



## CONVEGNO SUL RUOLO DELL'ITALIA, HUB PER IL GNL NEL MEDITERRANEO E NEL SUD DELL'EUROPA

Ieri si è tenuto alla fiera di Bologna in occasione di Accadueo -CH4 IL CONVEGNO SUL RUOLO DELL'ITALIA, HUB PER IL GNL NEL MEDITERRANEO E NEL SUD DELL'EUROPA alla presenza dell'ex Ministro dell'Ambiente Corrado Clini

Di seguito un resoconto delle relazioni presentate

Antonio Jr. Ruggiero, Direttore responsabile rivista CH4 ha coordinato i lavori assieme a Sergio Miotto del Consorzio Concessioni Reti Gas

Per primo ha parlato Rolando Gualerzi Progetto GNL – Italia, Gruppo Del Barba

“Al 2030 il 50% dei trasporti viaggeranno a gnl. In questi mesi ho fatto una analisi sull'utilizzo del gnl nel mondo. A partire dalla navi che utilizzano il gnl: sono tante e in forte crescita. Un costruttore ha avuto la richiesta di 18 motori navali dal Giappone. Costa crociere sta montando 3 grandi motori sulle navi da crociera. Nel mare del nord si viaggia solo a gnl. Dovremmo essere i primi ad agire per far usare gnl ai pescherecci.

Altra chiave è l'autotrasporto, investendo nei motori per usare il gnl. Novità nelle proposte di legge che sono state presentate: costituire un laboratorio sul gnl per presentare le opportunità ai regolatori .

Intesa tra ministeri che hanno creato delle strutture per studiare l'uso del gnl a livello di trasporto terrestre, navale e per gli altri usi, assieme alle regioni, porti e università e alle imprese del trasporto nelle sue varie forme per far crescere una cultura su questo settore”.

Poi è intervenuto Corrado Clini Visiting Professor – School of Environment, Tsinghua University, Pechino. Ex Ministro dell'Ambiente.

“A Parigi si è decisa la riduzione dei combustibili da qui al 2040. Dovremo passare dall'86% attuale a più o meno il 50% entro il 2040 nell'uso di combustibili fossili. Dovremo stare nello scenario che si chiama Energreen, molto impegnativo perché comprime il ruolo dei combustibili. Però il contesto globale mette in chiaro che c'è una forte competizione tra i combustibili. Il ruolo del carbone è messo in discussione da Cina e Stati Uniti, da questi ultimi con lo shale gas; il ruolo del carbone potrebbe essere messo in discussione dall'India, se questa si approvvigionerà soprattutto di gnl. Quello che si presume è una forte crescita dell'offerta di gnl a scapito di olio e carbone, dove il gnl può essere utilizzato per la generazione di elettricità. Questo è un dato che deve essere preso in considerazione dall'Italia, paese dove il gas è importante, come anche oil e carbone. Si pensi che stiamo dismettendo 52 centrali termoelettriche, la maggior parte delle quali sono a ciclo combinato, che quindi possono produrre anche con il metano; queste hanno solo circa 15 anni di vita, ossia un quarto della vita media di questi impianti. Dobbiamo tener conto di quello che succede in queste settimane: sul WSJ si dava rilievo al giacimento di gas naturale scoperto in Egitto da parte dell'Eni. Nella stampa asiatica si legge che il Mozambico è diventato una grande produttrice di gas naturale chi ci lavora? Intanto l'Eni, che ha trovato il primo dei 4 giacimenti, ma stanno intervenendo cinesi e indiani, grandi economie che investono in questo combustibile; per una ragione anche strategica si sta dismettendo l'uso di pipeline in Asia e si preferisce il trasporto di gnl tramite navi rispetto alla creazione di infrastrutture a partire dai giacimenti disponibili, c'è un cambiamento generale nella struttura di supporto. Aggiungo che l'Iran è uscito dalle sanzioni e il suo obiettivo è tornare ad un livello di produzione di 5 miliardi di barili all'anno; è ancora concentrato sull'oil, ma sta lanciando un progetto di recupero del gas associato per evitare il flaring, per usarlo nel settore dei trasporti e per l'esportazione, quindi si stanno presentando altri sul mercato operatori che gestiscono il gas attraverso la liquefazione e il trasporto marittimo.

Grandi attori sono India e Cina e, poi l'Europa e il Sud America. Statunitensi e cinesi hanno presentato MARPOR6 che ha disposto le eliminazioni di zolfo dal trasporto marittimo, la costa est e ovest Usa sono zone di protezione Eca. Il porto di Shanghai non può essere frequentato da navi con emissioni di zolfo. Ad Amburgo ha avuto luogo una riunione di costruttori di navi da crociera e commerciali ed uno dei temi è stato la riconversione dei motori per usare il gnl e poi i motori ibridi, questo tema è stato ripreso a inizio ottobre a Tianjin, dove è stata annunciata una joint venture tra Fincantieri e Carnival per la costruzione di navi alimentate a gnl. Il 2016 avvierà un processo che metterà in moto una catena difficilmente limitata alle aree marittime che hanno scelto di proteggersi dalle emissioni di zolfo. Nei

paesi del Mediterraneo europeo devono entrare in vigore le stesse misure che sono in vigore nel mare del Nord e nel Baltico, come avviene nell'Atlantico, nel Pacifico, nel mare di Cina e nell'Oceano indiano. Italia e altri paesi europei si stanno ponendo in termini di competizione. Il progetto COSTA vuole fare del Mediterraneo un'area ECA. Intanto la Grecia, con i soldi cinesi, la Francia con Marsiglia e la Spagna con Barcellona stanno correndo. Il rischio è che se non decidiamo ed operiamo in fretta, siamo perdenti. Dobbiamo decidere quali sono gli hub, perché 18 porti italiani non possono essere Hub. Anche perché nel frattempo si sta sostituendo il gnl anche per il trasporto terrestre. La Germania, a livello normativo in orizzonte breve, sta decidendo per il 2020-2025 - e lo sta decidendo l'Europa nel 2025-2030 - di abbandonare completamente il diesel. C'è un contesto globale in movimento che suggerisce all'Italia di assumere una strategia sul gnl che dovrà essere un punto di riferimento significativo, tale da modificare il nostro portafoglio energetico rispetto a come si è codificato negli ultimi 40 anni".

Di seguito Corrado Storchi Public Affairs Director, LandiRenzo S.p.A., ha parlato dell'Utilizzo del GNL per mezzi di trasporto terrestri

In primis la presentazione dell'azienda, che ha investito 30 mln di euro per il nuovo centro di ricerca e sviluppo, per intercettare anche il futuro come per esempio il gnl e per conciliare l'essere green con il risparmio economico. Landirenzo spa è nata nel 1954 e quotata in borsa nel 2007. Ha 13 filiali nel mondo e tanti marchi acquistati dopo la quotazione in borsa. Storchi ha poi parlato di alcune applicazioni che l'azienda ha sviluppato negli Stati Uniti con certificazione EPA, in Italia con versatilità metano e diesel e in Canada con il dual fuel.

"Sempre di più il tema è impattato dalle decisioni della politica, dopo il diesel gate si sta correndo, c'è un tema di auto elettrica molto forte con un ventaglio di soluzioni nelle auto passeggeri; l'elettrico è una soluzione, ma nel nostro paese abbiamo una filiera legata al gas e nell'heavy duty la competizione è più ristretta. Per approdare al gnl come sistema paese dobbiamo intercettare le nuove sfide e non dobbiamo parlare singolarmente ma come sistema".

Roberto Tosetto Direttore Interporto Padova ha parlato del work in progress dell'interporto di Padova: pronti per l'autotrasporto con GNL

Ha sottolineato la vocazione ambientale dell'interporto, che da tempo produce l'energia pulita: nei tetti hanno installato una dei più grandi impianti d'Europa, produce più energia di quella che usa, l'intermodalità mette insieme tutte le realtà che fanno trasporto, nell'interporto è nato distretto dell'intermodalità: dogana motorizzazione civile, lavaggi container e pesatura e di conseguenza punto di rifornimento per i camion gnl.

Il cityporto è il progetto che consente le consegne nell'ultimo miglio utilizzando il metano.

La mancanza di leggi fa sì che l'interporto al momento stia operando con ordinanza sindacale, perché non si può aprire un rifornimento mono carburante ma dovrebbe aprire contestualmente anche un pompa di benzina e diesel. Grazie all'impulso dell'interporto è partita una modifica di legge regionale per monocarburante ma anche un decreto legislativo che dovrebbe arrivare a breve.

Per ora hanno avuto l'autorizzazione al centro di stoccaggio e transito grazie ai Vigili del Fuoco.

Oltre alle navi e ai trasporti terrestri il gnl potrebbe essere usato anche nei locomotori ferroviari.

Simone Siciliano Vice Sindaco Comune di Gela

Ha parlato del caso di Gela: un polo per l'innovazione delle tecnologie GNL nel Mediterraneo

Il sistema paese per incapacità decisionale non ha scelto di risolvere le crisi industriali.

Gela è un impianto spento, persi dal 2012 al 2014 5.000 posti di lavoro fino alla chiusura della più grande raffineria d'Europa con 24 comuni in crisi nelle province di Ragusa, Caltanissetta e Catania.

Il serbatoio più grande d'Europa, riqualificato recentemente, oggi è fermo ma si va alla riconversione creando una piattaforma logistica di carburanti alternativi: 700 mila tonnellate di oli vari, oggi si parla anche di pre-trattamento dei rifiuti per oli combustibili.

"L'amministrazione comunale da un anno vuole fare sinergia tra i porti di Augusta, Catania, Siracusa, Pozzallo e Gela. Gela si ritaglia il ruolo dell'unico porto industriale esistente in Sicilia, un porto che ha tutto ciò che serve e può giocare un ruolo nella riconversione dual fuel e nel gnl.

Ci sono varie opzioni. Ora la domanda non è dove fare gli hub, ma quando farli. Stiamo operando per fare in modo che Gela diventi un polo di riferimento".

Maria Cristina Zuchi, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ha parlato sullo stato della direttiva DAFI sull'utilizzo dei carburanti alternativi. Entro il 2025 nei porti marittimi va creata una rete di rifornimento gnl. Entro il 2030 nella navigazione interna vanno creati dei punti di rifornimento per il gnl.

"Il Mise ha studiato gli aspetti operativi per il gnl, i Ministeri infrastrutture e trasporti hanno curato i trasporti marittimi. Entro il 18 novembre deve entrare in vigore il decreto legislativo, attualmente il decreto legislativo è in esame alla Camera, ieri c'è stata un'audizione con gli operatori per fare alcune modifiche: i punti fondamentali sono quelli relativi alla agli art.3, 6, 9 dove si prevede una autorizzazione unica anche per impianti di piccole dimensioni con una procedura semplificata, delegando le decisioni al livello più vicino all'utente: allo Stato quelli superiori alle 200 tonnellate, da 50 a 200 tonnellate a livello regionale e sotto di queste ai comuni .

Il ministro sta partecipando ai progetti GAINN4CORE E GAINN4MOS.

Con la DAFI si andrà allo snellimento della procedura e alla creazione delle reti degli hub”.

Cristiano Fiameni Direttore Tecnico CIG – Comitato Italiano Gas  
ha parlato della Sicurezza nella distribuzione gas

“Tutti stanno correndo in questo settore, c’è una grossa attività normativa in corso, l’inizio di tutto sono i regolamenti IMO, per abbassare lo zolfo. La soluzione è quella di passare al gnl come dual fuel o come unico combustibile. La direttiva dà un mandato - in questo caso il M/533 - che chiede al CEN e al CENELEC che alla fine dell’anno ci siano gli standard per gli autoveicoli e nel 2017 per le navi. A livello europeo ci sono 3 comitati: uno in generale, uno per l’autotrasporto e uno per le navi. Le norme sono sviluppate sia a livello mondiale che europeo. La Francia ha la segreteria del comitato europeo e del comitato mondiale per l’elaborazione della norma, a dimostrazione dell’interesse delle industrie francesi. Alcune norme sono state già approvate sul gnl e sulla progettazione onshore e offshore

Massimo Santori CNHi – IVECO – Institutional Relations

ha parlato del LNG Natural Power: trazioni alternative al servizio del trasporto

“l’evoluzione dei prodotti Iveco dal 2000 ad oggi: il contributo tecnico portato ha consentito per i nostri veicoli il -33% di riduzione di Co2 e gas serra. Stiamo partecipando ai tavoli ministeriali: al momento c’è una competizione tra elettrico e gas, ma in realtà sul lungo percorso non c’è altra soluzione alternativa al metano liquefatto per un problema di autonomia. Nel 2016 abbiamo presentato a giugno un mezzo da 400 Cv con 1.500 chilometri di autonomia, inclusi 300 km di riserva CNG. Ulteriore passo è l’utilizzo di bio gnl-cng con abbattimento significativo di co2 e l’avvio dell’economia circolare. Alla sostenibilità ambientale si va di pari passo con la sostenibilità economica, che consente abbattimenti importanti dei costi di esercizio. Oggi in Italia ci sono 6 stazioni per gnl. C’è il progetto di un hub a Livorno.