

GNL, il punto di svolta



In un convegno a Bologna si è discusso delle prospettive del gas naturale liquefatto e del ruolo centrale che l'Italia può giocare nel Mediterraneo in questo settore

I dati sul riscaldamento globale del pianeta dimostrano che la necessità di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'inquinamento atmosferico e ambientale causato dai trasporti terrestri e marittimi è sempre più impellente. Le Istituzioni, a tutti i livelli, stanno mettendo a punto misure concrete in questa direzione. È il caso dell'Unione Europea, che ha varato la **direttiva 2014/94** - denominata **DAFI** (Directive alternative fuel initiative) che impone agli Stati membri l'adozione di misure per favorire lo sviluppo di carburanti alternativi alla benzina e la costruzione delle infrastrutture necessarie per il rifornimento o la ricarica dei veicoli. Il Governo italiano ha risposto con l'approvazione di un decreto preliminare che fissa obiettivi obbligatori per elettricità e gas naturale (GNL, gas naturale liquefatto e GNC, gas naturale compresso) e obiettivi facoltativi per idrogeno e GPL.

In particolare, nel settore del GNL l'Italia ha tutte le carte in regola per essere protagonista. Se ne è discusso a Bologna, alla fiera **H20**, nell'ambito di un convegno sul ruolo dell'Italia *hub* del settore nel

Testata: **Protecta web**

Pag: **online**

Diffusione: **online**

Data: **28/10/2016**

Periodicità: **quotidiano**

Press 
THE MEDIA LINK 

Informazione individuata su richiesta del fruitore per suo uso esclusivo. Riproduzione vietata.

Mediterraneo, moderato da **Antonio Jr. Ruggiero** (Direttore della rivista CH4) e **Sergio Miotto** (Consorzio Concessioni Reti Gas).



I lavori sono stati introdotti dall'intervento di **Rolando Gualerzi**, del Progetto GNL Italia Gruppo Del Barba: *"Nel 2030 il 50% dei trasporti viaggeranno a GNL. In questi mesi ho fatto una analisi sull'utilizzo del GNL nel mondo, a partire dalle navi che 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. In Italia ad esempio dovremmo essere i primi ad agire per far usare GNL ai pescherecci. È necessario sviluppare un'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"*.

Ha poi preso la parola l'ex ministro dell'Ambiente **Corrado Clini**, oggi **Visiting Professor della School of Environment della Tsinghua University di Pechino**, che ha delineato lo scenario internazionale nel settore. *"Nella COP21 si è decisa una riduzione dei combustibili fossili dall'86% attuale a meno del 50% entro il 2040. Oggi il ruolo del carbone è messo in discussione da Cina e Stati Uniti e presto lo sarà*



dall'India". In questo quadro, spiega **Clini**, è lecito attendersi una grande crescita dell'offerta di GNL a scapito di olio e carbone, e il GNL potrebbe essere utilizzato per la generazione di elettricità. "Sono dati che devono essere presi in considerazione dall'Italia, dove il gas è importante. 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, attiva anche in Mozambico. Ma sono zone dove stanno intervenendo anche cinesi e indiani. Sono attivi nel settore anche l'Iran, alcune nazioni del Sudamerica e dell'Europa". Per l'ex ministro, il nostro Paese deve quindi mettere in campo una risposta rapida. "Il rischio è che se non decidiamo ed operiamo in fretta, saremo perdenti, anche perché il GNL acquisterà sempre maggiore spazio anche per il trasporto terrestre. 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".



Sul tema dell'utilizzo di GNL per mezzi di trasporto terrestri è intervenuto **Corrado Storchi**, Public Affairs Director di **LandiRenzo S.p.A.**, azienda che ha investito 30 milioni di euro per un nuovo centro di sviluppo in grado di conciliare crescita green e risparmio economico. "Il tema dei combustibili alternativi è sempre di più legato alle decisioni della politica. Dopo il dieseldgate di Volkswagen si sta correndo verso l'auto elettrica, 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".

Non sono mancate nel dibattito esperienze dal territorio. **Roberto Tosetto**, Direttore Interporto Padova, ha parlato del *work in progress* dell'area, che è autosufficiente dal punto di vista energetico - e anzi produce da tempo energia a zero emissioni in eccesso - e dove è nato un distretto di intermodalità: dogana, motorizzazione civile, lavaggi e pesatura container, punto di rifornimento per i camion GNL. "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" spiega. "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".



Il vice-Sindaco di Gela **Simone Siciliano** ha parlato della realtà di Gela, un vero e proprio polo per l'innovazione delle tecnologie GNL nel Mediterraneo. Quella che era la raffineria più grande d'Europa è oggi ferma, ma si va verso la riconversione creando una piattaforma logistica di carburanti alternativi: 700mila tonnellate di oli di vario tipo. *"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 giocarsi un ruolo nelle riconversione dual fuel e nel GNL"* evidenzia **Siciliano**. *"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"*.

In rappresentanza delle Istituzioni è intervenuta **Maria Cristina Zuchi** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha parlato della direttiva DAFI e della necessità di creare una rete di rifornimento GNL nei porti marittimi. *"Il MiSe ha studiato gli aspetti operativi per il GNL, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha curato i trasporti marittimi. Entro il 18 novembre deve entrare in vigore il decreto legislativo, attualmente il decreto legislativo è in esame alla Camera per alcune modifiche. I punti fondamentali sono quelli relativi 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. Con la DAFI si andrà allo snellimento della procedura e alla creazione delle reti degli hub"*.

Il Direttore Tecnico CIG (Comitato Italiano Gas) **Cristiano Fiameni** ha parlato della sicurezza nella

Testata: **Protecta web**

Pag: **online**

Diffusione: **online**

Data: **28/10/2016**

Periodicità: **quotidiano**

Press com
THE MEDIA LINK

Informazione individuata su richiesta del fruitore per suo uso esclusivo. Riproduzione vietata.

distribuzione di 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 tre comitati: uno 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 on-shore e off-shore".



In chiusura **Massimo Santori**, delle Relazioni Istituzionali di **CNH Industrial Iveco**, ha parlato del LGN Natural Power e dell'evoluzione della gamma Iveco negli ultimi 15 anni. "Le tecnologie sviluppate hanno 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 cavalli 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 e c'è il progetto di un hub a Livorno".

Paolo Magnani