



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

**ASSOCOSTIERI**

Associazione Nazionale Depositi Costieri Oli Minerali

**Audizione presso le Commissioni Riunite 8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni) e  
10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo) del Senato della Repubblica**

**Memoria di ASSOCOSTIERI su:**

**Il Mercato italiano del GNL**

Roma, 11 Ottobre 2016

## **ASSOCOSTIERI**

Associazione Nazionale Depositi Costieri Oli Minerali

### **Indice:**

|  |   |
|--|---|
| Premessa                               | 3 |
| Le infrastrutture per il GNL in Italia | 3 |
| Possibili sviluppi del mercato del GNL | 7 |

#### Premessa

Il presente documento viene presentato da Assocostieri, a seguito di quanto richiesto in sede di audizione presso le Commissioni riunite 8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni) e 10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo) del Senato della Repubblica dell'11 Ottobre 2016 per fornire una quadro di sintesi dello stato attuale del settore del GNL e degli investimenti in corso in tale settore.

Assocostieri è l'Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia che rappresenta, a livello nazionale, operatori, titolari di depositi costieri e depositi doganali e/o fiscali di prodotti energetici che costituiscono la distribuzione primaria per l'approvvigionamento del mercato nazionale.

All'Associazione aderiscono aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel e terminali di rigassificazione di GNL.

#### Le infrastrutture per il GNL in Italia

La logistica energetica nazionale è rappresentata dalla **logistica primaria** costituita da **raffinerie**, impianti di **rigassificazione**, **depositi costieri** e depositi raccordati con scali ferroviari, mentre rappresentano la **distribuzione secondaria** i **depositi** commerciali **interni** e la rete **distribuzione carburanti**.

Tutti gli impianti della logistica primaria che aderiscono ad Assocostieri rientrano nella definizione di infrastrutture e **insediamenti strategici** ai sensi dell'art. 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239, **come confermato nel caso del prodotto GNL**, dallo “**Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE**, oggi in discussione, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi”, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 15 settembre 2016.

Alla nostra Associazione appartengono anche operatori titolari di impianti di rigassificazione ed aziende private fortemente impegnate ad investire nel settore del GNL attraverso la realizzazione di depositi costieri e delle relative strutture marittime di ricezione del prodotto nei punti di approvvigionamento strategici delle coste italiane.

A solo scopo esemplificativo si consideri che l'investimento per la realizzazione di un deposito costiero di GNL oscilla tra i 20 e gli 80 milioni di euro, nel caso anche di realizzazione di strutture marittime di ricezione. La localizzazione dei progetti, in avanzato stato di istruttoria amministrativa, risulta in linea con la direttiva 2014/94/UE, che individua i porti della rete TEN-T.

Va evidenziato come l'**esistenza di terminali di rigassificazione sia nella costa adriatica, tirrenica e nel sud Italia** assicura al nostro Paese punti di rifornimento essenziali per la disponibilità del prodotto.

Proprio in tal senso, investimenti sono stati programmati, ad esempio dal terminale di Livorno, per adeguare l'impianto alla possibilità di poter **rifornire di GNL bettoline** con

## ASSOCOSTIERI

### Associazione Nazionale Depositi Costieri Oli Minerali

prodotto destinato al mercato interno del bunkeraggio, oltre che al sistema di rigassificazione..

Di **particolare importanza appare, poi, il territorio della Sardegna** per il quale sono in fase di istruttoria iniziative per la realizzazione di depositi costieri ed in alcuni casi di opere marittime connesse.

In questo contesto il primo anello per il *downstream* del GNL è rappresentato dalla presenza sul territorio di terminali di rigassificazione.

Ad oggi il nostro Paese non dispone ancora di terminali attivi per la fornitura di GNL né sono presenti stoccaggi intermedi costieri di GNL necessari per dar vita ad una vera catena distributiva del GNL.

La situazione dei tre terminali di rigassificazione di GNL operativi in Italia può essere riassunta come nella tabella seguente:

**Tabella 1: Terminali di rigassificazione operativi in Italia**

| Terminale di rigassificazione | Società                  | Localizzazione | Capacità di rigassificazione max (m <sup>3</sup> ) | Stato  |
|-------------------------------|--------------------------|----------------|--|--|
| <b>Panigaglia</b>             | GNL Italia (Snam)        | Panigaglia     | 4 mld  | Bettoline -Studio di fattibilità atteso per il 2017  |
| <b>FSRU Toscana</b>           | OLT Offshore LNG Toscana | Livorno        | 3,75 mld   | Bettoline - Studio di fattibilità concluso nel 2015. Progettazione di dettaglio attesa per il 2017 |
| <b>Adriatic LNG</b>           | Terminale GNL Adriatico  | Rovigo         | 8 mld  | Bettoline - Studio di fattibilità preliminare tecnica concluso nel 2015.                           |

Fonte: Studio Ref-e in fase di elaborazione, “La filiera degli usi finali del GNL in Italia - 2016” – Rielaborazione Assocostieri

## ASSOCOSTIERI

### Associazione Nazionale Depositi Costieri Oli Minerali

A fronte di tali terminali esistenti ed anche in virtù delle opportunità di sviluppo offerte dall'attuale testo dello schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva DAFI, significative iniziative sono in corso anche dal lato della progettazione e realizzazione di terminali di rigassificazione di Small Scale LNG (o SSLNG), modalità di gestione di GNL in piccole/medie quantità direttamente in forma liquida.

Le iniziative per realizzare *facilities* SSLNG legate a terminali di rigassificazione che hanno già ottenuto l'autorizzazione o per i quali sono in corso procedure autorizzative, spesso in stato avanzato, sono riassunte nella tabella seguente:

**Tabella 2: Progetti di nuovi terminali di rigassificazione per la distribuzione Small Scale del GNL**

| <b>Società</b>              | <b>Localizzazione</b> | <b>Stato procedure autorizzative del terminale</b> | <b>Predisposizione Small Scale</b> |
|-----------------------------|-----------------------|--|------------------------------------|
| <b>LNG MED GAS Terminal</b> | Gioia Tauro           | Autorizzato  | X                                  |
| <b>API –Nova Energia</b>    | Falconara Marittima   | Autorizzato  |                                    |
| <b>Edison</b>               | Rosignano             | Procedura autorizzativa in corso                   | X                                  |
| <b>Smart Gas</b>            | Monfalcone            | Procedura autorizzativa in corso                   | X                                  |
| <b>Nuove Energie</b>        | Porto Empedocle       | Autorizzato  |                                    |

Fonte: Studio Ref-e in fase di elaborazione, “La filiera degli usi finali del GNL in Italia - 2016” – Rielaborazione Assocostieri

## **ASSOCOSTIERI**

Associazione Nazionale Depositi Costieri Oli Minerali

Accanto a tali progetti va recentemente delineandosi il quadro delle iniziative per la realizzazione dei depositi costieri per la distribuzione del GNL in Italia.

Tali iniziative sono sinteticamente rappresentate nella tabella seguente:

**Tabella 3: Depositi costieri per distribuzione GNL con procedure autorizzative attivate**

| <b>Società</b>                                 | <b>Localizzazione</b> | <b>Stato</b>                     | <b>Capacità di stoccaggio (m<sup>3</sup>)</b> |
|--|-----------------------|----------------------------------|---|
| <b>Edison</b>                                  | Oristano              | Procedura autorizzativa in corso | 10.000  |
| <b>IVI Petrolifera</b>                         | Oristano              | Procedura autorizzativa in corso | 9.000   |
| <b>Costiero Gas Livorno</b>                    | Livorno               | Procedura autorizzativa in corso | 9.000   |
| <b>NVI</b>                                     | Livorno               | Procedura autorizzativa in corso | 9.000   |
| <b>Higas</b>                                   | Oristano              | Procedura autorizzativa in corso | 9.000   |
| <b>Consorzio Industriale provincia Sassari</b> | Porto Torres          | Procedura autorizzativa in corso | 10.000  |

Fonte: Studio Ref-e in fase di elaborazione, “*La filiera degli usi finali del GNL in Italia - 2016*” – Rielaborazione Assocostieri

**Possibili sviluppi del mercato del GNL**

Uno scenario di sviluppo del mercato del GNL, specialmente per le infrastrutture dedicate al downstream del prodotto in Italia non può prescindere dal considerare un quadro complessivo di sviluppo nel Mediterraneo e nei Paesi dell'Unione Europea.

Se è vero che il trend di importazione del prodotto a mezzo autobotte dalla Francia o dalla Spagna sembra destinato a ridursi a beneficio della distribuzione via mare, ad oggi i terminali dotati di infrastrutture per la distribuzione di GNL via mare non sono ancora operativi principalmente a ragione dell'assenza di metaniere SSLNG ed imbarcazioni alimentate a GNL nel Mediterraneo.

Infrastrutture di questo tipo sono in costruzione, come nel caso del terminale di Barcellona ed altre sono allo studio, come emerge anche dal quadro degli interventi nel Mediterraneo per i progetti finanziati dai bandi TEN-T e CEF-T.

Dal punto di vista del nostro Paese notevole interesse rivestono le iniziative del Governo francese di metanizzazione della Corsica e quelle dei Paesi non UE che affacciano sull'Adriatico e sullo Ionio, foriere di potenziali opportunità per i nostri operatori nazionali.

Al quadro di queste iniziative vanno aggiunti altri progetti come ad esempio quello di Shell che realizzerà un deposito a Gibilterra, o di analoghe iniziative in progetto a Malta ed in Turchia. Da considerare anche la possibilità di investimenti nella filiera del *downstream* del GNL da parte di Sonatrach, che in Algeria dispone di treni di liquefazione ad oggi utilizzati solo per il *midstream* verso i Paesi che importano il GNL presso i propri terminali di rigassificazione.

In questo contesto, considerando anche i consistenti investimenti in metaniere SSLNG con funzionalità di bunkeraggio da parte di alcuni player internazionali guidati dagli sviluppi del settore nell'Europa settentrionale, non si può escludere la scelta di rendere operative alcune imbarcazioni di questo tipo nel Mediterraneo, con le prime imbarcazioni alimentate a GNL che dovrebbero essere operative entro il 2020.

Da tale scenario risulta evidente come la tempestività e l'adeguatezza degli **investimenti** nella filiera della logistica del downstream del GNL in Italia non potranno prescindere da un **quadro normativo favorevole allo sviluppo** di un settore promettente che muove i primi passi, confidando in una **fiscalità di avvio favorevole e omogenea con quella di prodotti analoghi** ed un quadro di **normative in campo amministrativo ed in particolare ambientali** connotate da **chiarezza e semplicità**.

Nella speranza di aver contribuito a fornire utili spunti di sistematizzazione della materia ed un quadro di sintesi chiaro ed esaustivo, restiamo a disposizione per i chiarimenti che le Onorevoli Commissioni riterranno opportuni o per la precisazione delle proposte presentate in merito da Assocostieri con separate memorie.

ASSOCOSTIERI

Il Direttore Generale

Avv. Dario Soria