco circolante dei Camion >16Tons**, generando un fabbisogno di **~150 kton per anno**
- **Condizioni favorevoli di mercato** (stabilizzazione dei prezzi del gas naturale, affidabilità della nuova gamma veicoli, sviluppi normativi EU che valorizzino i biocarburanti) **potrebbero** dare il «boost» alle nuove immatricolazioni di Camion GNL, permettendo di **saturare la capacità distributiva nazionale**

(1) <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/a-new-era-trends-shaping-chinas-heavy-duty-trucking-industry>

(2): dati basati su un consumo annuale per Camion di 30 tonnellate (120.000km, 4Km/Kg.)

# LO SVILUPPO DEL GNL NLE SETTORE DEL TRASPORTO TERRESTRE

**Gli OEM hanno lanciato nuovi modelli più performanti**

**Modelli di veicoli LNG disponibili**



IVECO modello S-Way 2024 C-LNG



SCANIA LNG



VOLVO FH LNG

**Sono disponibili soluzioni sia per lungo raggio che per esigenze di media percorrenza**

**L'LNG permette un forte risparmio sul carburante, in miglioramento con i nuovi modelli**

**Comparazione prezzi medi 2024 GNL vs Diesel**

	GNL	Diesel
Prezzi al pubblico Media Gen-Nov 2024 <sup>1</sup>	1,23	1,72
	↓	↓
Costo al netto di IVA & Recupero Accise	1,01	1,20
	÷	÷
Consumi dei camion in km/kg-lt <sup>2</sup>	4,1	3,7
	<hr/>	
Costo al kilometro del carburante €/km.	0,245	0,325
	↑ -25%	

**L'introduzione dell'ETS2 dal 2027 e eventuali azioni sulle accise del gasolio (aumento accise o riduzione recupero per autotrasportatori), favorirebbero ulteriormente la competitività dell'LNG**

1 Fonte: Federmetano media prezzi Novembre 2024, MASE

2 Consumi GNL: Comunicato stampa Iveco, Consumi diesel test drive Vadoetornoweb

# LO SVILUPPO DEL GNL NLE SETTORE DEL TRASPORTO TERRESTRE

Dal 2025 +500Ktpa di GNL distribuibili sul territorio nazionale, dal '26 impianto anche nel sud Italia

## 3 Terminali GNL

**Ravenna:** In Operation

- Capacità **300 ktpa/anno**
- ~50 carichi/giorno

**Panigaglia:** Avvio Febbraio 2025

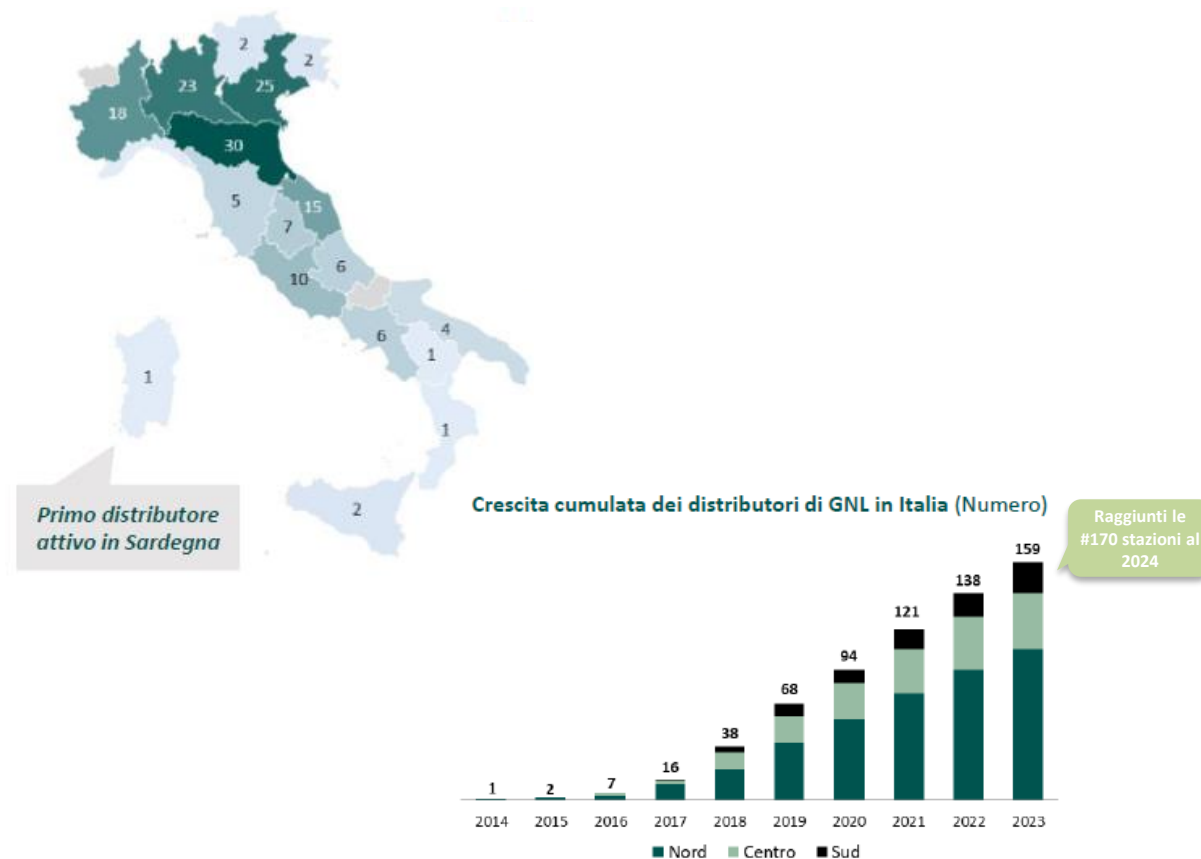
- Capacità **200 ktpa/anno**
- ~40 carichi/giorno
- BioLNG ai fini ETS

**Pignataro:** Avvio Q1 2026

- Capacità **50 ktpa/anno**
- ~8 carichi /giorno
- BioLNG ai fini ETS



Anche le infrastrutture di rifornimento in crescita, con ~170 stazioni nel territorio nazionale a fine 2024



# CER: EVOLUZIONE DEL CONTESTO NORMATIVO

## RECEPIMENTO DIRETTIVE COMUNITARE 2019 - 2021

- **D.L.162/19 (Decreto milleproroghe)** Introduzione delle CER in Italia, recepimento parziale Direttiva UE 2018/2001 (**RED II**)
- **D.L. 50/22 (Decreto aiuti)** Art. 9, c. 2, AdSP possono costituire una o più comunità energetiche
- **D.Lgs 199/21** recepimento della Direttiva 2018/2001 (**RED II**)
- **D.Lgs 210/21** recepimento della Direttiva 2019/944 (**IEM**)



## CONSULTAZIONE ARERA 390/2022 AGOSTO 2022

- **Orientamenti in materia di configurazioni** per l'autoconsumo previste dal D.Lgs 199/21 e dal D.Lgs 210/21

## CONSULTAZIONE MASE DM NOVEMBRE 2022

- **Condividere le logiche alla base dello schema di decreto** e raccogliere osservazioni e spunti dalle Parti (caratteristiche delle configurazioni, requisiti, modalità di accesso, incentivo)



## DELIBERA ARERA TIAD 727/2022/R/eel DICEMBRE 2022

- **Testo Integrato Autoconsumo Diffuso (TIAD):** Disciplina le modalità per la valorizzazione dell'autoconsumo diffuso per le configurazioni previste dai D.Lgs 199/21 e 210/21



# CER: EVOLUZIONE DEL CONTESTO NORMATIVO

## DM 414/2023 DEL 7 DICEMBRE 2023 24 GENNAIO 2024

- Disciplina le **modalità di incentivazione per l'energia condivisa in configurazioni** di autoconsumo per la condivisione dell'energia rinnovabile
- **Contributi PNRR per CER e autoconsumo collettivo** in comuni fino a 5.000 abitanti



## REVISIONE TIAD 30 GENNAIO 2024

- Modifica al Testo Integrato Autoconsumo Diffuso e verifica delle Regole tecniche per il servizio per l'Autoconsumo Diffuso predisposte da GSE

## REGOLE OPERATIVE GSE 23 FEBBRAIO 2024

- **Approvazione ARERA e MASE** (per competenza)
- Disciplinano le modalità e i requisiti per accedere al servizio, richiesta di attivazione e valutazione servizio, contratto, erogazione tariffa, controlli e verifiche, misura PNRR



## RISOLUZIONE AdE N. 37/E 22 LUGLIO 2024

- Fornisce chiarimenti in merito al **trattamento fiscale** della ripartizione dei contributi GSE ai membri delle CER costituite in forma di enti non commerciali



# POTENZIALITA' DELLE CER IN AMBITO PORTUALE

## Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Con Delibera n. 41 del 26 luglio 2022 ha dato il proprio assenso all'avvio del procedimento amministrativo per la costituzione della CER del Mar Tirreno Centro Settentrionale

### Piano d'azione

- Realizzazione di un impianto fotovoltaico con i fondi del PNRR (progetto Green Ports) capace di soddisfare l'intero fabbisogno energetico, incluso il cold ironing
- Utilizzo della configurazione di gruppo di autoconsumatori di energia rinnovabile che agiscono collettivamente e del ruolo di **produttore terzo** per l'impianto di produzione di energia
- Promozione di una modifica normativa che consenta la creazione di CER che possano provvedere alla fornitura di energetica a tutti gli operatori portuali o soci delle CER che afferiscono ai porti afferenti la medesima Autorità (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta)

## Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Ha elaborato un Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) che include la promozione delle comunità energetiche in alcuni porti, come Livorno e Piombino

# COLLEGAMENTO TRA CER E SERVIZIO DI COLD IRONING

La tecnologia del **cold ironing** consente l'elettificazione delle banchine nei grandi porti per poter alimentare le navi in toccata con energia elettrica, azzerando le emissioni in atmosfera

## VALORI EMISSIVI

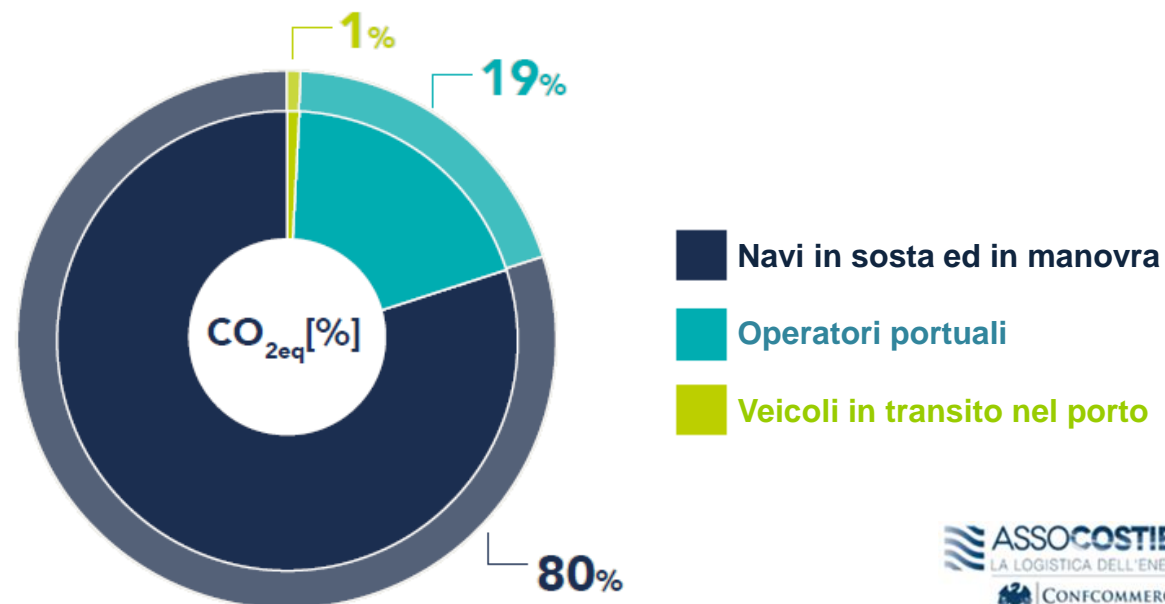
Una nave da crociera attraccata in banchina per **10 ore** produce la stessa quantità di CO<sub>2</sub> di **25 automobili** in un anno

**Porto di Livorno:** oltre 165.000 tonnellate di CO<sub>2</sub>eq attribuite alle navi in sosta nel 2023

## DEASP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE 2023

*Carbon footprint* delle differenti attività portuali

ATTIVITÀ	CO <sub>2</sub> (t)	CO <sub>2eq</sub> (t)	CO <sub>2eq</sub> LCA(t)
Navi in sosta e manovra	372.081	375.917	427.816
Operatori portuali	90.809	91.074	106.892
Veicoli leggeri e pesanti in transito nel porto	2.412	2.438	2.812
<b>Totale</b>	<b>465.302</b>	<b>469.429</b>	<b>537.520</b>



# PRINCIPALI CRITICITA' DEL COLD IRONING

La tecnologia del **cold ironing** deve riuscire a superare le seguenti criticità:

## NECESSITA' DI INVESTIMENTI ELEVATI

L'installazione del cold ironing richiede grossi investimenti per equipaggiare le banchine. Senza un coordinamento dei processi decisionali tra tutti i soggetti coinvolti (AdSP, concessionari, operatori ed armatori) il rischio finanziario diventa significativo

## COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA

Il costo dell'energia elettrica dev'essere inferiore al costo di generazione tramite combustibili fossili. Vanno comunque considerati i sovraccosti legati all'ETS

## NECESSITA' DI POTENZA ELEVATA

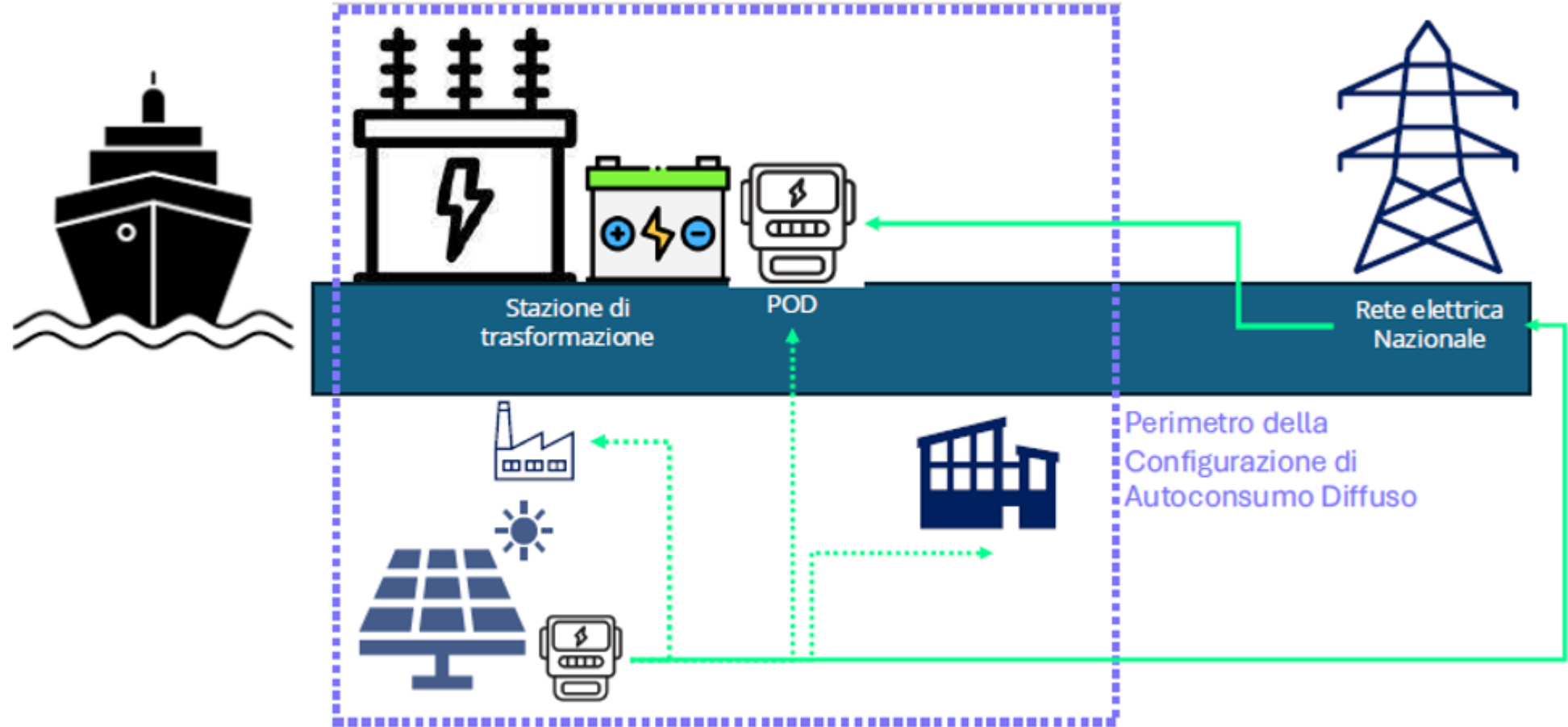
Per le navi da crociera sono previsti assorbimenti di 13-20 MW. Per alimentare carichi del genere con degli impianti FER occorrono interventi di grande taglia, come il parco eolico offshore di Civitavecchia (27 turbine eoliche galleggianti da 10 MW ognuna)

## NECESSITA' DI ACCUMULATORI

Il cold ironing comporta assorbimenti spot di energia molto elevati, seguiti da potenziali periodi di non utilizzo, con conseguenti problematiche per i generatori e per le reti sollecitate



## COLLEGAMENTO TRA CER E SERVIZIO DI COLD IRONING



In un approccio convenzionale il cold-ironing è alimentato con un contratto di fornitura ad hoc dalla Rete Nazionale. L'introduzione di un nuovo tipo di Configurazione di Autoconsumo Diffuso, ad hoc per le aree portuali, consentirebbe di garantire l'erogazione del servizio di CI alle Compagnie Armatoriali ad un «prezzo» che non vedrebbe compromessa la competitività delle stesse, determinerebbe significative riduzioni di emissione climalteranti, e genererebbe nuovo valore a favore degli Operatori Portuali e delle Comunità locali

# PRIORITA' D'AZIONE

Assocostieri sostiene un piano di azioni per favorire il processo di decarbonizzazione

## GNL trasporto marittimo

- Definire ed implementare un **quadro normativo/procedurale** italiano per il **bunkeraggio GNL**
- Stabilire meccanismi di premialità per le navi che adottano il GNL (Bio GNL), come riduzioni sulle **tasse portuali**.
- Supportare lo sviluppo del sistema infrastrutturale italiano per stoccaggio e distribuzione di GNL/ (bio)GNL nei porti.
- Finanziare la **conversione della flotta di navi esistente** verso una flotta meno emissiva.
- Definire la **documentazione necessaria e modalità chiare** per l'utilizzo del bioGNL, e delle connesse GO, a fini ETS.
- Assicurare **crescente disponibilità di bioGNL** per uso trasporti grazie a:
  - quadro incentivante chiaro e stabile per la produzione di biometano/biognl;
  - applicazione flessibile della Virtual Liquefaction.

# PRIORITA' D'AZIONE

Assocostieri sostiene un piano di azioni per favorire il processo di decarbonizzazione

## GNL trasporto pesante

- Favorire l'offerta di GNL:
  - **mantenere nullo** l'obbligo bio sul GNL per il 2025 e il 2026
- Favorire l'offerta di veicoli:
  - **revisione anticipata** (vs 2027) del **Reg. UE** sulle **emissioni CO2 dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione**, con l'introduzione di **fattori correttivi** che favoriscano i **biocarburanti**
  - **Estensione dei benefici per gli ZEV ai veicoli a Bio-GNC/L**
- Favorire la ripresa delle immatricolazioni:
  - **credito d'imposta per l'acquisto del carburante (bio)GNL**
  - **estensione ai veicoli a Bio-GNL/C dei benefit previsti per i veicoli elettrici**
  - **fondo per l'acquisto di mezzi a GNL**

## PRIORITA' D'AZIONE

Assocostieri sostiene un piano di azioni per favorire il processo di decarbonizzazione

---

### **Biocarburanti**

**Supportare** in maniera paritetica tutti i biocarburanti (biometano, bioGNL, bioGPL, biodiesel e HVO) per decarbonizzare il trasporto aereo, marittimo e stradale

**Mantenere** il motore endotermico dopo il 2035 per consentire l'utilizzo dei biocarburanti accanto agli e-fuels

**Emanare** provvedimenti attuativi per consentire l'esenzione d'accisa per il B100 come per l'HVO

Consentire l'utilizzo delle **Garanzie di Origine** per il regolamento ETS

**Modificare il regolamento UE** sulle **emissioni di CO2** dei nuovi veicoli pesanti, con l'introduzione di **fattori correttivi** che favoriscano i biocarburanti

# PRIORITA' D'AZIONE

Assocostieri sostiene un piano di azioni per favorire il processo di decarbonizzazione

---

## CER

- Promuovere e sostenere le iniziative legislative volte a incentivare **l'elettificazione delle banchine nei grandi porti (Cold Ironing)**
- Rimuovere il limite tecnico della stessa cabina primaria delle **CERP**
- Consentire l'accesso diretto delle grandi imprese alle **CERP**
- Promuovere lo sviluppo di **gruppi di autoconsumatori collettivi** poiché in queste configurazioni possono partecipare le **grandi imprese e le PA**
- **Sostenere la trasformazione dei porti nazioni in hub energetici rinnovabili**
- Favorire lo sviluppo di configurazioni di **autoconsumo collettivo** per dare ulteriore impulso alla diffusione dell'**energia rinnovabile**

**18 giugno 2025**

*ore 11:00*

# Equilibri:

*il settore della logistica energetica  
tra sostenibilità e sviluppo*



**Roma**

*Salone degli Arazzi, Palazzo Piacentini  
Ministero delle Imprese e del Made in Italy  
Via Vittorio Veneto, 33*



**La visione dei porti come hub energetici multi-commodities**

**Vi aspettiamo**

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

 **ASSOCOSTIERI**  
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA



**CONFCOMMERIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA