

Energia: imprese italiane guardano con interesse a revisione della Dafi e sviluppo filiera Gnl

Roma, 23 giu 13:57 - (Agenzia Nova) - Le prospettive della filiera italiana del Gas naturale liquefatto (Gnl) nell'ambito della revisione della Direttiva europea sui combustibili alternativi (Dafi), lo stato dell'arte della rete infrastrutturale e le opportunità nello sviluppo del trasporto di combustibili alternativi sia in chiave economica che ambientale nel processo di decarbonizzazione. Questi i temi al centro del primo panel del webinar "Filiera italiana Gnl nella revisione della Dafi", secondo appuntamento del Webshow di ConferenzaGNL. La prima discussione di oggi ha visto protagoniste le imprese. Tommaso Franci, responsabile Sslng Watch di Ref-e, ha introdotto le questioni pendenti evidenziando dei "ritardi" soprattutto in merito alla realizzazione della rete infrastrutturale del trasporto dei combustibili, in particolare nel trasporto marittimo "non tanto per mancanza di infrastrutture ma soprattutto per la difficoltà di sviluppo degli investimenti nella flotta alimentata a Gnl", ha spiegato. Inoltre secondo Franci, al momento non ci sarebbe "un atteggiamento chiaro" sul settore da parte dell'Unione europea "che non intende sfruttare la filiera Gnl". Per questo, ha sottolineato "c'è la necessità di un salto di qualità di tutta la filiera all'interno del dibattito per incardinarla negli obiettivi di decarbonizzazione e considerare alcune problematiche come quella del metano che sono state sottovalutate". Per Fabrizio Visco, technical director di Marine Engineering Services, esiste una "crescente richiesta di impianti di stoccaggio di piccola capacità che possono essere sia realtà onshore che di tipo galleggiante". In particolare, ha ricordato Visco, questo tipo di depositi serve "per navi da bunkeraggio di piccole dimensioni". In questo contesto, Roberto Madella, general manager di Higas, ha spiegato ad esempio che il deposito costiero di Gnl presso il porto di Oristano sarà pronto entro la fine dell'anno. "Entro novembre ci saranno uno o più serbatoi operativi per la distribuzione del Gnl e finalmente sarà possibile l'approvvigionamento", ha detto Madella osservando che il metano in arrivo "è in questo momento molto più conveniente di altri combustibili".

Nel dettaglio del processo di revisione della Dafi, Simona D'Angelosante, energy transition stakeholder engagement manager di Snam, ha sottolineato come la direttiva sia un "giusto strumento per raggiungere obiettivi di decarbonizzazione perché lascia flessibilità ad ogni paese membro per raggiungere i propri target". D'Angelosante ha sottolineato l'impegno di Snam nel partecipare alle attività finalizzate alla revisione della Dafi, rimarcando come tutti i carburanti debbano rimanere all'interno della direttiva per "essere trattati allo stesso livello" e la necessità di allargare il perimetro del quadro normativo al trasporto ferroviario e alla movimentazione degli scali aeroportuali. Per Marika Venturi, institutional relations, regulation and commercial manager di Olt, il 2021 potrebbe essere l'anno buono per garantire le forniture di "combustibili liquidi", come ad esempio nel porto sardo. D'altra parte, Venturi ha rilevato la necessità di una maggiore semplificazione dei procedimenti autorizzativi ricordando in questo senso il lavoro all'interno del Mise in merito alla stesura di un decreto semplificazione che potrebbe favorire l'iter delle autorizzazioni dei nuovi depositi. Inoltre la dirigente ha auspicato che nella nuova Dafi ci siano riferimenti ad incentivi fiscali oppure possibili finanziamenti europei a "supporto dello sviluppo del settore". Per Michele Ziosi, vp institutional relations Europe, Middle East, Africa and Asia Pacific di Cnh Industrial, la Dafi ha contribuito a sviluppare il mercato del Gnl e messo in piedi un approccio integrato. Questo tipo di mercato, ha ricordato Ziosi, produce un vantaggio di tipo ambientale grazie ad una maggiore sostenibilità ambientale e una ridotta emissione di Co2 con costi di servizio inferiori. (Gad)

© Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Energia: la ricetta delle associazioni, revisione Dafi si regga su neutralità tecnologica

Roma, 23 giu 15:00 - (Agenzia Nova) - La revisione della Direttiva europea sui combustibili alternativi (Dafi) dovrebbe reggersi sul pilastro della neutralità tecnologica in modo da non creare eventuali discriminazioni ai danni della filiera del Gas naturale liquefatto (Gnl). Per questo in un'ottica di decarbonizzazione è auspicabile inoltre un processo di semplificazione normativa che possa favorire le realtà imprenditoriali italiane impegnate nel mercato dei combustibili alternativi, quali il Gnl. Questi i principali spunti emersi durante il secondo panel del webinar "Filiera italiana Gnl nella revisione della Dafi", secondo appuntamento del Webshow di ConferenzaGNL. Proprio sulla necessità di ragione in una ottica di "mix delle fonti" nell'ambito dell'approvvigionamento energetico, Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, ha rilevato che il Gnl riveste un ruolo di primo piano nel processo di transizione verso l'obiettivo di decarbonizzazione. Questa, ha rimarcato, sarà la grande sfida che attende il nostro paese anche in funzione del Green deal europeo e dello stesso piano di rilancio Next Generation Eu. Ciononostante, osserva Soria, la questione dell'autorizzazione unica resta tra i nodi cruciali da sciogliere. Da Andrea Arzà, presidente di Federchimica Assogasliquidi, è arrivato un giudizio

sostanzialmente positivo alla direttiva, “che ha consentito a tutta la filiera e industria di potere avere un quadro di riferimento chiaro che ha consentito di fare molti investimenti privati a sostegno di questo mercato che all’inizio era solo potenziale”. Inoltre, ha ricordato Arzà, l’impegno dei ministeri competenti in Italia ha dato un “grande contributo e vicinanza all’industria per agevolare il percorso ad un mercato che stava nascendo”. Per questo, ha auspicato il presidente di Federchimica Assogasliquidi, la revisione della Dafi potrà dare “maggiore impulso” alla prospettiva dell’intera filiera. “Contiamo di avere il sostegno sia delle industrie importanti che delle istituzioni italiane affinché venga evitato il rischio da parte dell’Unione europea di fissare obiettivi legati alle emissioni che siano cogenti per ogni singolo paese. Ogni paese - ha evidenziato Arzà - ha le sue caratteristiche che non offrono lo spazio per ricever
dei
diktat”.

La centralità della neutralità tecnologica nella nuova Dafi è stata rivendicata anche dalla presidente di Ngv Italy, Mariarosa Baroni, secondo cui l’Italia “ha bisogno di essere sempre più tecnologicamente neutrale”, ricordando gli enormi progressi compiuti nel nostro paese in chiave di utilizzo del Gnl negli ultimi due anni. Passi in avanti che hanno portato l’Italia ad essere prima per uso di questo combustibile e secondo paese al mondo per utilizzo di biometano. Franco Del Manso, responsabile rapporti internazionali, ambientali e tecnici di Unione Petrolifera, ha ricordato che la neutralità tecnologica va preservata anche se “non lo è affatto in diverse normative comunitarie”. “Questo non è accettabile, nessuna tecnologia deve essere esclusa e tutte quelle che consentano di raggiungere degli obiettivi devono avere spazio in questa attività”, ha aggiunto Del Manso secondo cui “stiamo andando verso una decarbonizzazione di carburanti soprattutto quelli liquidi”, che andranno trasportati nella rete infrastrutturale esistente. Per questo la Defi, ha rimarcato, “non può prescindere da questo aspetto”. Un problema legato ai tempi e alle scadenze che saranno inclusi nella revisione della Dafi è stato posto invece da Andrea Gerini, segretario generale di Ngva Europe. “C’è il rischio di una fuga in avanti e proiettare” in un futuro troppo remoto a emissioni zero, ha evidenziato. “Recentemente abbiamo incontrato il commissario Ue ai Trasporti Adina Valean a cui abbiamo chiesto di porre attenzione alla parola transizione che rischia di creare incertezze a livello di investimenti”, ha affermato il segretario generale di Ngva Europe facendo riferimento in particolare al settore del trasporto marittimo che soffrirebbe dell’eventuale carattere transitorio del Gnl.

Per Calogero Burgio, presidente di MEDports association sustainability committee, serve costruire una filiera del Gnl stabile date le conseguenze dovute alla crisi di Covid-19 che ha prodotto un generale “riposizionamento” di tutte le consegne a medio o breve termine nel settore navale in generale, come confermato ad esempio dello stop a nuove costruzioni da parte della compagnia di navigazione Norwegian Cruise Line. Mentre Antonio Errigo, vice direttore generale di Alis, si è detto d’accordo sulla necessità di semplificare le normative vigenti in funzione di una ridefinizione della Dafi, Valeria Mangiarotti, delegata europea per l’ambiente di Medcruise, ha sottolineato come a livello di crocieristica solo la Spagna sarebbe veramente pronta ad “accogliere” le navi nei propri porti in questo ambito su cui Medcruise ha sempre rivestito grande interesse. (Gad)

© Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Energia: al webinar su filiera italiana Gnl vanno in onda gli Stati generali sulla Dafi

Roma, 23 giu 17:02 - (Agenzia Nova) - Il ruolo del Gas naturale liquefatto (Gnl) sarà di primaria importanza in questa fase di transizione della diversificazione delle fonti energetiche nell’ottica di decarbonizzazione. Ma oggi più che mai in un contesto di incertezza economica dettato dalla crisi coronavirus, la revisione della Direttiva europea sui combustibili alternativi (Dafi) non deve essere incentrata su “fughe in avanti” o “impronte ideologiche” ma puntare dritta sul principio di neutralità tecnologica in modo da favorire anche la filiera del Gnl. Queste le conclusioni e le riflessioni emerse durante il webinar “Filiera italiana Gnl nella revisione della Dafi”, secondo appuntamento del Webshow di ConferenzaGNL. Un dibattito che ha visto rappresentati delle imprese, associazioni e istituzioni discutere delle prospettive del mercato di gas naturale, Gnl e Gas naturale compresso (Gnc), biometano ed idrogeno. In quello che il presidente del comitato scientifico della ConferenzaGNL, Sergio Garribba, non ha esitato a definire quasi “gli Stati generali della nuova Dafi”, i relatori hanno fatto un punto della situazione del processo di revisione della direttiva 2014/94 sulle infrastrutture e i combustibili alternativi (Dafi) prevista dal Green deal Ue, di cui è terminata il 4 maggio la prima fase. In particolare Garribba ha posto l’attenzione sulle “future incertezze” dovute all’attuale scenario post-Covid-19 su cui “va fatta un’analisi dei ritardi al fine di intervenire sulle incertezze che possono essere accentuate” in tale contesto. Per questo, ha ricordato il professor Garribba, sarebbe dannosa “una

impronta ideologica” nel ridefinire la direttiva europea quanto piuttosto auspicabile un approccio “neutrale” rispetto al tema dei carburanti. A ciò, ha evidenziato Garribba, dovrebbe andare ad intersecarsi un maggiore coinvolgimento delle istituzioni finanziarie, senza dimenticare per quanto riguarda l’Italia gli “alleati europei come Grecia, Spagna e forse Francia, Germania” oltre ai paesi che affacciano sul Mediterraneo.

In questo contesto, Daniele Bosio, co-presidente di West-Med e diplomatico del Maeci, ha ricordato il ruolo italiano nell’iniziativa WestMED istituita per aiutare le istituzioni pubbliche, le comunità locali e gli imprenditori di entrambe le sponde del Mediterraneo occidentale a sviluppare insieme progetti marittimi locali e regionali. “Lo sviluppo del trasporto sostenibile, così come trattato nel quadro delle iniziative del WestMed acquisisce ora un piano centrale”, ha spiegato Bosio evidenziando il contributo dato in tal senso dalla presidenza italiana dell’iniziativa che ha portato all’istituzione di un gruppo tecnico per il green shipping. Anche il diplomatico ha rilevato che il dibattito in sede europea sul Gnl risulta “a volte ostaggio di valutazioni ideologiche” mentre il testo della direttiva è comunque in linea con il principio “di neutralità tecnologica, punto oggetto di molti dibattiti”. Guido Di Napoli, dirigente Mise a capo della divisione mercato e logistica dei prodotti petroliferi e dei carburanti, ha sottolineato che quello del mercato Gnl sarà “protagonista” nella fase di transizione di cui “non sappiamo quanto durerà”. Di Napoli ha posto l’accento sulla questione delle autorizzazioni e del ruolo importante svolto in tal senso dalle amministrazioni locali, quali le regioni.

Il parlamentare europeo e già relatore per la Dafi, Carlo Fidanza, ha invece auspicato che il Green deal annunciato dalla Commissione europea non abbia un approccio eccessivamente “normativo” ma che sia frutto di un equilibrio tra le previsioni e le regole. “Noi siamo preoccupati di un approccio al Green deal troppo regolatorio, c’è un tema di approccio complessivo di cui ovviamente il ruolo del Gnl ha un aspetto fondamentale in questa transizione”, ha affermato Fidanza aspettandosi che la direttiva venga in ogni caso confermata e non derubricata in un nuovo regolamento, in quanto “ci porterebbe ad una spinta verso l’elettrico” a sfavore del Gnl. Il dirigente del Mit, Domenico Impagliazzo, ha evidenziato come rispetto al trasporto di combustibile Gnl sia necessario intervenire proprio sulle unità navali di trasporto, in quanto si tratta ad oggi “dell’elemento mancante della catena”.

Nel primo panel del webinar di oggi sono state protagoniste le imprese. Tommaso Franci, responsabile Ssing Watchdi Ref-e ha ricordato i troppi “ritardi” soprattutto in merito alla realizzazione della rete infrastrutturale del trasporto dei combustibili, in particolare nel trasporto marittimo “non tanto per mancanza di infrastrutture ma soprattutto per la difficoltà di sviluppo degli investimenti nella flotta alimentata a Gnl”. Inoltre secondo Franci, al momento non ci sarebbe “un atteggiamento chiaro” sul settore da parte dell’Unione europea “che non intende sfruttare la filiera Gnl”. Di una crescente richiesta di impianti di stoccaggio di piccola capacità che possono essere sia realtà onshore che di tipo galleggiante ha parlato, invece, Fabrizio Visco, technical director di Marine engineering services. Mentre, Roberto Madella, general manager di Higas, ha fornito come esempio di il deposito costiero di Gnl presso il porto di Oristano che sarà pronto entro la fine dell’anno. “Entro novembre ci saranno uno o più serbatoi operativi per la distribuzione del Gnl e finalmente sarà possibile l’approvvigionamento”, ha detto Madella spiegando che il metano in arrivo “è in questo momento molto più conveniente di altri combustibili”. Simona D’Angelosante, energy transition stakeholder engagement manager di Snam, ha sottolineato come la revisione della direttiva sia un “giusto strumento per raggiungere obiettivi di decarbonizzazione perché lascia flessibilità ad ogni paese membro per raggiungere i propri target”. Snam resta impegnata, ha osservato, nella revisione della Dafi, rimarcando come tutti i carburanti debbano rimanere all’interno della direttiva per “essere trattati allo stesso livello” oltre alla necessità di allargare il perimetro del quadro normativo al trasporto ferroviario e alla movimentazione degli scali aeroportuali.

La posizione delle associazioni del settore è sembrata in linea con quella delle aziende, in particolare sulla necessità che la revisione della Dafi dovrebbe reggersi sul pilastro della neutralità tecnologica. Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, ha osservato che il Gnl riveste un ruolo di primo piano nel processo di transizione verso l’obiettivo di decarbonizzazione in una ottica di “mix delle fonti”. Andrea Arzà, presidente di Federchimica Assogasliquidi, ha riconosciuto che la direttiva ha consentito all’industria di potere avere un “quadro di riferimento chiaro che ha consentito di fare molti investimenti privati a sostegno di questo mercato che all’inizio era solo potenziale”. Per questo, ha auspicato il presidente di Federchimica Assogasliquidi, la revisione della Dafi potrà dare “maggiore impulso” alla prospettiva dell’intera filiera. “Contiamo di avere il sostegno sia delle industrie importanti che delle

istituzioni italiane affinché venga evitato il rischio da parte dell'Unione europea di fissare obiettivi legati alle emissioni che siano cogenti per ogni singolo paese. Ogni paese ha le sue caratteristiche che non offrono lo spazio per ricever dei diktat", ha aggiunto. D'accordo sulla centralità della neutralità tecnologica nella nuova Dafi, anche la presidente di Ngv Italy, Mariarosa Baroni.

Franco Del Manso, responsabile rapporti internazionali, ambientali e tecnici di Unione Petrolifera, ha ricordato come questo aspetto non sarebbe riconosciuto in alcune normative comunitarie. "Questo non è accettabile, nessuna tecnologia deve essere esclusa e tutte quelle che consentano di raggiungere degli obiettivi devono avere spazio in questa attività", ha aggiunto Del Manso. Andrea Gerini, segretario generale di Ngva Europe, ha invece ricordato come nella direttiva siano importanti i tempi e alle scadenze che saranno inclusi nella sua revisione. "C'è il rischio di una fuga in avanti e proiettare" in un futuro troppo remoto a emissioni zero, ha evidenziato. Per Calogero Burgio, presidente di MEDports association sustainability committee, serve costruire una filiera del Gnl stabile date le conseguenze dovute alla crisi di Covid-19 che ha prodotto un generale "riposizionamento" di tutte le consegne a medio o breve termine nel settore navale in generale. Infine è stato reso noto che la prossima ConferenzaGnl si svolgerà a Bologna dal 5 al 7 maggio del 2021. (Gad)

© Agenzia Nova - Riproduzione riservata