Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

GNL: LA STRATEGIA NAZIONALE E LE RICADUTE SUL SETTORE MARITTIMO

Bologna, 19 ottobre 2016

GNL e adempimenti nazionali

- Entro il 18 novembre l'Italia deve recepire la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi - c.d. Direttiva DAFI (*Deployment of alternative fuels infrastructure*).
- In particolare , secondo la direttiva, gli Stati membri devono adempiere a quanto segue:

GNL (Gas Naturale Liquefatto) – LNG (liquefied natural gas)

Art. 3, commi 1 e 7, Direttiva 2014/94/UE

Ciascuno Stato membro adotta un **quadro strategico nazionale** per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura.

Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali entro il 18 novembre 2016

Art. 6, comma 1,
Direttiva 2014/94/UE

Gli Stati membri devono assicurare la realizzazione, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi, di una rete di **punti di rifornimento per il GNL** per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T.

Art. 6, comma 2,
Direttiva 2014/94/UE

Gli Stati membri devono assicurare la realizzazione, entro il 31 dicembre 2030, nei porti di navigazione interna, di una rete di **punti di rifornimento per il GNL** per consentire la circolazione di navi alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T.

Art. 6, comma 5,
Direttiva 2014/94/UE

Possibilità di modifica, entro il 31 dicembre 2027, della direttiva, tenuto conto del mercato dei veicoli pesanti alimentati a GNL, per garantire la realizzazione di un'adeguata rete di rifornimento per il GNL accessibile al pubblico in ciascuno Stato membro.

I passaggi propedeutici del percorso

1. Tavolo Mise sul GNL

- Il Ministero dello Sviluppo Economico ha costituito un Gruppo di coordinamento nazionale, volto alla predisposizione di uno studio sugli aspetti normativi, tecnici ed economici, nonché quelli attinenti alla sicurezza e all'impatto sociale per l'utilizzo del GNL nei trasporti marittimi e su gomma limitatamente al trasporto pesante.

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha curato il coordinamento del sottogruppo riguardante i trasporti marittimi che ha contribuito al documento finale sullo sviluppo del GNL .

2. Tavolo Mit sui combustibili alternativi

- Con DM 9 luglio 2015, n. 144, è stato costituito un tavolo sui combustibili alternativi. L'art. 1, comma 1, del DM così recita: «Al fine di promuovere la condivisione delle linee di sviluppo sottese al quadro strategico nazionale previsto dalla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, con le direzioni generali del ministero aventi competenze interrelate in materia, è istituito un apposito Gruppo di lavoro».

- Il predetto gruppo di lavoro ha elaborato anche il primo **schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE** sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

- Il lavoro svolto sul GNL per il settore marittimo ha valorizzato il lavoro svolto nel relativo sottogruppo del tavolo Mise e il documento finale di tale tavolo ha rappresentato il materiale di riferimento per l'elaborazione dell'allegato 3, sez. C, del Quadro strategico nazionale allegato allo schema di dl.vo per ciò che riguarda il GNL nel settore marittimo

CAMERA DEI DEPUTATI

N.337

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (337)

(articolo 1 della legge 9 luglio 2015, n. 114)

Trasmesso alla Presidenza il 16 settembre 2016

Atto del Governo: 337

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (Atto Camera n. 337)

- Art. 3 – Disciplina del Quadro strategico nazionale;
- Art. 6 – Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto;
- Art. 9 – Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale- **c.d. Autorizzazione unica** (v. anche art. 10)
- Art. 11 – Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni;
- Art. 13 – Ulteriori disposizioni per impianti ubicati in **aree portuali**

OBIETTIVI DEL PERCORSO

- Abbattimento delle emissioni generate dal trasporto
- Elaborazione e manutenzione di un Quadro strategico nazionale

(necessario per declinare il primo obiettivo con lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture e delle reti di distribuzione)

Papa Francesco, discorso all'Onu, 25.9.2015: "*L'uomo … può sopravvivere e svilupparsi solamente se l'ambiente ecologico gli è favorevole. Qualsiasi danno all'ambiente, pertanto, è un danno all'umanità* ".

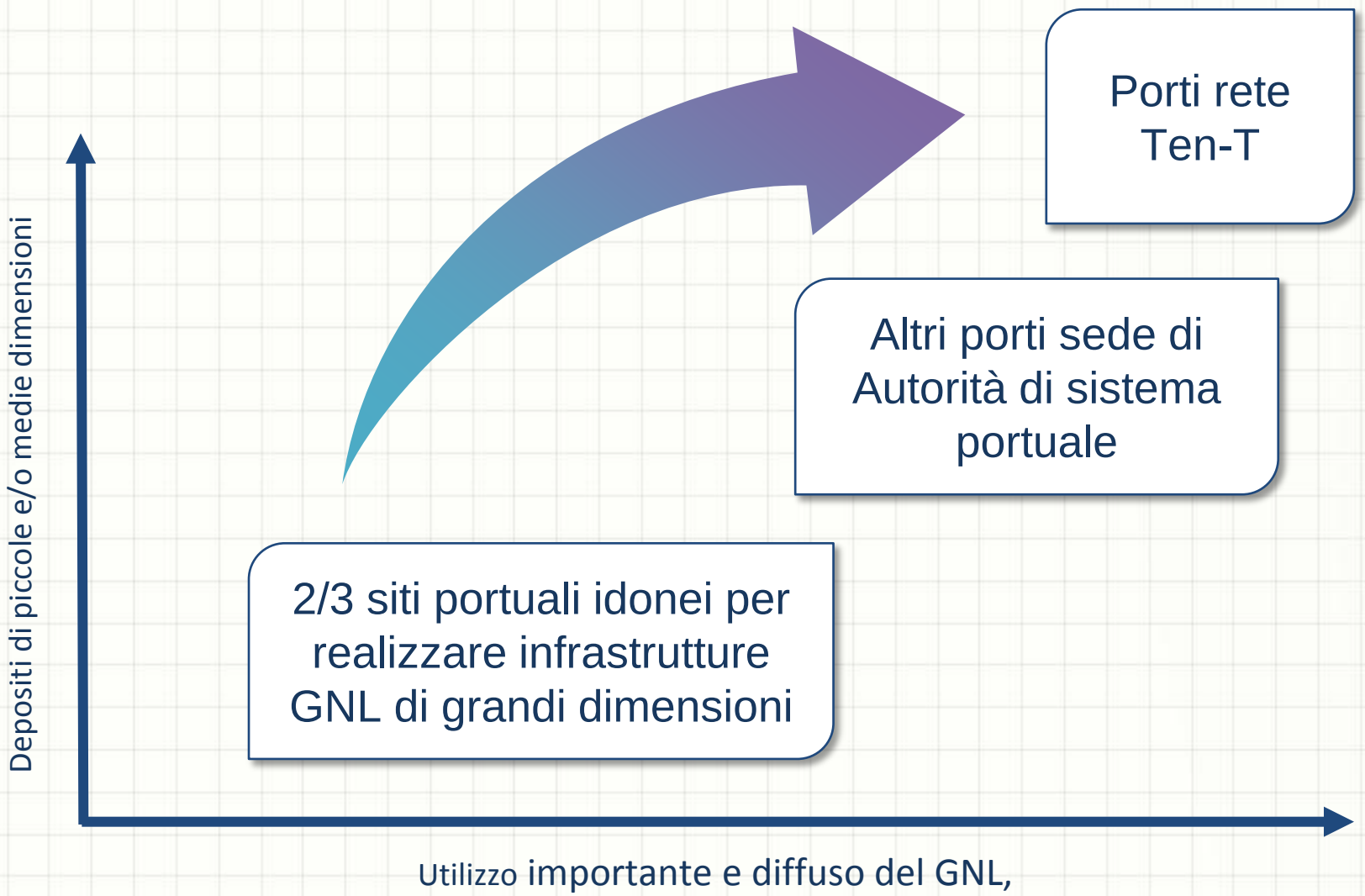
Proposta di sviluppo di una rete nazionale

La rete di distribuzione del GNL nei porti deve necessariamente comprendere sia porti appartenenti alla rete centrale della TEN-T, sia porti esterni. Ciò al fine di rendere più omogenea la distribuzione sulle coste nazionali.

Individuazione di tre macro-aree:

- area mar Tirreno e mar Ligure,
- area mare Adriatico
- area mari del sud Italia, in particolare il corridoio del mar di Sicilia (*linea Suez-Gibilterra*).

Ipotesi di sviluppo di una rete nazionale GNL



L'UTILIZZO DEL GNL, IN ALTERNATIVA AI COMBUSTIBILI TRADIZIONALI, CONSENTIREBBE:

- la riduzione quasi a zero delle emissioni di ossido di zolfo (SOx)
- la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx) per il rispetto dei limiti applicabili dal 2016 nelle zone "Nitrogen-oxides Emission Control Areas" (NECA)
- la riduzione del 20-25% delle emissioni di anidride carbonica (CO2)

Il Mit, nell'ambito del percorso delineato, ha coordinato e/o partecipato ad una serie di progetti europei, fra i quali si ricordano:

- **COSTA** (2011-EU-21007-S), presentato nell'ambito del bando delle Reti TEN-T del 2011, con l'obiettivo principale di aprire la strada alle Autostrade del Mare ecocompatibili;
- **GREENCRANES** (2011-EU-92151-S), consistente in uno studio di fattibilità sull'impiego delle energie alternative in ambito marittimo/portuale, finalizzato a testare nuove tecnologie e combustibili alternativi;
- **LNG MASTERPLAN DANUBIO** (2012-EU-18067-S), finalizzato a lanciare la diffusione su larga scala di GNL come combustibile a basso impatto ambientale nel settore della navigazione interna;

…segue partecipazione a progetti europei

- **GAINN4CORE** (2014-IT-TM-0450-S), che si propone di disegnare, per il periodo 2015-2030, la rete infrastrutturale italiana per l'impiego di carburanti alternativi per i trasporti terrestri e marittimi. In particolare, si propone di definire e testare le reti Tirreno-Ligure e Adriatico-Ionica al fine di preparare i porti italiani all'utilizzo di GNL;
- **GAINN4MOS** (2014-EU-TM-0698-M), ha come obiettivo quello di promuovere la Rete delle Autostrade del Mare attraverso gli studi ingegneristici sul retrofit delle navi nonché lo studio di prototipi di infrastrutture portuali per il GNL .

Il Mit è determinato a contribuire alla realizzazione delle finalità sottese alla direttiva DAFI e alla creazione delle condizioni favorevoli per gli operatori per inserirsi in modo sostenibile nel processo di transizione al GNL sopra accennato.

I FATTORI CHE POTREBBERO FAVORIRE TALE SVILUPPO APPAIONO I SEGUENTI:

- invarianza delle accise
- snellimento della procedura tramite l'autorizzazione unica (cfr. schema dl.vo di recepimento della direttiva DAFI)
- realizzazione della rete di rifornimento del GNL, in particolare per il settore marittimo (cfr. schema dl.vo di recepimento della direttiva DAFI)
- prezzo del petrolio.