



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Dal 1983 l'Associazione nazionale della logistica energetica

IL FUTURO DELLA LOGISTICA NELLE NUOVE SFIDE GLOBALI

Avv. Dario Soria
Direttore Generale
ASSOCOSTIERI

Verona, 25 novembre 2021



CHI SIAMO

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:

- Confcommercio - Imprese per l'Italia
- Conftrasporto
- Confmare
- European Biodiesel Board
- Biofuel Platform
- CUNA - Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo
- CTI - Italian Thermotechnical Committee
- WEC - World Energy Council
- NGVA Europe
- Consiglio Nazionale della Green Economy

La **logistica energetica** riveste un ruolo particolarmente importante per l'Italia, caratterizzata da **un forte dipendenza dalle importazioni**, che garantiscono l'87% della disponibilità energetica lorda per i prodotti petroliferi (Includendo le altre fonti energetiche, la quota di importazioni nette rispetto alla disponibilità energetica lorda è del 73%).

La **logistica 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.



LEGENDA:

- Depositi
- Depositi SSLNG
- Bio-Carburanti
- Raffinerie
- Poli Logistici
- Bio-Raffinerie
- Terminali di rigassificazione

INFRASTRUTTURE DELLA LOGISTICA ENERGETICA

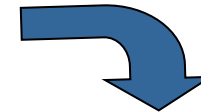
INFRASTRUTTURE DELLA LOGISTICA ENERGETICA: LA FILIERA DEL PETROLIO



Estrazione greggio



Stoccaggio e Trasporto greggio



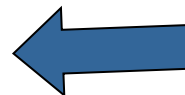
Trasporto prodotti raffinati



*Stoccaggio prodotti raffinati
Logistica Primaria
Depositi Costieri - Fiscali - Doganali*



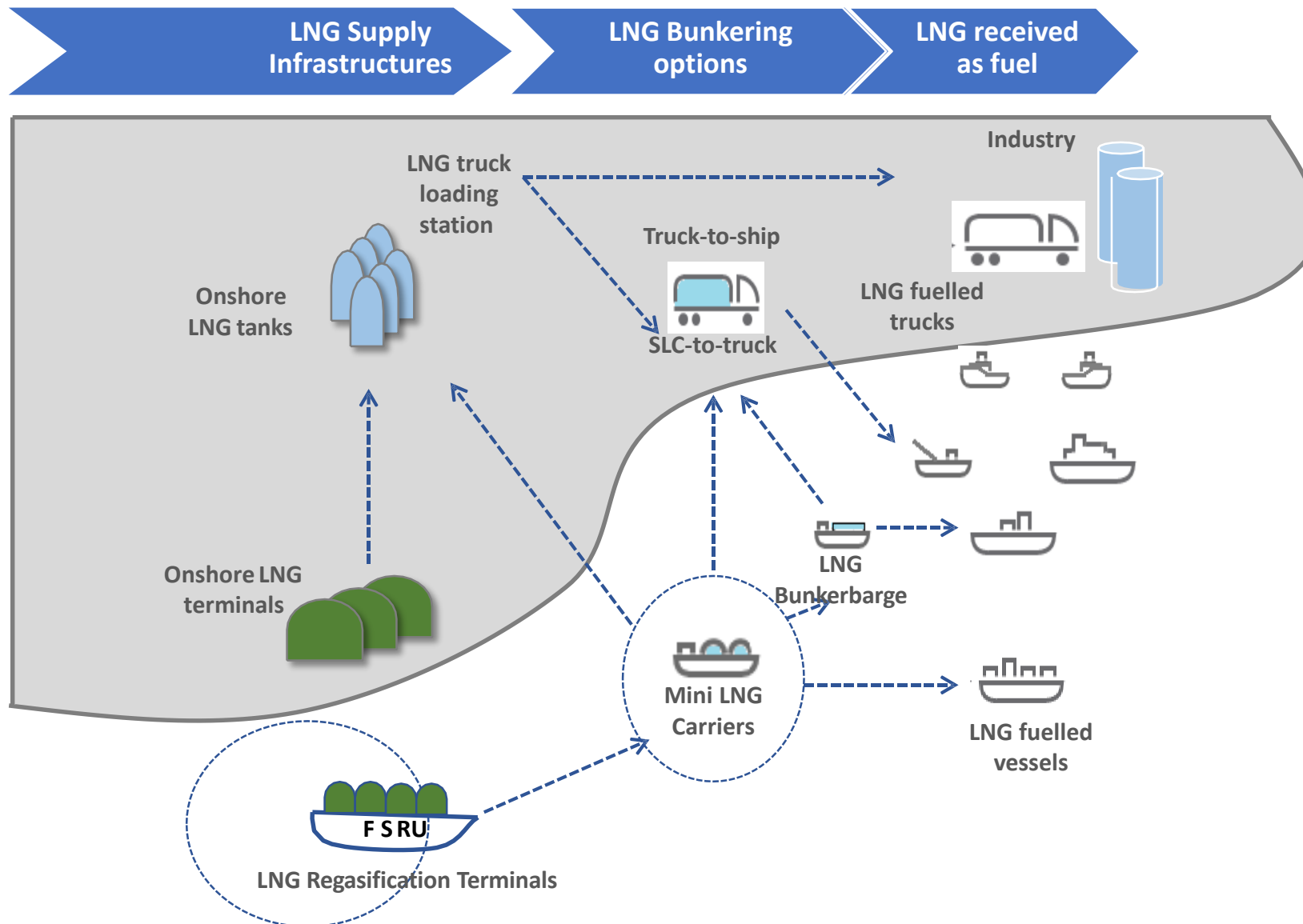
*Stoccaggio prodotti raffinati
Logistica Secondaria
Depositi Commerciali - Distribuzione :
Extra Rete*



Distribuzione : Rete



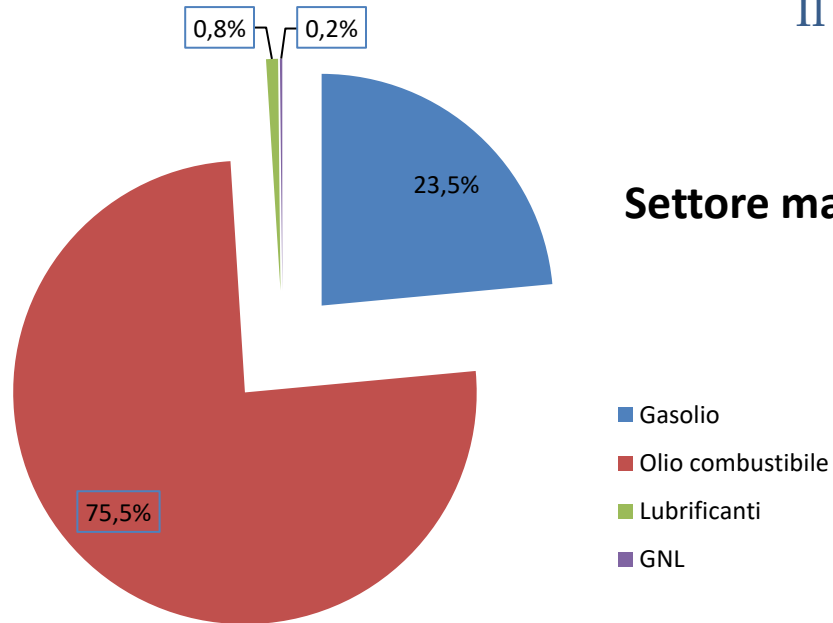
INFRASTRUTTURE DELLA LOGISTICA ENERGETICA: IL RUOLO DEL GNL



MIX ENERGETICO AD OGGI – BUNKERAGGIO ED AVIO

Combustibile	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021*
Gasolio	512	558	716
Olio combustibile	2.605	2.356	2.286
Lubrificanti	30	26	25
GNL	0,15	2,1	5
Totale	3.147	2.940	3.032

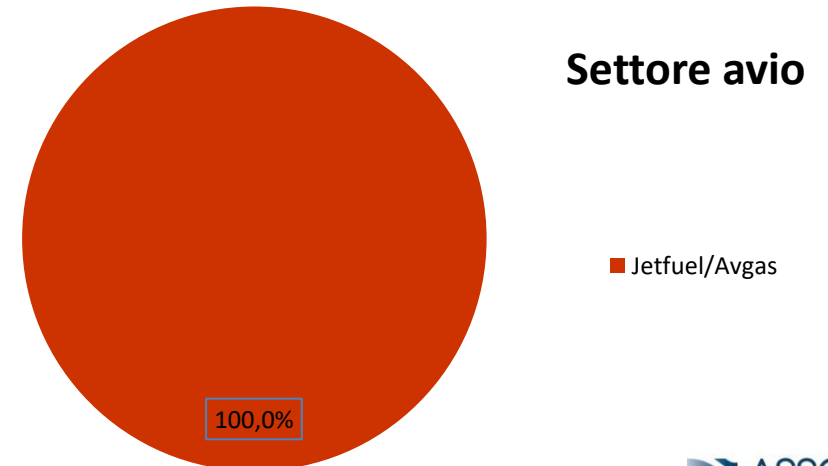
Consumi per bunkeraggio navale in ktonn



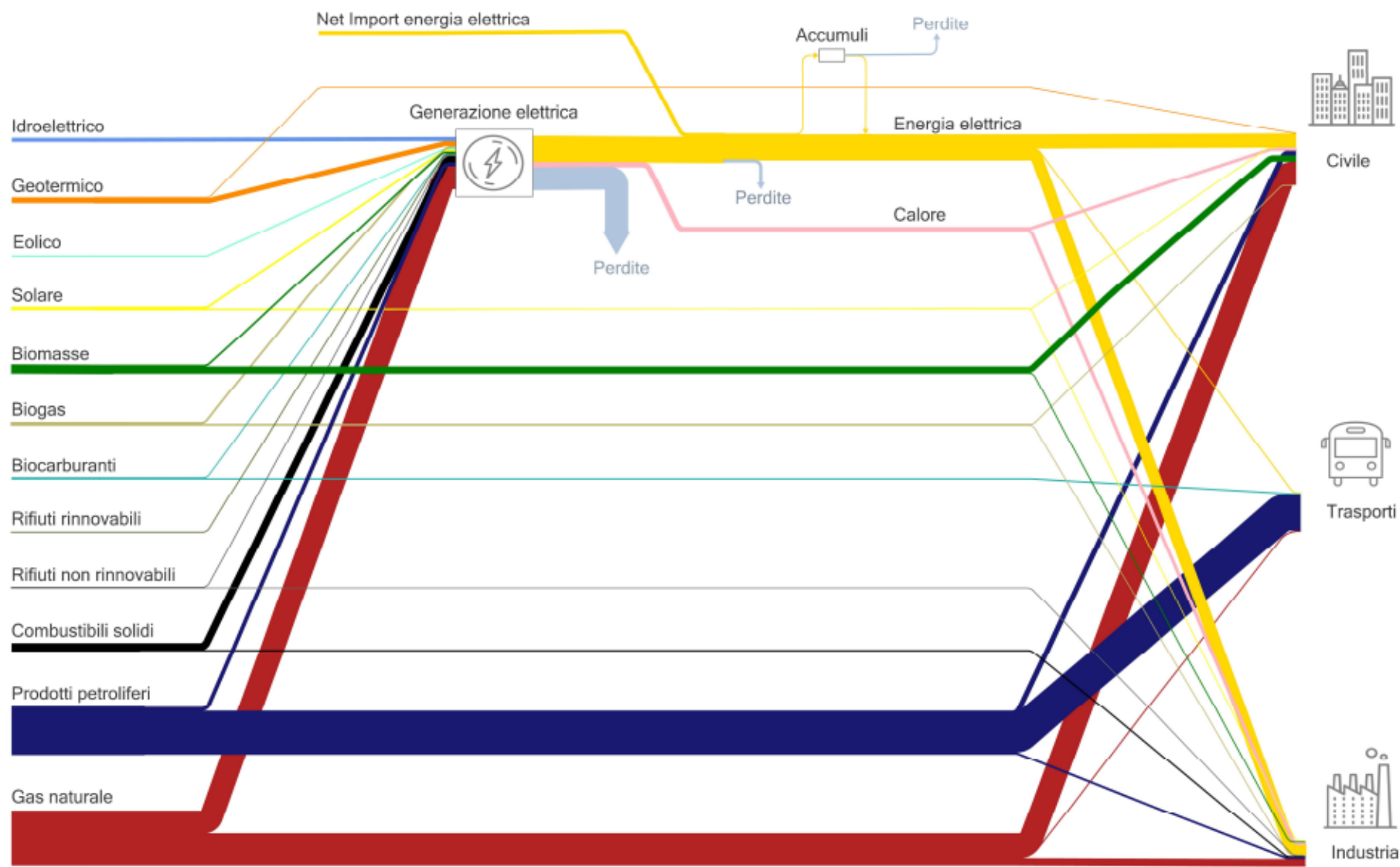
I settori marittimo e aereo **non hanno ad oggi** nel mix energetico componenti rinnovabili.

Attualmente il **mix energetico del trasporto marittimo**, nelle nostre proiezioni per il 2021, vede una copertura del 23% di gasolio, in aumento del 39% rispetto all'anno precedente, e di olio combustibile per il restante 75%. Il GNL copre ancora solo una parte residuale dello 0,2%.

Il **settore aereo** è vincolato ai soli jetfuel e benzina avio.

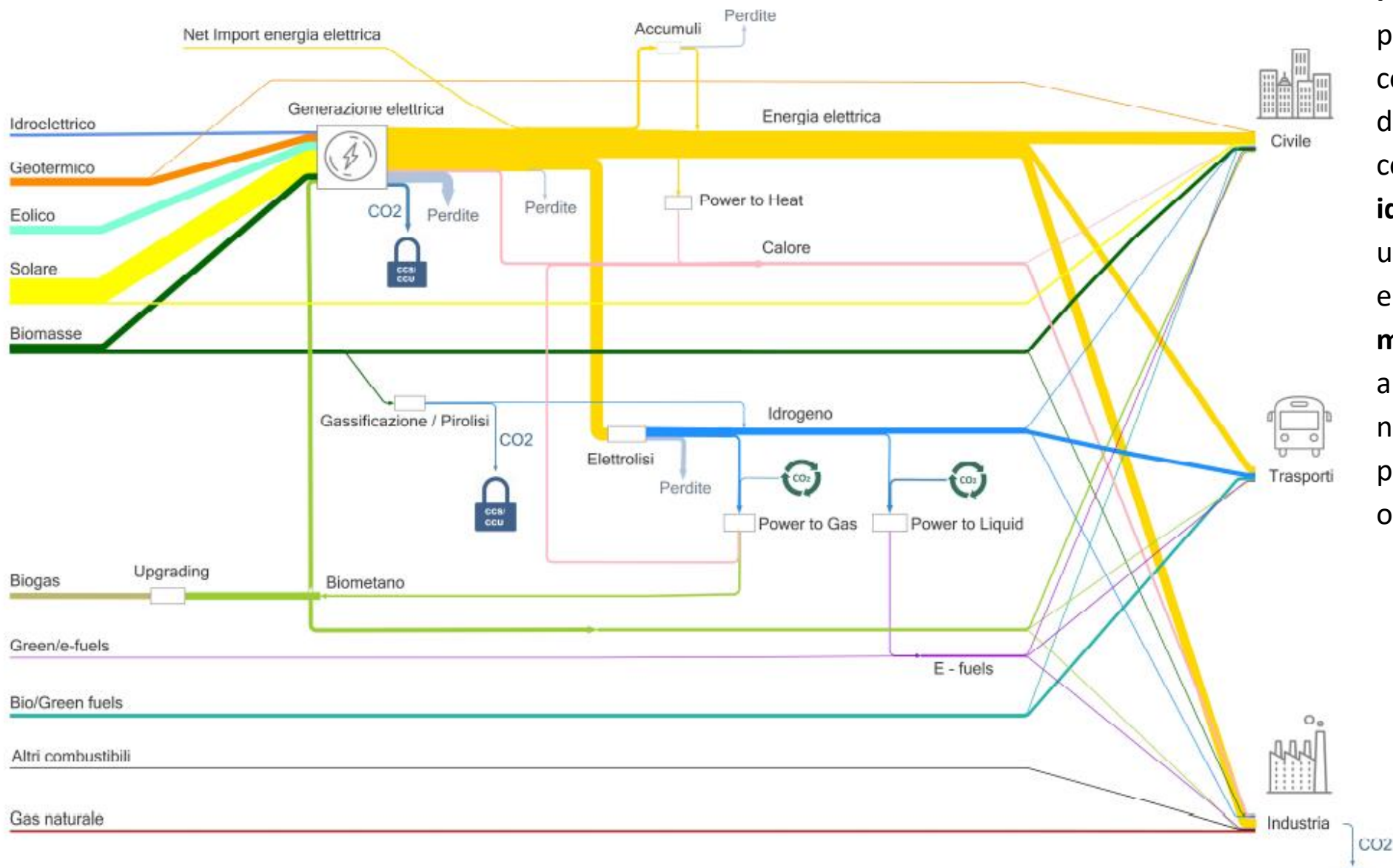


MIX ENERGETICO ATTUALE



I **flussi energetici attuali** evidenziano la preponderanza dei prodotti petroliferi nel settore dei **trasporti**. I biocarburanti e il gas naturale (come GNC e GNL) contribuiscono in misura minore.

MIX ENERGETICO AL 2050



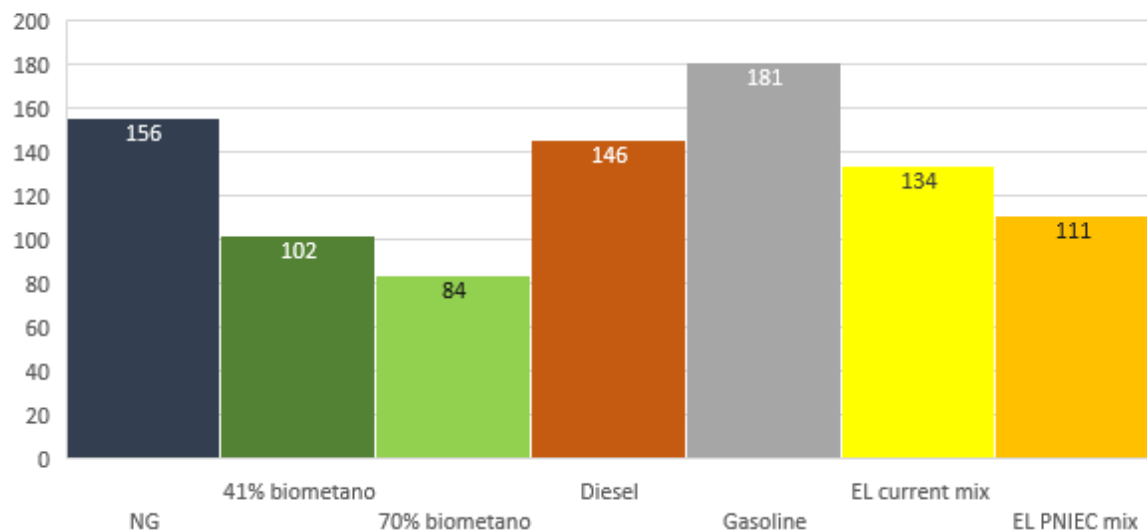
I flussi energetici al 2050 prevedono una situazione più complessa, con una forte presenza di combustibili da biomassa, compresi **biometano** e **bioGNL**, e di **idrogeno verde**, prodotto grazie ad un forte aumento della produzione elettrica e in parte convertito in gas **metano sintetico** (power to gas) o altri **bioliquidi** (power to liquid). Si noti l'impiego di **CO2** sequestrata per la produzione di bioliquidi (CCU) oppure la sua segregazione (CCS).

BIOMETANO E BIO-GNL

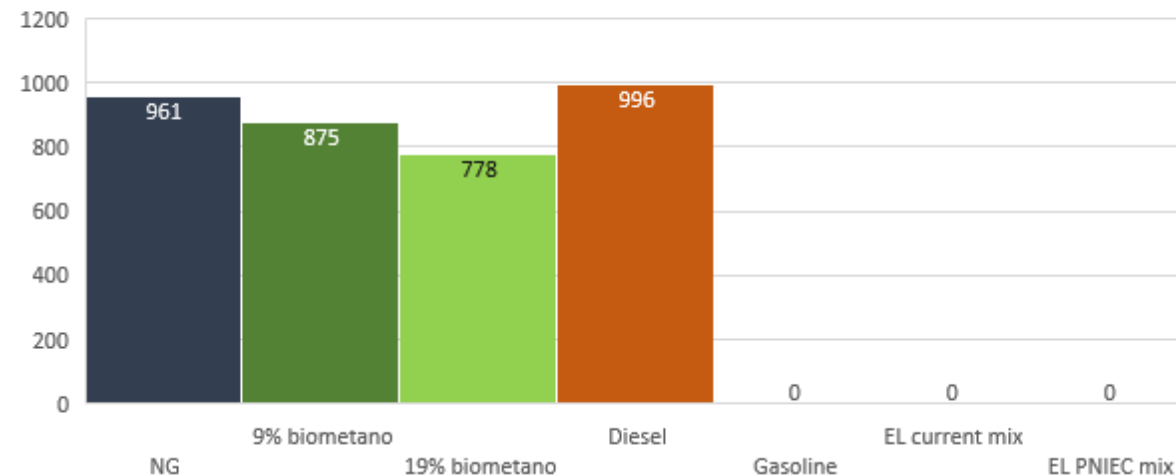
Il biometano ed il bioGNL, già ora disponibili per il trasporto stradale, offrono notevoli vantaggi ambientali. Valutando l'impatto ambientale seguendo un approccio LCA (Life Cycle Assessment) il gas naturale, nel settore del trasporto stradale leggero (CNG), ipotizzando una miscela al 41% di biometano, offre minori emissioni di GHG rispetto ad una macchina elettrica, pur applicando le emissioni relative ad energia elettrica ricavata da un mix energetico previsto dal PNIEC.

La produzione nazionale è passata dai 50 milioni di metri cubi del 2019 ai 99 del 2020.

GHG emission in the light road transport (LCA approach) - CO₂eq
g/km



GHG emission in the heavy road transport (LCA approach) - CO₂eq
g/km



LE PROPOSTE ASSOCOSTIERI: I PRINCIPI

- **Neutralità tecnologica** – Fissati gli obiettivi climatici ed ambientali è necessario adottare un approccio neutrale che permetta alle migliori tecnologie di competere
- **Mix energetico** - E' necessario perseguire un mix energetico variegato che valorizzi l'apporto di ogni fonte rinnovabile
- **Valutazione del Ciclo di vita** - unico metodo oggettivo di valutazione e quantificazione del pregio ambientale delle soluzioni tecnologiche e dei vettori energetici
- **Fonti di transizione** - E' necessario sostenere le fonti energetiche di transizione, valorizzando il contributo già ora migliorativo rispetto alle fonti fossili tradizionali, e programmando un periodo di transizione sufficiente al graduale subentro di biocombustibili ed *e-fuels*. Un *phasing-out* immediato comporterebbe un passo indietro.

- **AFIR** (revisione DAFI) – Prolungare gli incentivi per l'infrastruttura GNL
- **RED III** – Dare il giusto peso al GNL e al biometano
- **Energy Taxation** – Evitare equiparazione combustibili gassosi a fossili tradizionali
- **Motore a combustione interna** – Salvaguardare il know-how e l'impiego con i bio-carburanti

LE PROPOSTE ASSOCOSTIERI: LA RICONVERSIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

- Per consentire di riconvertire le infrastrutture strategiche della logistica energetica verso le fonti energetiche rinnovabili sono indispensabili alcune azioni immediate:

❖ FAST TRACK - Procedure amministrative con iter semplificati e veloci

❖ CENTRALIZZAZIONE delle competenze per le autorizzazioni (unica ed ambientale)

❖ BONIFICHE – Affrontare il nodo delle bonifiche

❖ PIANI REGOLATORI - Affrontare il tema dei piani regolatori portuali