



# **Attuazione ed adeguamento S.E.N. al Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima: proposte ASSOCOSTIERI**

**Indagine conoscitiva della X Commissione della Camera dei Deputati**

**Roma, 21 gennaio 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

# POSIZIONAMENTO GEOGRAFICO INFRASTRUTTURE DELLA LOGISTICA ENERGETICA





## IL RUOLO DEL GPL NEL SETTORE DEI TRASPORTI / 1

Il GPL rappresenta un combustibile «alternativo» ai sensi della direttiva DAFI che nel mix di fonti energetiche alternative può contare su una logistica già consolidata e capillare senza necessità di particolari nuovi investimenti.

Il GPL per i differenti usi di combustione ed autotrazione consente:

1. ca. 21mila posti di lavoro per settore combustione e ca. 5.800 per l'autotrazione;
2. ca. 1,6 milioni di tons consumate per il settore combustione e ca. 1,7 milioni per l'autotrazione;
3. ca. 1,8 €/miliardi di valore aggiunto per il settore combustione e ca. 331 €/milioni per l'autotrazione;
4. un contributo solo in termini di accise al bilancio dello Stato pari a ca. 223 milioni di € per il settore combustione e ca.451 milioni di € per il settore autotrazione.



## IL RUOLO DEL GPL NEL SETTORE DEI TRASPORTI / 2

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;



## IL RUOLO DEL GPL NEL SETTORE DEI TRASPORTI / 3

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.);
7. mantenere le **agevolazioni delle fasce climatiche** per il GPL ad uso combustione (ex Legge n. 448/98).

# LOCALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE GNL: TERMINALI

AdSP	Terminale di rigassificazione	Società	Localizzazione	Capacità di rigassificazione max (m <sup>3</sup> )	Stato SSLNG
<b>AdSP del Mar Ligure Orientale</b>	Panigaglia	GNL Italia (Gruppo Snam)	Panigaglia (La Spezia)	4 Mld Smc	Studio di fattibilità concluso nel 2017
<b>AdSP del Mar Tirreno Settentrionale</b>	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.
<b>AdSP del Mar Adriatico Settentrionale</b>	Terminale GNL Adriatico	Adriatic LNG	Porto Levante (Rovigo) offshore	8 Mld Smc	Studio di fattibilità preliminare tecnica concluso nel 2015

# LOCALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE GNL: DEPOSITI COSTIERI

AdSP	Società	Localizzazione	Stato	Capacità di stoccaggio (m <sup>3</sup> )
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	Newco (Costiero Gas Livorno/Neri/SIGL-Vulcangas)	Livorno	Procedura autorizzativa in corso	9.000

## Mini terminale rigassificazione/deposito costiero

AdSP	Società	Localizzazione	Stato	Capacità di stoccaggio (m <sup>3</sup> )
AdSP del Mar Di Sardegna	ISGAS ENERGIT Multiutilities S.p.A.	Cagliari	Procedura autorizzativa in corso	22.000

# LA TRANSIZIONE ENERGETICA: IL RUOLO DEL GNL / 1



ASSOCOSTIERI ha sempre sostenuto **il ruolo imprescindibile del GNL** come combustibile 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.

# LA TRANSIZIONE ENERGETICA: IL RUOLO DEL GNL / 2

ASSOCOSTIERI esprime soddisfazione per il ruolo riconosciuto al GNL come combustibile alternativo nella Proposta di Piano. Si ritiene che, al fine di favorire ulteriormente lo sviluppo del GNL nei trasporti sia fondamentale:

## 1. Trasporto marittimo

- Consentire lo **sviluppo della filiera del GNL** con un livello della **fiscalità** che garantisca la realizzazione ed il successivo esercizio delle infrastrutture con un orizzonte temporale sufficiente a garantire la sua sostenibilità, anche tramite l’emanazione delle **norme di defiscalizzazione** per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti previste nella Proposta di PNIEC.
- Garantire al GNL per uso marittimo lo stesso trattamento fiscale degli altri combustibili e, pertanto, l’applicazione dell’**esenzione d’accisa** di cui all’art. 1 del Decreto n. 225/2015 per rendere possibile lo sviluppo del mercato , oltre alla **riduzione delle tariffe portuali** per i mezzi alimentati a GNL.
- Introduzione di **un’area SECA** (Sulphur Emission Control Area) nel Mare Mediterraneo.
- Definizione di **procedure operative per il bunkeraggio** a mezzo GNL che permettano all’Italia di diventare un hub per il rifornimento nel Mar Mediterraneo.
- Definizione di **forme di incentivi** per la conversione delle **flotte navali** e la realizzazione delle c.d. **bunkerine**.

## 2. Trasporto stradale pesante

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

# LA TRANSIZIONE ENERGETICA: IL RUOLO DEL GNL / 3

Per quanto riguarda il contributo del GNL alla sicurezza energetica, è importante che la Proposta di Piano insista sui seguenti punti:

## 1. Diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas attraverso:

- **flessibilità e sicurezza degli approvvigionamenti** di gas anche **via mare** con forniture di GNL;
- nuove forniture di GNL competitivo e flessibile: si consentirebbe un maggiore **allineamento dei prezzi** del mercato interno (PSV) ai livelli dei mercati internazionali.

## 2. Reti isolate di GNL

- Riconoscimento di **un regime concessorio, tariffario e commerciale che consenta di ottenere un livello dei prezzi del gas naturale non discriminatorio rispetto al continente.**
- Misure di **sostegno agli investimenti** che favoriscano un veloce **allineamento dei costi e quindi delle tariffe** a quelle dell'Italia già metanizzata.

# I BIOCARBURANTI

ASSOCOSTIERI esprime condivisione per la valorizzazione del ruolo dei biocarburanti e del biometano per il raggiungimento degli **obiettivi di riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti** e della penetrazione delle rinnovabili.



Per il pieno raggiungimento di tali obiettivi, si suggerisce di favorire:

1. l'eleggibilità del **biodiesel HVO da coprocesso** di oli minerali e vegetali ai fini del rispetto degli obblighi di immissione in consumo di biocarburanti, riconoscendogli per la quota parte vegetale la premialità del *double counting* e lo status di biocarburante avanzato, come in altri paesi europei (per es. Spagna);
2. l'incremento della soglia dell'1,7% da raggiungere con gli oli vegetali esausti (UCO), ma anche con i **grassi animali** del pari ricompresi nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001;
3. la previsione di specifici **meccanismi incentivanti** per favorire lo sviluppo dei biocarburanti avanzati nel **settore avio**.

# LA LOGISTICA PETROLIFERA E LA TRANSIZIONE / 1

La “Logistica” comprende l’insieme delle attività organizzate gestionali e strategiche che governano i flussi dei prodotti dal Paese di provenienza fino alla consegna per gli usi finali.

I servizi di **logistica petrolifera** includono l’insieme delle **infrastrutture necessarie** allo **stoccaggio** ed al successivo trasferimento alla fase di **distribuzione dei prodotti petroliferi** e pertanto la materia riveste un innegabile **ruolo strategico**.

La logistica petrolifera costituisce il necessario anello di congiunzione tra la fase di raffinazione del greggio e dei semilavorati e quelli di distribuzione dei prodotti finiti.

La logistica petrolifera si distingue in **logistica primaria** costituita da raffinerie e **depositi costieri** e depositi raccordati a scali ferroviari, mentre rappresentano la **distribuzione secondaria** i depositi commerciali interni e la **rete di distribuzione** carburanti.



# LA LOGISTICA PETROLIFERA E LA TRANSIZIONE / 2

ASSOCOSTIERI ribadisce il **fondamentale ruolo** della **logistica indipendente** riconosciuto dalla SEN fin dal 2013 per la **sicurezza degli approvvigionamenti**, la diversificazione e la **competitività** del sistema Paese.

Nell'ambito di un mercato improntato su legalità, correttezza e contrasto alle frodi fiscali, occorre:

1. procedere ad emanare misure necessarie per ripristinare le condizioni per un **mercato trasparente e competitivo** per gli operatori attenti alle norme di correttezza e di legalità;
2. rivedere la logica e la concreta applicazione delle **disposizioni fiscali in tema di IVA, doganali ed in tema di accise** che devono ispirarsi a logiche di stringente **contrasto all'illegalità**, evitando però di creare **situazioni di discriminazione** e chiusura del mercato per gli operatori indipendenti;
3. procedere ad un'**analisi** e verifica della presenza di una **logistica indipendente nelle varie aree geografiche** per evitare situazioni di posizioni dominanti con riferimento anche al segmento dei rifornimenti avio.



# LA STRATEGICITA' DELLE INFRASTRUTTURE ENERGETICHE

L'Italia necessita di una **struttura di vertice** con compiti di **analisi e pianificazione strategica** per garantire competitività e sicurezza al nostro sistema Paese.

Dal punto di vista infrastrutturale gli **aspetti autorizzativi** hanno un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera. Nella logica di una efficace programmazione di investimenti di rilevante entità nel settore a medio e lungo termine è indispensabile per gli operatori poter contare **sull'efficienza dei procedimenti** e sulla **certezza dei tempi delle procedure autorizzative**, in particolar modo in tema di valutazioni di impatto ambientale. Si rende necessario:

1. favorire un **quadro autorizzativo e concessorio omogeneo** sul territorio ed ispirato a criteri di semplificazione, chiarezza e razionalizzazione delle competenze. In tale ottica ed in ossequio a quanto previsto dalla "Riforma Madia" occorre dare applicazione alle norme di semplificazione ed accelerazione dei procedimenti amministrativi nel rispetto degli ambiti di competenza statale e regionale;
2. definire un **quadro regolatorio certo e stabile**;
3. individuare un processo di **benchmark dei procedimenti autorizzativi** nazionali rispetto a quelli europei, al fine di valutare le performance di processo anche attraverso il ricorso a specifici K.P.I.;
4. disciplinare in modo **omogeneo il quadro prescrittivo e le relative verifiche di ottemperanza alle prescrizioni**, prevedendo un'interlocuzione con il proponente al fine di promuovere un quadro prescrittivo quanto più omogeneo possibile per favorire la realizzazione nei tempi delle opere.



---

Via di Vigna Murata, 40 - 00143 Roma

[www.assocostieri.it](http://www.assocostieri.it)