

Il Gnl small scale non si ferma

Dalla ConferenzaGnl online di ieri
una panoramica su impianti e progetti

17

Il Gnl small scale non si ferma

Deposito Higas entro fine anno, Olt a metà 2021, Edison/Pir entro il 2021, due punti vendita Eni entro l'estate, Panigaglia e microliquefatore Snam in Campania a inizio 2022, Livorno a metà 2022.

Il nuovo coronavirus ha rallentato anche il Gnl small scale ma meno di altri comparti energetici. E le attività sono già ripartite in grande stile. È quanto è emerso dall'evento online organizzato ieri da ConferenzaGnl (v. resoconto a parte per gli interventi dei dirigenti ministeriali) con gli interventi di Tommaso Franci (Ref-e), Costantino Amadei (Società italiana gas liquidi, Vulcangas), Claudio Evangelisti (Gas and Heat), Giovanni Giorgi (Olt), Valentina Infante (Edison), Franco Porcellacchia (Costa Crociere), Massimo Prastaro (Eni), Elio Ruggeri (Snam), Enrico Allieri (Assarmatori), Andrea Arzà (Assogasliquidi), **Licia Balboni (Federmetano)**, Mariarosa Baroni (Ngy Italy), Franco Del Manso (Unione Petrolifera), Fabio Faraone (Confitarma), Sebastiano Gallitelli (Assopetroli Assoenergia), Lorenzo Maggioni (Cib), Massimo Marciani (Freight Leaders Council) e Marika Venturi (Assocostieri).

Franci ha illustrato il quadro del settore a fine 2019 (v. Staffetta 05/02) e la necessità di un aggiornamento alla luce dell'emergenza coronavirus.

Amadei (Vulcangas) ha parlato in rappresentanza della joint venture Eni-Neri-Liquigas-Vulcangas che ha progettato un deposito costiero a Livorno, la Livorno Lng Terminal. "Entro fine mese - ha detto - ci aspettiamo il parere del gruppo di lavoro del Ctr, il Comitato tecnico regionale. A fine 2020 presenteremo la documentazione al Mise per avere un permesso entro l'anno. Vorremmo rispettare la deadline di metà 2022 per l'entrata in esercizio, anche per poter usufruire dei fondi UE. Il deposito è piccolo, 4.900 metri cubi, ma con Olt vicinissimo ha una grande flessibilità logistica". Proprio con Olt "abbiamo iniziato a parlare per i servizi industriali. Il terminal avrà quattro baie per il carico di autobotti e una per il carico e scarico di bettoline". Secondo Amadei il sistema non è ridondante, soprattutto in prospettiva. Quanto invece a Vulcangas, tre sono i punti vendita stradali in funzione, un altro aprirà a metà luglio ad Aprilia, un altro a ottobre a Falconara. "Ad aprile abbiamo messo in funzione un impianto agroindustriale in Romagna e un altro in una fabbrica di gomma vicino Bologna. E abbiamo altri contratti a sud di Roma, in particolare a Napoli". Novità anche sul bioGnl con la firma di un accordo con Bioraffinerie Bergamasche per consegna del prodotto prevista in un primo momento in luglio ma poi, per via dell'emergenza, rimandata a dicembre/gennaio.

Evangelisti (Gas and Heat) ha detto che le attività al cantiere di Santa Giusta (Oristano) non si sono mai interrotte completamente in questi mesi, anche se un po' di rallentamenti sulla filiera movimento terra e lavori civili ci sono stati. L'obiettivo è di mettere in funzione l'impianto prima della fine dell'anno, con prove e test alla fine dell'e-

state ed entro fine anno il primo commissioning cargo. Le difficoltà riguardano il mercato locale, con "decisioni di investimento che stentano a essere prese o confermate. Questa è la maggiore incertezza". nel frattempo comunque, sono già tre gli impianti industriali in funzione a Gnl nell'isola, "oltre al pioniere 3A".

Giorgi (Olt) ha detto che l'azienda ha approfittato dell'emergenza per "finalizzare l'ingegneria di dettaglio" del progetto di adattamento della nave rigassificatore ai servizi small scale, e per "scegliere i fornitori in modo da essere pronti il primo ottobre a piazzare gli ordini e per metà 2021 a ricevere le prime piccole metaniere su cui scaricare il metano liquido. Il problema - ha aggiunto - resta la mancanza di autorizzazioni, in particolare dal ministero dell'Ambiente, l'ultimo pezzo del processo autorizzativo che ci manca".

"Il deposito di Ravenna sta avanzando rapidamente, confermiamo la data di entrata in esercizio nella seconda metà del 2021", ha detto **Infante (Edison)**. "Il cantiere è stato fermo per poco più di un mese ma abbiamo un piano per il recupero dei ritardi, mentre la nave da 30mila mc non ha subito sostanziali ritardi nella costruzione". Per Edison sono necessari incentivi al settore marittimo per passare al Gnl e la revisione della Dafi.

Porcellacchia (Costa Crociere) ha sottolineato che il settore è stato "uno dei business più in sofferenza" per l'emergenza Covid. Ma nonostante questo "i programmi per le navi e per quelle a Gnl in particolare non sono cambiati. Due sono già in esercizio e nove saranno consegnate secondo i programmi nei prossimi cinque anni. Entro il 2025 avremo in operazione 11 navi a Gnl. Cinque appartengono al gruppo Costa Crociere e sono a bandiera italiana: le vedremo spesso nel Mediterraneo. Vanno sia a Gnl che a Mdo. Noi preferiamo usare il Gnl ma possiamo fare rifornimento solo a Tenerife, Barcellona e Marsiglia. Non abbiamo possibilità per il Mediterraneo orientale. Queste navi avranno un fabbisogno di Gnl di 20-25mila tonnellate l'anno. È un quantitativo interessante. E ci interessa anche il bioGnl per gli obiettivi che ci siamo dati in termini di emissioni di CO₂: stiamo lavorando con una società del gruppo che ha la tecnologia per l'upgrading degli impianti di produzione di biogas e per la liquefazione. Sarebbe un grande successo poter rifornire una quota di Gnl da bio".

Prastaro (Eni) ha detto che il Gnl "è l'unico carburante alternativo maturo e disponibile per il trasporto pesante. Come Eni stiamo investendo fortemente sulla rete di distribuzione. Abbiamo cinque stazioni di servizio di Gnl nel centro nord, a Pontedera, e punti vendita convenzionati in provincia di Bergamo, Frosinone e Chieti. Altri due punti

vendita entreranno in funzione entro l'estate ad Asti e a Villorba (TV)". L'obiettivo è avere "30 stazioni di servizio tra proprietà e convenzionati nei prossimi tre anni. E questo vuol dire anche sviluppo nel Meridione d'Italia". Prastaro ha poi ricordato che "a gennaio lo sciopero a Fos ha creato problemi di disponibilità di prodotto", per poi passare al bioGnl. "Come Eni puntiamo molto al prodotto bio sia con nostra produzione – vorremmo diventare presto produttori di bioGnl – e anche con accordi con produttori della filiera bio".

Ruggeri (Snam) ha illustrato la tabella di marcia dell'azienda: ammodernamento del terminale di Panigaglia con servizi small scale in esercizio a partire da inizio 2022 con capacità di carico di 200mila tonnellate, pari a quasi 40 camion al giorno; microliquefatore in Campania da 50mila tonnellate l'anno in corso di autorizzazione con possibile entrata in esercizio a inizio 2022; in progetto microliquefatore a Verona; individuato sito per microliquefatore in Sicilia, in provincia di Enna.

Marciani (Freight leaders council) ha ricordato le iniziative prese in tempo di emergenza, con una settantina di stakeholder per la piattaforma logistica con associazioni, sindacati e mondo della ricerca.

Allieri (Assoarmatori) ha detto che lo shipping vede il Gnl con particolare attenzione, come un "fattore di transizione che può aiutare la decarbonizzazione, propedeutico all'utilizzo di altri combustibili come il bioGnl e il gas sintetico". Purtroppo, ha aggiunto, siamo "distanti dall'aver procedure per consentire alle bunkerine di rifornire le navi: la burocrazia ci farà aspettare rispetto alle possibilità offerte dall'industria".

Si è passati poi alle associazioni con **Arzà (Assogasliquidi)** che ha sottolineato il "coraggio e l'ottimismo con cui la filiera del Gnl ha reagito all'emergenza sanitaria. Nonostante lo sciopero dirompente che aveva ridotto drasticamente gli approvvigionamenti a gennaio". Ora l'industria "ha un bisogno di cassa importante perché è un settore in crescita, molti investono e se manca la domanda anche i flussi di cassa saranno fortemente influenzati, e di conseguenza anche gli investimenti". Poi ha proposto tre questioni. "L'Emilia Romagna ha investito sul Gnl per il trasporto extraurbano. E gli altri? La A35 ha segnalato l'intenzione di ridurre il pedaggio del 30% per i veicoli anche a gas. E le altre autostrade? Sulle Ztl ci sono sindaci che hanno tolto possibilità di accedere ai veicoli a gas, altri l'hanno confermata. Per poter continuare a investire – ha concluso – abbiamo bisogno di un sistema coerente. Ancora oggi alcuni politici molto sensibili ad associazioni ambientaliste estremiste continuano a ritenere che gli incentivi al settore gas sono una cosa molto negativa. Vorremmo che il Paese facesse scelte più coerenti".

Balboni (Federmetano) ha fatto notare che il Gnl ha retto meglio del metano compresso, con un calo di erogato del 50% circa contro una riduzione dell'85-90% del gassoso, e sta avendo una ripresa più veloce.

Baroni (Ngv Italy) ha ricordato i tavoli di lavoro dell'associazione su Gnl, idrogeno e revisione bombole.

Anche **Del Manso (Unione Petrolifera)** ha parlato di consumi: per la benzina maggio è stato a livelli "un po' più accettabili, meno peggio del previsto, con un calo del 30-40%" e il "gasolio un po' meglio". Del Manso ha sottolineato poi la "grave crisi di liquidità dei punti vendita". Passando al Gnl, ha parlato del progetto di deposito Decal che "ha subito un ritardo, è in fase autorizzativa anche per problemi con la Capitaneria di porto per il rilascio dell'autorizzazione. Ma – ha aggiunto – stanno procedendo verso l'autorizzazione finale, la Regione Vene è completamente d'accordo, il progetto esecutivo sarà pronto in autunno e se arrivano le autorizzazioni il cantiere potrebbe partire entro l'anno".

Per **Faraone (Confitarma)** "non ci sono notizie di cancellazione di ordini. Caronte & Tourist sta trattando per una seconda unità, mi risulta".

Gallitelli (Assopetroli) ha parlato di un "timido segnale di ripresa" e della "voglia di ripartire con progetti di ammodernamento dei punti vendita". Per questo è "necessario il sostegno della logistica e delle istituzioni". Dopo l'emergenza "serve un cambio di passo repentino e forte con interventi di semplificazione delle norme esistenti soprattutto per lo sviluppo della logistica Gnl. Molti dei nostri associati hanno progetti nel cassetto, anche autorizzati, anche a sud, ma sono frenati dai costi logistici". Per questo servirebbe un credito di imposta come per l'efficienza e incentivi all'acquisto dei mezzi".

Venturi (Assocostieri) ha ricordato che l'associazione ha tra i propri soci i tre terminali di Gnl e le principali società attive nello sviluppo dei depositi costieri e del bunkeraggio marino, chiedendo come prima cosa lo snellimento delle procedure autorizzative e la loro omogeneità in tutta Italia.

Maggioni (Cib) ha presentato il quadro del biogas: 18 impianti attivi che producono il 15% dei consumi di metano nel settore dei trasporti, quota che entro fine anno arriverà al 30%. In questi giorni, ha aggiunto, "iniziamo a produrre bioGnl con la Cooperativa Speranza di Candiolo (Torino): 200 tonnellate l'anno. Hanno firmato un accordo con un'azienda di trasporto pesante. Il secondo impianto partirà entro fine luglio nel lodigiano. Entro fine 2022, quando cesseranno i contributi, avremo almeno 35mila tonnellate l'anno di bioGnl". quanto al settore marittimo, l'ostacolo è che non sono consentiti incentivi al bioGnl nel settore". Maggioni ha poi sottolineato la "interlocuzione positiva con il Mise" in merito alle proroghe per la conversione di impianti biogas a biometano "che rischiavano di perdere gli incentivi", mentre ha criticato la decisione del Gse di "diminuire il contingente di biometano avanzato a disposizione per il 2020. Stiamo chiedendo di rivedere le quote dei biocarburanti avanzati per il 2020 e gli anni successivi, un innalzamento delle quote come previsto dalla direttiva Red II, in modo da rendere bancabili i nostri progetti". **(G.M.)**