

“Trasporto marittimo, il Gnl per essere competitivi in Europa”

Venturi (Assocostieri): “Importanti semplificazioni e procedimenti efficaci”. Messina (Assoarmatori): “Per idrogeno tempi più lunghi”. Atelli (commissione Via-Vas): “Valutiamo un dossier al giorno”

di Antonio Junior Ruggiero

“Pochi giorni fa abbiamo fatto un incontro con Assocostieri e abbiamo colto numeri e indicatori che ci danno la misura dell'importanza crescente del vostro settore; vi posso ribadire che avremo il massimo dell'attenzione”.

Massimiliano Atelli, presidente commissione Via-Vas, è intervenuto così nel corso del forum “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”, organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori.

Atelli, in particolare, ha risposto alla presidente di Assocostieri, Marika Venturi, che ha sottolineato come sia “primaria una conduzione efficace dei provvedimenti di Via per la realizzazione degli investimenti”; aspetto fondamentale per “la competitività con il resto dell'Europa. Importante, oltre alle semplificazioni, anche l'efficienza del procedimento e il confronto tra proponente e soggetti istruttori della commissione Via”.

Attualmente la commissione “sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli”, rassicura Atelli. “Seppure con un numero ridotto dei

commissari, da 52 a 40, si sta procedendo a una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti”.

In apertura del webinar è intervenuto anche Stefano Messina, presidente Assoarmatori, per il quale “l'unica formula che noi armatori abbiamo per adempiere al rispetto delle normative è il Gnl. Siamo convolti su idrogeno, ammoniaca, batterie durante la permanenza nei porti e cold ironing” ma si tratta di opzioni che “richiedono tempo e risorse”.

Tra i temi affrontati nel corso dell'evento anche il Pnrr. “Oggi il Piano investe sull'idrogeno. Questo produce confusione”, secondo Pasquale Russo, segretario generale di Conftrasporto. Tra i problemi anche quello degli iter burocratici per lo sviluppo delle infrastrutture: “C'è un titolo nel Pnrr che parla di semplificazione per la pianificazione portuale e speriamo si vada anche nella direzione dei depositi costieri di Gnl”.

Sulla stessa linea il d.g. Assocostieri, Dario Soria: “Il Pnrr prevede poco sul Gnl. Il tema non è l'incentivo ma evitare che il mercato percepisca un passo indietro dei policymaker sulle conversioni delle navi”; anche perché

“gli obiettivi della Dafi restano” comunque.

Il ruolo del Gnl è stato analizzato in rapporto all'idrogeno e al biogas. “La nostra prima nave a Gnl sarà consegnata nel 2022 e in futuro, potenzialmente, potrà usare idrogeno” ha spiegato Michele Francioni, vicepresidente senior di Msc Cruises. Inoltre, secondo Vincenzo Franza, presidente di Caronte Tourist Isole Minori, “il Gnl come prodotto fossile non avrà un futuro ottimale nei prossimi decenni” ma questa tendenza potrà essere invertita, appunto, grazie al biogas. “Il presente lo vediamo con il Gnl ma cominciando a costruire qualcosa che vada verso la decarbonizzazione totale”.

Sul piano delle infrastrutture, invece, “come comparto traghetti abbiamo ben compreso le esternalità positive del Gnl, certo è che un investimento di questo tipo deve trovare anche fattibilità sulle facility di bunkering”, per Mattia Canevari, energy & biosafety manager Gnv.

In questo senso “noi crediamo nel Gnl e dal 25 ottobre effettuiamo bukeraggio ship to ship” ha aggiunto Giovanni Stella, comandante della Capitaneria di porto di La Spezia. Ora “bisogna far capire anche alla popolazione che non c'è una pericolosità di rifornimento del Gnl”.

Sono intervenuti nel corso del Forum anche Giovanni Annunziata (Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale), Valentina Infante (Edison), Maurizio Zangrandi (Gnl Italia - Olt), Antonio Nicotra (Olbia Lng), Andrea Annunziata (Autorità di sistema portuale mar Tirreno centrale) e Stefano Beduschi (Italia Marittima).

Revisione Ten-E, Ambiente Senato viene incontro alle richieste dei Tso

Il parere della XIII commissione: garantire parità di trattamento per progetti con Paesi Terzi (vedi cavo Italia-Tunisia) e rivedere esclusione infrastrutture gas

Garantire parità di trattamento per i progetti con i Paesi Terzi e rivedere l'esclusione delle infrastrutture gas.

Queste in sintesi, le richieste avanzate dalla commissione Ambiente del Senato nel parere favorevole - relatore il responsabile Energia della Lega, Paolo Arrigoni - alla revisione del regolamento Ten-E sulle infrastrutture energetiche proposta dalla Commissione Ue a fine 2020 e ora al vaglio dell'Europarlamento e del Consiglio Europeo.

Richieste che sembrano venire incontro in particolare alle esigenze sottolineate da Snam e Terna nelle audizioni svoltesi nelle scorse settimane (QE 29/4).

Il parere rimarca la “particolare importanza” della “modifica dell'articolo 4 del regolamento vigente, relativo ai criteri di ammissibilità dei progetti di interesse comune (Pic)

e, segnatamente, dei progetti di interesse reciproco sviluppati in cooperazione con Paesi Terzi (Pir), categoria quest'ultima che merita attenzione in virtù del ruolo dell'Italia quale snodo strategico per le infrastrutture energetiche del Mediterraneo”.

La commissione chiede quindi di valutare “l'opportunità di prevedere parità di trattamento tra i progetti con Paesi Terzi e quelli tra Stati membri ovvero di considerare eleggibili i progetti in presenza di un accordo intergovernativo tra il Paese terzo e l'Unione Europea”.

Terna aveva infatti evidenziato che in base alle nuove regole il cavo HvdC da 600 MW tra Italia e Tunisia verrebbe “escluso di fatto” perché avrebbe “difficoltà di finanziamento e del rispetto dell'accordo tra Italia e Tunisia”.

Venendo invece al secondo tema, il pare-

re sottolinea che “la proposta di revisione del Regolamento introduce una categoria infrastrutturale e corridoi prioritari dedicati all'idrogeno e una nuova categoria per le Reti del gas intelligenti”, ma “le infrastrutture gas sono parimenti funzionali alla sostituzione di combustibili più inquinanti come il carbone e allo sviluppo efficiente di nuovi vettori energetici green, quali idrogeno e biometano”.

Da qui la richiesta di “rivedere l'esclusione delle infrastrutture gas, con riferimento unicamente a quelle esistenti da convertire ‘hydrogen ready’, dal supporto dei finanziamenti europei, considerato sia che i combustibili gassosi continueranno a svolgere un ruolo essenziale (contribuendo nel 2050 al 20 per cento del mix energetico Ue rispetto all'attuale 22 per cento con 2/3 green gas e 1/3 gas naturale), in particolare nei settori in cui l'elettrificazione non è tecnicamente fattibile, sia che tale esclusione potrebbe rallentare gli investimenti infrastrutturali funzionali alla transizione verso i nuovi green gas e vettori energetici come l'idrogeno”.

Intanto, sulla revisione del regolamento Ten-E prosegue il ciclo di audizioni in commissione Industria del Senato: oggi è la volta di Acer.