

RASSEGNA STAMPA

LUGLIO 2018

23.07.18

CH
LA RIVISTA ITALIANA DEL GAS

STAKEHOLDER

LA RICERCA DI SOSTENIBILITÀ NELLA LOGISTICA MARITTIMA

◆ di Ivonne Carpinelli



Intervista a Dario Soria,
direttore generale
Assocostieri

Da 35 primavere Assocostieri rappresenta le aziende della logistica energetica supportandole su tematiche fiscali e doganali. Negli ultimi anni ha diffuso delle linee guida sulle normative di settore: dai vademecum autorizzativi per il Gnl alle indicazioni sull'applicazione Emas al codice di comportamento e sull'attuazione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.lgs. 231. In occasione dell'assemblea annuale del 29 maggio, inoltre, l'associazione ha dedicato un momento di approfondimento al tema "La logistica energetica punta sul green. Non solo adempimenti normativi ma soprattutto scelte strategiche e sostenibili". Ne abbiamo discusso con Dario Soria, direttore generale Assocostieri.

Come ha inciso e come inciderà su questo settore la ricerca di sostenibilità?

Assocostieri rappresenta in Italia la logistica energetica e riunisce le aziende di distribuzione energetica primaria che si occupano di: stoccaggio prodotti petroliferi, biocarburanti, Gpl e Gnl. Al momento ci stiamo concentrando maggiormente sullo sviluppo di una filiera del Gnl: la rappresentiamo un po' tutta, dai terminali di rigassificazione ai depositi fino alle bettoline tramite gli armatori associati. Questo carburante, meglio di altri, si presta alla transizione sostenibile della logistica marittima. Pertanto ci siamo fissati un obiettivo abbastanza ambizioso: sfruttare il Gnl per aumentare il bunkeraggio marino, che oggi in Italia tocca le circa 3 milioni di tonnellate, quale effetto soste-

tutivo e di incremento. Ci sono ampi margini di crescita guardando alle navi che arrivano in Italia e vogliono convertirsi ai carburanti alternativi.

Il comparto dei trasporti è tra i più inquinanti a livello mondiale. Nel processo di decarbonizzazione perché conviene puntare sul Gnl?

Dal 1° gennaio 2020 l'International maritime organization (Imo) ha imposto l'impiego di combustibili marittimi con tenori di zolfo inferiori all'attuale 3,5% e in particolare pari allo 0,5% (0,1% nelle aree Seca). La direttiva Dafi sui carburanti alternativi ha stabilito la presenza nei porti marittimi di punti di rifornimento a Gnl entro il 31 dicembre 2025. Il gas naturale liquefatto è il carburante che meglio si adatta a questo scenario, con un trend di produzione globale in crescita del 12%, del 9% solo nel primo trimestre 2018, e con circa 500 metanieri in circolazione nel 2017. Questi sono i numeri da cui partiamo per creare l'infrastruttura in Italia. L'urgenza è ottenere le autorizzazioni sui depositi, in particolare gli small scale. Sono otto le iniziative in corso: su sette siti di stoccaggio tre hanno già ricevuto l'ok. In più contiamo il terminale di rigassificazione a Cagliari. Entro 4-5 anni saranno operativi una serie di piccoli depositi e avvieremo iniziative analoghe a Napoli, Livorno, Genova e Civitavecchia con tempi di costruzione di 1-2 anni.

Perché in Italia la filiera del gas naturale liquefatto stenta a decollare?

Un importante tassello che manca in Italia per completare la filiera è quello delle bettoline, fondamentale per stimolare l'utilizzo del Gnl in forma liquida. Riusciremo a chiuderla quando gli associati "switcheranno" alle bettoline a Gnl. Come Associazione sta a noi cercare di rimuovere, interfacciandoci con i vari stakeholder, i vincoli che limitano la crescita del Gnl in Italia, tra cui figurano, secondo una scala di priorità, aspetti fiscali, vincoli doganali e ambientali, porti etc.

Il micro-Gnl potrebbe essere la giusta soluzione per la metanizzazione della Sardegna?

Quella dello small scale è una delle soluzioni al vaglio da anni per la metanizzazione della Sardegna. La soluzione è anche contemplata dalla Strategia energetica nazionale (Sen) perché più flessibile e modulare di altre: può dare capillarità alla distribuzione sull'Isola e il numero di depositi può aumentare. A Oristano contiamo tre iniziative per lo

sviluppo di depositi a Gnl e una a Porto Torres; nel porto di Cagliari c'è un terminal Gnl. C'è poi l'annuncio, cui non ha ancora fatto seguito un'autorizzazione ministeriale, di un terminale di rigassificazione a Porto Torres, che sarebbe di tipo flottante (con lo stoccaggio in mare e la rigassificazione a terra) e potrebbe coprire da solo tutta la domanda sarda. Scenario che spinge una serie di riflessioni: da quelle sull'approvvigionamento, che dovrà contare almeno due nodi per la regola "n-1" del Mise, a quelle sullo small scale, che va nuovamente analizzato sentito anche il parere dell'Arera. Non c'è dubbio che il Gnl sia un'ottima opportunità, per la Sardegna come per il Paese, e tramite incontri in Regione con il Presidente dell'Autorità di sistema cercheremo di creare il concetto di filiera locale: stoccaggio, distribuzione e vendita al cliente. Credo sia la strategia vincente.

Bloomberg new energy finance stima che il consumo di gas naturale liquefatto raddoppierà entro il 2030. Quanto questo trend potrebbe incidere sull'andamento dei prezzi?

L'andamento dei prezzi seguirà l'evolversi del mercato. Chi investe oggi, acquistando una nave da crociera o una bettolina, fa una scommessa e potrà avere un vantaggio competitivo nel medio-lungo periodo, soprattutto visto la non sostenibilità dei combustibili a più alto contenuto di zolfo. Ci aspettiamo un sostegno al Gnl impiegato nell'autotrazione, più che per il bunkeraggio. La soluzione del deposito small scale è il giusto compromesso: consente di avere uno stoccaggio per l'autotrazione sfruttabile anche per il comparto marittimo.



A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING