

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Small Scale Lng in Italia: il punto su tutti i progetti direttamente dai protagonisti

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 17th, 2020

Il deposito Higas di Oristano entrerà in attività entro fine anno, Olt per il bunkeraggio a metà 2021, il progetto Edison/Pir di Ravenna vedrà la luce entro fine 2021, Panigaglia e microliquefatore Snam in Campania diventeranno realtà a inizio 2022 mentre il nuovo deposito Gnl di Livorno a metà 2022. Questa è in estrema sintesi la situazione dei nuovi progetti di deposito e distribuzione di gas naturale liquefatto in ambito marittimo-portuale che stanno procedendo in giro per l'Italia e dei quali di è discusso in occasione di una video conferenza organizzata da ConferenzaGNL.

Secondo il [dettagliato resoconto degli interventi fornito da Staffetta Quotidiana](#), il coronavirus ha rallentato anche il Gnl small scale ma meno di altri compatti energetici. E le attività sembrano essere subito ripartite a ritmo spedito. Di seguito riportiamo alcuni dei passaggi più significativi per ciò che riguarda il trasporto marittimo e le realtà portuali italiane.

Costantino Amadei (Vulcangas): 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.

Claudio 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’estate 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”.

Giovanni Giorgi (**Olt Offshore Lng Toscana**) 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 Valentina 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 battono bandiera italiana: le vedremo spesso nel Mediterraneo. Vanno sia a Gnl che a marine gasoil. 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”.

Enrico Allieri (**Assarmatori**) 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”.

Anche Franco 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** a Marghera 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 Veneto è completamente d’accordo, il progetto esecutivo sarà pronto in autunno e se arrivano le autorizzazioni il cantiere potrebbe partire entro l’anno”.

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

Marika 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.

Lorenzo Maggioni (**Cib**) ha presentato il quadro del biogas. Quanto al settore marittimo, “l’ostacolo è che non sono consentiti incentivi al bioGnl nel settore”.

A parlare sono stati anche i rappresentanti istituzionali, in particolare dei ministeri competenti.

Dopo aver ricordato che la competenza sul Gnl è divisa all'interno del **Ministero dello sviluppo economico** tra mercato e mobilità (Rosaria Romano) da una parte e infrastrutture e sicurezza (Gilberto Dialuce) dall'altra, Dialuce ha ricordato che sono stati autorizzati (o lo stanno per essere) depositi per 82mila mc e ci sono iniziative a Napoli e Brindisi per altri 44mila mc. Importante anche il ruolo dei terminali Olt e Panigaglia “per fungere da poli di distribuzione portuale per il traffico marittimo”. Mauro Coletta, direttore del **Ministero dei trasporti**, ha assicurato che i ministeri “vanno avanti in maniera speditissima” sottolineando che “il mondo portuale fa molta fatica su alcuni settori”, anche perché “tutte le autorità portuali vorrebbero un deposito nelle rispettive aree, ma questo non è possibile”.

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, June 17th, 2020 at 10:19 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.