

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*



UN ANNO DI ASSOCOSTIERI

**Avv. Dario Soria
Direttore Generale**

Assocostieri si era data tre obiettivi prioritari di azione per il 2024

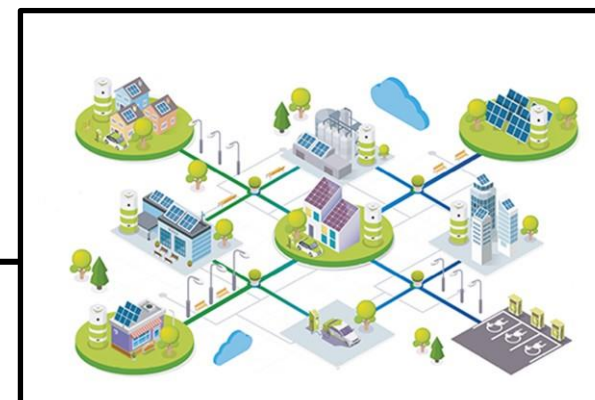
- PROMUOVERE LO SVILUPPO DI GNL E BIOGNL COME COMBUSTIBILI PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI



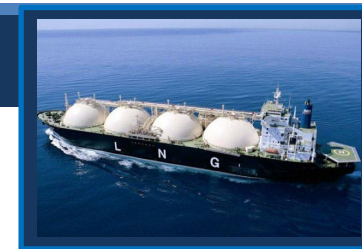
- PROMUOVERE LO SVILUPPO DI BIOCARBURANTI PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI



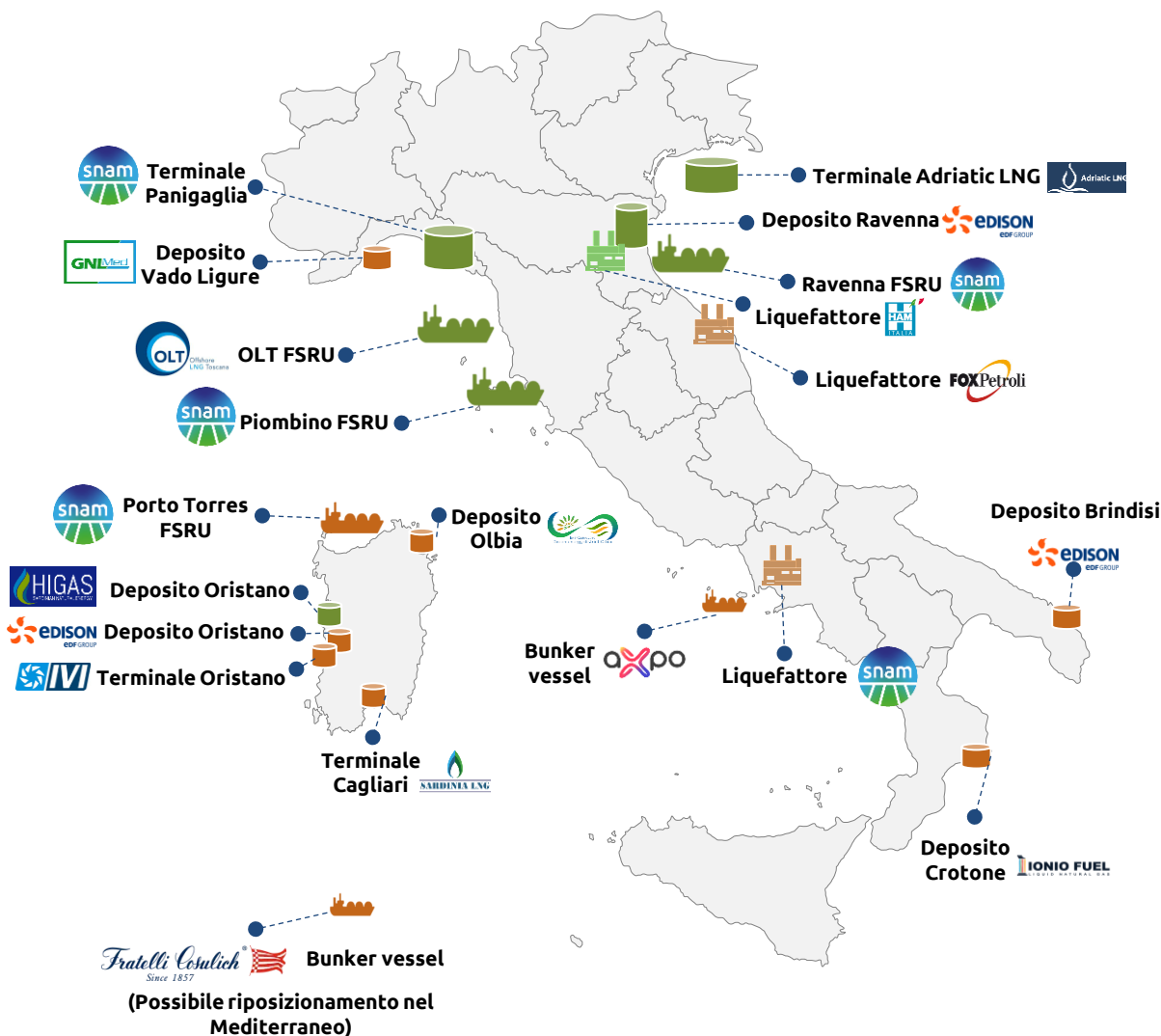
- PROMUOVERE LO SVILUPPO DI PORTI COME HUB ENERGETICI MULTICOMMODITIES



Le infrastrutture degli associati nella logistica del GNL in Italia



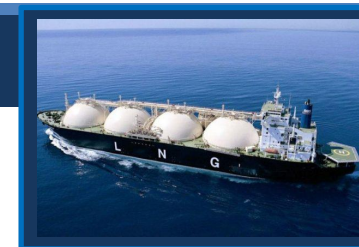
- In esercizio
- In fase di sviluppo



Gli associati **ASSOCOSTIERI** hanno sviluppato l'insieme delle **infrastrutture** necessarie per sostenere la **penetrazione del GNL e del BioGNL** per la **decarbonizzazione** del trasporto pesante e del trasporto marittimo

- Depositi SSLNG
- Rigassificatori
- Bettoline per il bunkeraggio marittimo
- Liquefattori

Convegno Assocostieri Senato della Repubblica



L'evento ha mostrato come il GNL sia il combustibile chiave per la transizione energetica ed i progressi della logistica del GNL

➤ Trasporto marittimo

Il GNL
con
emissioni
pre
arm

Il GNL come Carburante della Transizione:

prospettive per il settore marittimo e terrestre

➤ Trasporto terrestre

capacità pari alla saturazione degli impianti produttivi nazionali operativi dal '26

- ~600ktpa
- ~450ktpa
- ~300ktpa

Le principali priorità di Assocostieri per il 2025



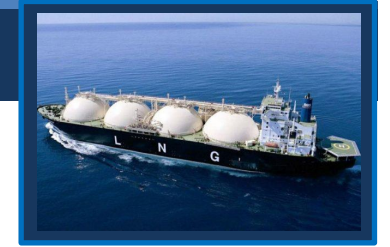
2023

2027

ktpa 1 5 15 35 65 90 120 140 145 155



Incentivi trasporto pesante



Il Consiglio UE ha adottato regole più severe per ridurre le emissioni di CO2 nei veicoli pesanti, con obiettivi di riduzione del 45% entro il 2030 e del 90% entro il 2040



Per raggiungere gli obiettivi climatici europei è fondamentale, incentivare il rinnovo del parco veicoli pesanti con mezzi a basse emissioni e a trazione alternativa, come GNL e GNC

Trasporto pesante terrestre

- ✓ Responsabile per circa il 4% delle emissioni nazionali, pari a circa 15 Mton/anno di CO2
- ✓ Potenziale di riduzione delle emissioni tra 3 Mton/anno di CO2 (100% GNL) e 15 Mton/anno di CO2 (100% BioGNL)

PROPOSTE ASSOCOSTIERI

- ✓ **INCENTIVI PER SOSTITUZIONE VEICOLI AUTOTRASPORTO MERCI IN CONTO TERZI**
- 100 milioni di euro/anno dal 2026 al 2032
- ✓ **CREDITO D'IMPOSTA AL 20% PER ACQUISTO GNL E BIOGNL**

Il piano pluriennale, con risorse adeguate, aiuterebbe a raggiungere i target europei e a migliorare la competitività del settore dei trasporti, preparandolo anche per le future normative, come l'ETS2



ASSOCOSTIERI

ha collaborato da oltre un anno con il Ministero per definire un'ordinanza-tipo sul bunkeraggio marittimo *Ship-to-Ship* a GNL

È ORGOGLIOSA DI AVER CONTRIBUITO A UN DOCUMENTO CHE:

- ✓ garantisce elevati standard di sicurezza
- ✓ guarda al futuro della logistica energetica



Linee guida uniformi adattabili alle specificità territoriali, garantendo certezza operativa



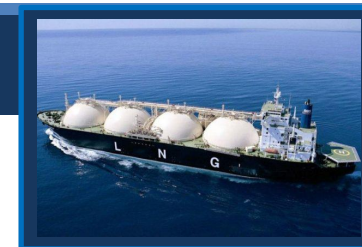
Standard elevati di sicurezza e sostenibilità ambientale



Supporto alla decarbonizzazione del trasporto marittimo e promozione dei combustibili alternativi



Rafforzamento della competitività e modernizzazione dei porti italiani, allineamento ai migliori standard europei



OBBLIGO 2025: proposta Assocostieri

Mantenimento dell'obbligo nullo per il GNL anche per il 2025 tramite emendamento al Decreto Milleproroghe

DM 191/2022 (Bando Infrastrutture) che:

- ✓ ASSOCOSTIERI ha contribuito alla definizione delle modalità e dei requisiti per la presentazione delle domande di ammissione ai contributi del bando infrastrutture GNL
- ✓ Sono state ammesse ai benefici 9 aziende aderenti a ASSOCOSTIERI

**STANZIAMENTO INIZIALE PER GNL: EURO
220 MILIONI**

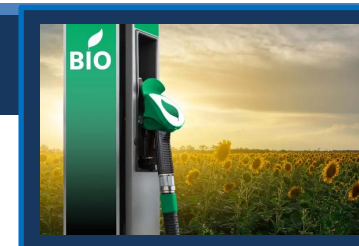
OBBLIGO 2026: richieste ASSOCOSTIERI

- ✓ Eliminazione dell'obbligo specifico per il metano o mantenimento nullo dell'obbligo anche per il 2026
- ✓ Adozione di una crescita graduale con coefficienti progressivi ma contenuti in caso di mantenimento dell'obbligo

DM 19/2024 e rimodulazione autorizzazioni di spesa: richieste ASSOCOSTIERI

- ✓ Assegnazione delle risorse facendo riferimento agli **anni solari 2025 e 2026** senza il riferimento a termini perentori per la realizzazione delle opere beneficiarie del contributo
- ✓ Ottenimento delle **risorse necessarie**
- ✓ Snellimento della **burocrazia** per tutte le aziende rimaste non finanziate (8 su 9)

D.M. 14 Maggio 2025: modifica aliquote di accisa



PRODOTTI USO CARBURAZIONE	DAL 1 GENNAIO 2025	AGGIORNAMENTO AL 15/5/2025
Benzina	€ 728,40 per mille litri	€ 713,40 per mille litri
Oli da gas o gasolio	€ 617,40 per mille litri	€ 632,40 per mille litri
Gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) <i>single counting</i>	€ 617,40 per mille litri	€ 632,40 per mille litri
Gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) <i>double counting</i>	€ 617,40 per mille litri	€ 617,40 per mille litri

Mantenimento accisa agevolata HVO se:
Prodotto sostenibile da materie prime allegato IX della direttiva (UE) 2018/2001 (*double counting*)



- Stoccaggio separato
- Contabilità separata
- Alto rischio frodi

PROPOSTE ASSOCOSTIERI

- STOCCAGGIO PROMISCOUO
- UNICA ALIQUOTA ACCISA

RED III: possibile obbligo bio per bunkeraggio nazionale



La RED III impone agli Stati Membri il raggiungimento di una quota minima del 29% di energia rinnovabile sul consumo finale di energia in tutti i settori dei trasporti

Andamento dei consumi Bunker

Consumi stagnanti nell'ultimo decennio (< 3 mln ton/anno)

Incremento dei prezzi

Stimiamo che l'introduzione di un obbligo bio al 29%, comporterebbe un aumento dei prezzi del +25%

Principali criticità rilevate da Assocostieri

Competitività intra- ed extra-UE

Intra-UE: Paesi Bassi, Belgi, Malta potranno conteggiare solo parte dell'energia destinata al trasporto marittimo

Extra-UE: Paesi del Nord Africa non soggetti ad obblighi

Disparità con Aviazione

Fornitori all'aviazione esenti dagli obblighi RED, in quanto già soggetti a *RefuelEU Aviation* (Obiettivi 2030: **Avio 6% vs Bunker: 29%**)

ASSOCOSTIERI raccomanda

- ✓ di escludere le immissioni di bunkeraggi internazionali dal calcolo del denominatore delle quote minime di energia rinnovabile e di considerare esclusivamente i consumi relativi alla navigazione interna, al fine di salvaguardare la competitività del settore bunker in Italia

RED III: limiti feedstock per biocarburanti



Contesto normativo: in un contesto normativo sempre più stringente, caratterizzato dal recepimento della RED III, dalla Direttiva ETS e dai Regolamenti ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime, Assocostieri ritiene fondamentale garantire la massima flessibilità ai Soggetti Obbligati nell'adempimento degli obblighi relativi all'uso di biocarburanti e materie prime (feedstock)



Allegato IX - Parte B RED (es. UCO)



Colture alimentari e foraggere

	Allegato IX - Parte B RED (es. UCO)	Colture alimentari e foraggere
RED III	1,70%	Limitato ai volumi del 2020. Max. 7%
ReFuelEU Aviation	Non limitate	Non impiegabili
FuelEU Maritime	Non limitate	Non impiegabili

Conclusioni: Tenuto conto degli ambiziosi obiettivi imposti dalla RED III (29% quota rinnovabile nel settore dei trasporti al 2030), ASSOCOSTIERI sostiene la posizione MASE nel PNIEC, che prevede di **innalzare il tetto massimo** per le materie prime di cui alla **parte B dell'Allegato IX fino al 5%** (pari al 10% grazie al doppio conteggio)

ETS e FuelEU Maritime: utilizzo documentazione necessaria



Contesto normativo: In un panorama normativo in continua evoluzione, segnato dall'estensione agli armatori delle disposizioni della Direttiva (UE) 2023/959 (Direttiva ETS) e dall'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2023/1805 (FuelEU Maritime), Assocostieri evidenzia la necessità di definire procedure chiare e trasparenti per gli operatori del comparto, al fine di assicurare un efficace supporto al pieno rispetto della normativa vigente



Vettore Energetico

**Fornitore
Soggetto Obligato RED**

**Utilizzatore Finale
Soggetto Regolamentato ETS**

Biocarburanti

Proof of Sustainability (PoS)

Proof of Compliance (PoC)

Bio-LNG

Proof of Sustainability (PoS)

Garanzia d'Origine (GO) +

Conclusioni: Assocostieri è in attesa di conferma che la PoC e la GO+ siano considerate documenti validi per gli armatori da utilizzare nell'ambito del quadro di obblighi derivanti dal Regolamento del (UE) 2023/1805 (FuelEU Maritime)

Comunità Energetiche Rinnovabili nei porti – Grandi imprese

Perimetro delle **opzioni** per adattarsi alle esigenze dei consumatori e di chi investe nell'autoconsumo rinnovabile



1 COMUNITA' ENERGETICHE RINNOVABILI

1

RELOADED



2 GRUPPI DI AUTOCONSUMATORI COLLETTIVI

2



3 AUTOCONSUMATORI INDIVIDUALI A DISTANZA

NEW



Con la normativa attualmente vigente, le **Grandi Imprese** non possono avere accesso diretto alle CER, ma possono accedere alla configurazione di Gruppo di Autoconsumatori Collettivi nel rispetto dei codici ATECO consentiti

Altre possibilità di partecipazione delle **Grandi Imprese**

- Prestare alla CER una parte della disponibilità di potenza di un impianto esterno, inquadrato con il ruolo di produttore terzo
- Realizzare una CER nazionale, secondo quanto stabilito dal GSE mediante FAQ del 17/10/2027



ASSOCOSTIERI lavora per rimuovere ostacoli tecnici e normativi per:

- un accesso diretto alle CER da parte delle grandi imprese
- la rimozione del limite della cabina primaria
- promuovere la connessione tra le CER portuali e la tecnologia del *cold ironing*

MOTIVAZIONI

- ✓ Le dimensioni e il fabbisogno energetico delle aree portuali richiedono la partecipazione delle grandi imprese per la realizzazione delle CER portuali
- ✓ Alcuni porti sono serviti da più di una cabina primaria
- ✓ Il cold ironing deve essere alimentato da fonti di energia pulita





ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

conftrasporto

