



**Alla X Commissione (Industria, commercio, turismo),
V Commissione (Bilancio),
XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea)
Senato della Repubblica**

**Memoria di ASSOCOSTIERI su:
Piano Nazionale Ripresa e Resilienza**

Roma, 3 marzo 2021

Signori Presidenti, Onorevoli Senatori,

desideriamo ringraziare la X Commissione (Industria, commercio, turismo), la V Commissione (Bilancio) e la XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) per la disponibilità a raccogliere i contributi delle Associazioni di categoria e degli operatori in relazione alla proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Introduzione

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

La nostra rappresentanza, ampiamente variegata e rappresentativa, si riferisce nell'ambito degli oli minerali alla distribuzione primaria, rappresentando i depositi fiscali costieri di prodotti energetici, qualificati infrastrutture strategiche ai sensi degli artt. 57 e 57-bis della legge 35/2012, indispensabili per lo stoccaggio e distribuzione dei prodotti petroliferi e, nel settore del GNL, alle infrastrutture ed insediamenti strategici ai sensi dell'art. 9 del D.Lgs 257/2016.

La logistica energetica

In un Paese come l'Italia in cui il mercato energetico nazionale, è altamente tributario di prodotto dall'estero, in particolare quello petrolifero che è garantito per oltre il 94% dalle importazioni, la **logistica energetica costiera**, costituita da impianti di stoccaggio che ricevono il prodotto via mare per avviarlo al mercato interno attraverso le proprie strutture a terra, collegate alla rete di distribuzione secondaria, risulta indispensabile per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e la competitività del sistema Paese, aprendo il mercato ad una molteplicità di attori e quindi non risultando dipendente da un unico soggetto da cui importare i prodotti.

In tale contesto, ASSOCOSTIERI ritiene fondamentale rafforzare il sistema della logistica energetica nazionale, rappresentata dalla logistica primaria costituita da raffinerie, impianti di

rigassificazione, depositi costieri e depositi raccordati con scali ferroviari, e dalla distribuzione secondaria rappresentata dai depositi commerciali interni e dalla rete distribuzione carburanti.

Missioni “Rivoluzione verde e transizione ecologica” e “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”

La transizione verde, in un’ottica di raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 e di riduzione significativa delle emissioni di gas entro il 2030, è uno dei temi più rilevanti su cui deve concentrarsi il Piano, allocando il 37% della spesa totale al clima.

In questo contesto, ASSOCOSTIERI ritiene fondamentale perseguire il percorso di transizione energetica già avviato con le previsioni del Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima, introducendo misure e investimenti per sviluppare i trasporti sostenibili, comprese le relative infrastrutture di rifornimento. Il PNIEC riconosce il ruolo centrale che il gas ricoprirà nella transizione verso una decarbonizzazione dei consumi finali di energia, prevedendo l’emanazione di norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti; la definizione di idonee tariffe portuali per agevolare l’utilizzo di mezzi marittimi alimentati a GNL; forme di finanziamento finalizzate alla costruzione di depositi e di mezzi a GNL in coerenza con le politiche UE; misure di incentivo per la cantieristica navale a GNL; la rimozione di barriere, anche autorizzative, all’installazione di infrastrutture per l’erogazione del GNL sulla rete viaria e all’interno dei porti; la promozione della realizzazione di depositi costieri *small scale* e di impianti di micro-liquefazione connessi alla rete gas.

In tal senso è importante perseguire lo sviluppo dei combustibili alternativi individuati dalla direttiva DAFI (direttiva 2014/94/UE), con particolare riferimento al GPL ed al GNL.

Il **GPL** è un combustibile propedeutico allo sviluppo del bio-GPL, un bio-combustibile che emette il 94% di CO₂ in meno rispetto al GPL fossile e ne può sfruttare la logistica consolidata che allo stato attuale permette una distribuzione capillare del prodotto sul suolo nazionale e arriva a coprire quasi il 5% dei consumi per trasporti in Italia. Si aggiunge che il bio-GPL è un sottoprodotto (by product) del ciclo di produzione dei biocarburanti liquidi, per esempio biodiesel, all’interno delle bio-raffinerie (attualmente in Italia si annoverano quelle di Marghera e Gela). E’ importante ricordare che a prescindere dalla domanda dei consumatori finali, il bio-GPL sarà sempre disponibile in quanto prodotto, indirettamente, per soddisfare la domanda dei consumatori di biocarburanti liquidi e di materie plastiche.

In tema di **GNL**, ASSOCOSTIERI ritiene che questo abbia un importante potenziale nel settore del trasporto marittimo e nel trasporto stradale pesante, nonché risulti di primaria rilevanza nel garantire la sicurezza e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas.

In tale ottica di valorizzazione delle energie di transizione come il GNL per favorire lo sviluppo e la decarbonizzazione dei settori del trasporto marittimo e del trasporto stradale pesante, ASSOCOSTIERI esprime rammarico per l'assenza nella versione del PNRR approvata dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio u.s. e trasmessa alle Camere, delle schede di progetto (versione del 29/12/2020) relative al rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate.

Si ritiene, infatti, fondamentale per favorire la diffusione del GNL, la cui sostenibilità ambientale riguarda le minori emissioni di CO₂, ma soprattutto la riduzione drastica rispetto alle emissioni di NO_x, ed il quasi azzeramento delle emissioni di SO_x e di particolato (PM), promuovere la realizzazione delle infrastrutture necessarie a costituire la filiera logistica, che saranno propedeutiche anche allo sviluppo del bio-LNG. A tal riguardo, si sottolinea l'importanza di prevedere investimenti utili al rinnovamento delle flotte e alla realizzazione delle infrastrutture di rifornimento comprese le bettoline a GNL, fondamentali per permettere il rifornimento in modalità *ship-to-ship* alle navi. Si raccomanda di cogliere l'opportunità posta dall'obsolescenza della flotta italiana, che imporrà delle sostituzioni nei prossimi anni per soddisfare le prescrizioni IMO e gli obiettivi ambientali comunitari e consentirà al nostro Paese, il cui mercato del bunkeraggio ammonta a circa 3 milioni di tonnellate annue, di diventare un *hub* per il rifornimento del GNL nel Mar Mediterraneo, in virtù della sua posizione strategica.

Nell'ottica di una mobilità sostenibile, e coerentemente con il principio della neutralità tecnologica, occorre altresì continuare a promuovere gli investimenti volti a sviluppare il **biometano** e gli altri **biocarburanti sostenibili**, valorizzando in particolar modo quelli prodotti a partire da rifiuti, residui e sottoprodotti, massimizzandone il potenziale e riconoscendo la possibilità di poter impiegare nel processo produttivo il più ampio numero di materie prime, nel pieno rispetto dei criteri di sostenibilità stabiliti dalla normativa nazionale e comunitaria.

La valorizzazione, in particolare, delle materie prime classificate come "sottoprodotti" quali ammissibili ai meccanismi di incentivazione dei biocarburanti e del biometano, si inserirebbe nel concetto di economia circolare, rendendo virtuose le filiere nazionali.

ASSOCOSTIERI ritiene, inoltre, che accelerare unicamente verso il passaggio ad un'unica tipologia di alimentazione, oltre ad introdurre il rischio di perdere rapidamente competitività e posti di lavoro, non stimolerà il settore dei trasporti ad investire ulteriormente in soluzioni come il GPL e il CNG/GNL; tali combustibili possono concretamente contribuire alla riduzione delle emissioni e, grazie al bio-GPL ed al biometano/bio-LNG, mantenere una loro valenza nel contesto della green economy che si vuole perseguire.

Con riferimento al tema dell'**idrogeno**, ASSOCOSTIERI ritiene che sia un vettore energetico che contribuirà a raggiungere gli ambiziosi obiettivi climatici comunitari e nazionali ed è stato, infatti, già nel 2014, incluso nel novero dei “combustibili alternativi” individuati dalla direttiva 2014/94/UE. La definizione di una strategia appare, pertanto, in questo momento, essenziale per tutti i settori coinvolti, dalla filiera della produzione fino agli utilizzi finali di energia, che devono orientare i propri investimenti per favorire la fase della transizione energetica. Lo sviluppo e la diffusione dell'idrogeno richiedono ingenti investimenti e, secondo le stime di penetrazione ipotizzate nelle linee guida del MiSE, resterà, comunque, necessario il ricorso ad altre fonti energetiche che, al 2050, dovranno contribuire per l'80% della domanda energetica finale. Si ritiene necessario, pertanto, che non vengano forniti indirizzi politici convergenti verso un'unica fonte, ma si assicuri un sistema di approvvigionamento di energia basato su un mix di fonti diverse, che possono contribuire tutte parallelamente all'obiettivo finale, sfruttando le peculiarità del tessuto energetico ed industriale proprio della nostra specifica realtà nazionale.

Si segnala, infine, relativamente al settore della combustione civile, che l'unico combustibile tra gli alternativi ed i rinnovabili che può contare su una filiera logistica già capillarmente diffusa nel nostro Paese, isole minori e aree montane incluse, è il GPL. Si ritiene, pertanto, che occorra incentivare l'utilizzo dei combustibili gassosi, che potranno in un prossimo futuro essere alimentate con i corrispondenti combustibili bio (bio-GPL o biometano). Ciò anche con politiche fiscali ad hoc, premiando il GPL uso combustione come già avviene con gas naturale e GNL che, per lo stesso utilizzo, godono di un'aliquota di accisa inferiore.

Governance del Piano

ASSOCOSTIERI ritiene che l'individuazione di una appropriata struttura di governance del Piano sia un elemento determinante per la sua efficacia attuativa.

Con riferimento al monitoraggio dell'attuazione del Piano, si suggerisce il ricorso a **indici di performance** (K.P.I.) che richiamino l'attenzione su indicatori chiari che siano al contempo intuitivi e semplici nella gestione.

Inoltre, la **struttura di governance** dovrebbe essere snella, al fine di individuare prontamente gli interventi da realizzare e da favorirne la loro ultimazione nei tempi richiesti dal Piano stesso.

In un'ottica di **semplificazione amministrativa** nell'erogazione dei fondi a disposizione per la realizzazione di interventi nelle realtà portuali, inoltre, si suggerisce di prevedere un maggior coinvolgimento delle amministrazioni locali, e in particolare delle Autorità di Sistema Portuale.

In tema di realizzazione di nuove infrastrutture energetiche e/o di modifiche di quelle esistenti, inoltre, gli **aspetti autorizzativi e di pianificazione portuale** ricoprono un ruolo fondamentale per



lo sviluppo di tutta la logistica costiera ed è indispensabile per gli operatori poter contare sull'efficienza dei procedimenti e sulla certezza dei tempi delle procedure autorizzative. Una spinta e un supporto allo svolgimento di tali procedure costituisce un fattore indispensabile per stimolare la competitività Paese.

Nella speranza di aver fornito un utile contributo, l'occasione è gradita per inviare cordiali saluti.

ASSOCOSTIERI
Il Presidente
Marika Venturi

