

[stampa](#) | [chiudi](#)

Copyright © RIP Srl  
Gas Naturale - GPL - GNL

giovedì 25 giugno 2020

di L.M.P.

## Gnl e Dafi, il settore al giro di boa

*Il dibattito al webinar ConferenzaGnl. "Successo della direttiva su downstream e trasporto pesante, mezzo fallimento su infrastrutture, iter e trasporto marittimo"*



Semplificazione dell'iter autorizzativo e tutela del principio di neutralità tecnologica. Sono queste le linee guida indicate dal settore del Gnl in vista della revisione della Dafi da parte della Commissione europea e a cui è stato dedicato il secondo webinar di ConferenzaGnl che si è tenuto ieri (23 giugno 2020, ndr).

Hanno partecipato ai lavori Tommaso Franci (Ref-e), Fabrizio Visco (Marine Engineering Services MES), Roberto Madella (HIGAS), Simona D'Angelosante (Snam), Michele Ziosi (Cnh Industrial), Marika Venturi (OLT), Andrea Arza` (Federchimica Assogasliquidi), Mariarosa Baroni (NGV Italy), Calogero Burgio (MEDports), Franco Del Manso (Unione Petrolifera), Antonio Errigo (ALIS), Andrea Gerini (NGVA Europe), Valeria Mangiarotti (MEDCRUISE), Ilaria Restifo (Environmental Defence Fund), Dario Soria (Assocostieri), Daniele Bosio (WEST-MED, MAECI), Carlo Fidanza (Europarlamentare), Sergio Garribba (ConferenzaGNL), Guido Di Napoli (Mise) e Domenico Impagliazzo (Mit).

**Franci** ha definito la Dafi un "grande successo" per il downstream e per il trasporto pesante, entrambi andati oltre le attese nelle previsioni per il 2020, mentre è stato un "mezzo fallimento" se si guarda alle infrastrutture, alle procedure autorizzative e al trasporto marittimo, in questo caso in riferimento ai mezzi che alle infrastrutture dedicate.

**Visco (MES)** e **Madella (Higas)** hanno fatto il punto sullo stato dei lavori proprio su questi ultimi due punti sul progetto di Oristano (v.Staffetta 23/6, id.).

**D'Angelosante (Snam)** ha difeso il principio di neutralità tecnologica, da preservare anche nella nuova Dafi, auspicando che la nuova direttiva europea allarghi il suo raggio d'azione anche a trasporto ferroviario e ai mezzi di trasporto all'interno degli aeroporti. Per la dirigente di Snam la Dafi è, inoltre, "uno strumento giusto", in grado di assicurare ad ogni Paese un certo grado di "flessibilità per preparare una propria strategia" sul tema dei trasporti e della mobilità.

**Venturi (OLT)** ha individuato nella semplificazione autorizzativa "un punto principale per questo genere di infrastrutture" e ha auspicato un piano di incentivi attraverso una revisione della tassazione, l'utilizzo dei finanziamenti europei e la creazione di Zes, Zone economiche speciali.

Per **Ziosi (Cnh Industrial)** la vecchia Dafi è stata fondamentale per far comprendere alle istituzioni "l'importanza della filiera Gnl", anche come punto di passaggio per arrivare all'idrogeno.

**Arza` (Assogasliquidi)** con riferimento alla Dafi ha voluto ringraziare i ministeri di Interno, Sviluppo economico e Trasporti per la loro vicinanza all'industria di "un mercato che stava nascendo" e ha condannato l'approccio "ideologico" che caratterizza il dibattito interno al sistema trasporti sul tema della decarbonizzazione.

**Baroni (NGV Italy)** ha difeso anche lei il principio della neutralità tecnologica e ha condannato le critiche che "rischiano di rovinare la Dafi": in particolare, non ha apprezzato l'atteggiamento della Commissione europea nell'esprimere la sua netta preferenza per l'elettrico – "citata 34 volte nel questionario della consultazione sulla Dafi, contro le 8 volte del Gnl, le 5 del Cng e le 10 dell'idrogeno" – e ricordando il ruolo di leader dell'Italia nel settore del gas naturale liquido.

**Gerini (NGVA Europe)** ha invitato a evitare "fughe in avanti al 2050, con lo shortcut delle altre tecnologie", ha espresso i suoi dubbi nel definire il Gnl una soluzione di transizione – "si rischia di creare incertezza negli operatori" – e ha a sua volta ribadito la necessità di preservare una neutralità tecnologica distinguendo l'infrastruttura dal prodotto riferendosi alla quota di biometano (17%) che già viene erogata nei punti di rifornimento.

**Del Manso (UP)** ha posto l'accento sulla decarbonizzazione dei carburanti liquidi e ha sottolineato che nella nuova Dafi non dovrà essere trascurata “una consistente azione di difesa dell'infrastruttura esistente”, perché “nessuna tecnologia deve essere esclusa”.

**Burgio (MedPorts)** si è associato ai timori espressi in precedenza da Gerini, sottolineando la titubanza di molti armatori che vedono il Gnl “come di transizione”, ha espresso i suoi dubbi per l'effettivo utilizzo attuale del biometano a scopo marittimo e ha ricordato che il settore dovrà fare i conti con l'effetto Covid che ha spinto molte compagnie a ripensare le commesse nel breve-medio termine.

**Errigo (Alis)** ha voluto sottolineare che la revisione della Dafi dovrà andare di pari passo con gli altri strumenti già citati nel corso della conferenza, quali la semplificazione delle procedure autorizzative, la creazione delle Zes e l'allargamento del campo di applicazione della nuova direttiva.

**Soria (Assocostieri)** si è detto d'accordo con la revisione della Dafi e ha insistito sulla necessità di assicurare il mix di fonti e sulla semplificazione delle procedure amministrative.

**Boesio (WestMed-Maeci)** ha parlato di riflessione avviata con la Commissione europea per coinvolgere i paesi del Nord Africa che si affacciano sul Mediterraneo nella fase di consultazione della nuova Dafi, “non dal punto legislativo ma per condividere principi e risultati attesi”.

Lato istituzioni, **Di Napoli (Mise)** ha riconosciuto che l'idrogeno ha un “appeal superiore, ma non sarà disponibile da domani”, mentre sul fronte delle procedure autorizzative, ricordando che non sarà più lui a seguire le pratiche, ha sostenuto che il problema – e la soluzione – dei tempi di attesa è di tipo normativo, “anche di rango costituzionale: l'energia è materia concorrente e quindi un ruolo decisivo lo giocano anche gli enti locali”.

**Impagliazzo (Mit)** ha evidenziato l'urgente necessità delle cosiddette bettoline per il rifornimento: “ci sono depositi a terra pronti per dare Gnl, ci sono navi a Gnl pronte a riceverlo: mancano le bettoline in grado di trasportarlo – ha spiegato il dirigente del ministero dei Trasporti – per questo penso che la situazione è critica”.

---

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.