

RASSEGNA STAMPA

DICEMBRE 2020

16.12. 20



Paolo Uggè torna alla guida di Confrtrasporto

Paolo Uggè prende il posto di Fabrizio Palenzona in Confrtrasporto, la più rappresentativa confederazione dei trasporti e della logistica in seno a Confcommercio. La decisione è arrivata qualche giorno fa dal Comitato esecutivo di Confrtrasporto. I vicepresidenti sono Manuela Bertoni (Unitai), di Varese. Luigi Merlo (Federlogistica), Stefano Messina, (AssArmatori), e Gian Enzo Duci (Federagenti). Pasquale Russo è stato confermato segretario generale. Mentre Fabrizio Palenzona seguirà più da vicino l'attività di Confcommercio Imprese per l'Italia, con particolare attenzione ai temi del trasporto.

Uggè torna dopo 2 anni

Già in carica dal 2015 al 2018, Uggè riprende il comando di un sistema che rappresenta 130 associazioni territoriali. "Riparte e si rafforza all'interno di Confcommercio il peso dell'unica confederazione voluta da Carlo Sangalli". **Le prime parole di Uggè.** "Una presenza diventata negli anni l'unica vera rappresentanza della confederazione del trasporto e della logistica". Ha aggiunto, intanto, Uggè il nuovo numero uno Confrtrasporto.

Confrtrasporto in numeri

Intanto, ecco qualche numero. **L'autotrasporto** esprime la forza di 15mila imprese. Ha un parco di 165mila veicoli e 245mila addetti per un fatturato annuo di 20 miliardi di euro. **Federlogistica** conta 5mila addetti e un fatturato annuo superiore a 1 miliardo. **Assocostieri** è l'associazione dei depositi costieri fiscali e doganali delle aziende di logistica energetiche produttrici di biocarburanti. Un totale di 70 aziende, circa 6mila addetti e 15 miliardi di fatturato annuo. **AssArmatori** è la nuova realtà italiana del mondo armatoriale. Riunisce la quasi totalità del cabotaggio nazionale passeggeri e merci. Venti compagnie marittime, 460 navi, oltre 60mila addetti tra marittimi e amministrativi.

Altri numeri

Mentre, **Clia**, è la più grande associazione del settore crocieristico. Prima della pandemia faceva viaggiare ogni anno 23 milioni di passeggeri. **Federagenti**, la Federazione nazionale degli agenti e raccomandatori marittimi, ha 470 agenzie associate, con circa 5mila addetti, presenti in tutti i porti nazionali. **Completano il quadro le federazioni Fedepiloti, Angopi, Unasca e Unrae, che aderiscono a Confcommercio.**

02.12.20

Today@
STAFFETTA QUOTIDIANA
DAL 1923 - IL QUOTIDIANO DELLE FONTI DI ENERGIA

BioGnl, partono altri due impianti di produzione

Venerdì si è tenuta la seconda giornata dell'evento "Il Gnl nel corridoio euro-mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e Liguria", organizzato dalla Regione Liguria e dalla Città metropolitana di Genova con la collaborazione di Conferenza Gnl. Hanno partecipato le associazioni di categoria e i soggetti istituzionali. In particolare, Dario Soria di Assocostieri ha fatto il punto sui depositi costieri, mentre della produzione di bioGnl ha parlato Licia Balboni di Federmetano. Francesco Di Sarcina dell'autorità portuale Mar Ligure Orientale ha offerto qualche dettaglio sul progetto Snam di Panigaglia. Claudia Checchi di Ref-E ha illustrato il quadro economico del settore.

I **depositi costieri** in Italia, tra impianti e progetti, sono 17. **Assocostieri** ne ha disegnato la mappa: oltre ai depositi attivi (Panigaglia, Olt e Adriatic Lng) o già autorizzati (i due di Edison a Oristano e Ravenna e quello Higas a Oristano), hanno attivato l'iter autorizzativo il costiero di Porto Marghera e i due Edison a Brindisi e Napoli, mentre sono ancora in fase di studio i progetti di Genova, Livorno, Crotone, Augusta e Porto Torres e i progetti in Sardegna di Isgas a Cagliari e di Ivi Petrolifera a Oristano. Infine, il progetto di Olbia (v. *Staffetta 23/10*) da 40mila mc: alla *Staffetta* risulta si tratti di un progetto di Fiamma 2000.

Assocostieri ha fatto il punto anche sulla **normativa**. Nell'ambito dei dialoghi con le istituzioni, Soria ha riferito: "avremo

un incontro, insieme anche ai colleghi di **Assogasliquidi**, sul tema della fiscalità. Assocostieri si è dato l'obiettivo di ottenere l'esenzione di accisa per il Gnl e il Gpl entro l'anno". Inoltre, ha aggiunto, "è importante che il Gnl non sia assoggettato ai vincoli di deposito e circolazione tipici degli oli minerali, e questo sembra che si otterrà".

Un quadro sugli impianti di **biometano** e **bioGnl** è venuto da **Federmetano**. Balboni ha detto che in Italia ci sono 11 impianti che producono biometano da rifiuti urbani, uno da scarti agricoli a Faenza, uno da acque e fanghi di depurazione nel milanese, 2 impianti sperimentali di Iren e Herambiente, più "alcuni altri impianti da materiali agricoli". Sono 3 invece i progetti per la produzione di bioGnl: l'impianto di Lucra96 in collaborazione con Siad a Lodi, che ha iniziato la produzione a inizio mese (v. *Staffetta 03/11*), e i progetti di Candiolo e Novi Ligure. A **Candiolo** la Cooperativa Speranza ha avviato venerdì la produzione di bioGnl da scarti agricoli e da allevamento. A quanto riferito alla *Staffetta*, la Cooperativa conta di iniziare la commercializzazione entro la fine della settimana. L'impianto di Candiolo ha una capacità di 6 t/g e il bioGnl prodotto verrà utilizzato da Maganetti Spedizioni, che si rifornirà nel proprio distributore di Gera Lario (CO) (v. *Staffetta 19/03/19*). A **Novi Ligure** Ecospray Technologies, in collaborazione con il gestore discarica Srt, produrrà bioGnl da rifiuti per il punto vendita Ratti Carburanti di Novi Ligure. A quanto riferiscono, Ecospray è pronta a iniziare la produzione ma è in attesa dell'autorizzazione di Enel per il cogeneratore. L'impianto, che ha una capacità di 1 t/g, dovrebbe cominciare la produzione a metà dicembre e la commercializzazione subito dopo. Secondo l'azienda, questa sarebbe la prima produzione di bioGnl da rifiuti in Europa.

Per quanto riguarda il progetto Snam a **Panigaglia, Di Sarcina** ha chiarito alcuni punti. Ricordiamo che Snam ha chiesto l'autorizzazione per portare, tramite un traghetto, le autobotti che trasportano il gas dal porto di La Spezia al rigassificatore di Panigaglia – di difficile accesso via terra (v. *Staffetta 20/11*). “Nell’ultima interlocuzione che ho avuto con Snam – ha detto Di Sarcina –, mi danno notizia che il traghetto credo sia in produzione, ed è un traghetto elettrico. Stanno cercando di mettersi d’accordo con i gestori delle aree portuali per avere un punto d’imbarco e di sbarco di questo traghetto all’interno del porto commerciale”.

Checchi ha mostrato una presentazione sui **driver del prezzo** per il Gnl. Dalle analisi di **Ref-e** emerge che il prezzo del Gnl big scale sia il driver del prezzo del gas europeo. A sua volta, il prezzo del Gnl big scale è guidato dal prezzo del petrolio, ma ciò avviene solo nei momenti di mercato Gnl corto. Per lo small scale, lo sconto del Gnl sul gasolio è volatile, ma elevato per il trasporto pesante e atteso in risalita per il bunker. I prezzi alla pompa seguono quelli dell’import, ma con ritardo. A pesare sono soprattutto i costi di logistica. In ogni caso, Ref-e ha calcolato che il Covid ha scalfito solo marginalmente la domanda di Gnl, che è cresciuta del 3% contro il 5% atteso. (23/11)

02.12.20



Paolo Uggè torna alla guida di Confraspporto

Paolo Uggè prende il posto di Fabrizio Palenzona in Confraspporto, la più rappresentativa confederazione dei trasporti e della logistica in seno a Confcommercio. La decisione è arrivata qualche giorno fa dal Comitato esecutivo di Confraspporto. I vicepresidenti sono Manuela Bertoni (Unitai), di Varese. Luigi Merlo (Federlogistica), Stefano Messina, (AssArmatori), e Gian Enzo Duci (Federagenti). Pasquale Russo è stato confermato segretario generale. Mentre Fabrizio Palenzona seguirà più da vicino l'attività di Confcommercio Imprese per l'Italia, con particolare attenzione ai temi del trasporto.

Uggè torna dopo 2 anni

Già in carica dal 2015 al 2018, Uggè riprende il comando di un sistema che rappresenta 130 associazioni territoriali. "Riparte e si rafforza all'interno di Confcommercio il peso dell'unica confederazione voluta da Carlo Sangalli". **Le prime parole di Uggè.** "Una presenza diventata negli anni l'unica vera rappresentanza della confederazione del trasporto e della logistica". Ha aggiunto, intanto, Uggè il nuovo numero uno Confraspporto

Confraspporto in numeri

Intanto, ecco qualche numero. **L'autotrasporto** esprime la forza di 15mila imprese. Ha un parco di 165mila veicoli e 245mila addetti per un fatturato annuo di 20 miliardi di euro. **Federlogistica** conta 5mila addetti e un fatturato annuo superiore a 1 miliardo. **Assocostieri** è l'associazione dei depositi costieri fiscali e doganali delle aziende di logistica energetiche produttrici di biocarburanti. Un totale di 70 aziende, circa 6mila addetti e 15 miliardi di fatturato annuo. **AssArmatori** è la nuova realtà italiana del mondo armatoriale. Riunisce la quasi totalità del cabotaggi nazionale passeggeri e merci. Venti compagnie marittime, 460 navi, oltre 60mila addetti tra marittimi e amministrativi.

Altri numeri

Mentre, **Clia**, è la più grande associazione del settore crocieristico. Prima della pandemia faceva viaggiare ogni anno 23 milioni di passeggeri. **Federagenti**, la Federazione nazionale degli agenti e raccomandatari marittimi, ha 470 agenzie associate, con circa 5mila addetti, presenti in tutti i porti nazionali. **Completano il quadro le federazioni Fedepiloti, Angopi, Unasca e Unrae, che aderiscono a Confcommercio.**

02.12.20


MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Assocostieri 'mappa' tutte le opzioni per il bunkeraggio di GNL

Lo studio è stato realizzato nell'ambito del progetto italo-francese TDI RETE-GNL, mirato a definire standard internazionali per il rifornimento navale di gas naturale liquefatto

Si è concluso pochi giorni fa, con la presentazione dei risultati in modalità digitale, il progetto "TDI RETE-GNL, Tecnologie e Dimensionamento di Impianti per la RETE di distribuzione primaria di GNL nei porti dell'area transfrontaliera", finanziato dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale, Interreg-maritime Italia-Francia.

Lo studio, che ha riguardato nello specifico le aree di Marsiglia e della Corsica per la Francia e le regioni Sardegna e Liguria per l'Italia, aveva lo scopo di mappare lo stato dell'arte del bunkeraggio di GNL individuando standard tecnologici e procedure comuni e beneficio dei porti italiani ed è stato realizzato dal Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture dell'Università di Genova, insieme ad una serie di partner tra cui Assocostieri, l'associazione italiana degli operatori della logistica energetica.

"La nostra società di consulenza in-house, Assocostieri Servizi, ha ottenuto, nell'ambito di questo progetto, l'incarico di svolgere una ricognizione di tutte le tipologie di rifornimento di navi a GNL utilizzate a livello globale, analizzandone le caratteristiche tecniche ed economico-finanziarie e confrontandole quindi con la realtà italiana" ha spiegato a *Ship2Shore* Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri.

Per svolgere questo lavoro sono state innanzitutto individuate 3 macro tipologie di bunkeraggio, truck-to-ship, port-to-ship e ship-to-ship, ed ognuna è stata a sua volta suddivisa in 5 diverse categorie a seconda delle caratteristiche specifiche: "Sono state così messe sotto la lente d'ingrandimento 15 diverse modalità di bunkeraggio di GNL, e per ognuna i nostri analisti hanno preso in considerazione una vasta serie di parametri, sia dal punto di vista tecnico sia economico-finanziario. Nel primo caso – ha precisato Soria – per esempio è stata valutata l'efficienza energetica, ovvero il rapporto tra volume di gas stoccato e quantità di prodotto effettivamente trasferito a bordo, mentre nel secondo sono stati analizzati capex e opex di ogni singola soluzione di rifornimento".

Al termine di questo lavoro ognuna delle ipotesi considerate è stata quindi delineata in dettaglio con una serie di peculiarità. "L'obiettivo – ha proseguito il Direttore di Assocostieri – non era quello di individuare una soluzione che fosse migliore delle altre in senso assoluto, ma piuttosto quello di definire in modo chiaro e preciso le caratteristiche di ogni opzione, per lasciare poi agli operatori, porti, terminal e armatori, la facoltà di individuare la soluzione più adatta alle diverse esigenze".

E' infatti naturale che "a seconda della nave da rifornire, del porto in cui avviene il bunkeraggio, della distanza tra il luogo di carico del GNL e quello del rifornimento, un'opzione possa essere più adatta rispetto ad un'altra. Se infatti, per esempio, per un traghetto che copre sempre la stessa tratta potrebbe essere più sicura una modalità di rifornimento port-to-ship, per una nave che percorre itinerari variabili sarebbe più congeniale la flessibilità offerta dalla modalità ship-to-ship, e in questo caso anche la dimensione ideale della bettolina da utilizzare varierebbe in base al size dell'unità da rifornire".

Quello di cui Soria è certo è che questo studio, "che credo sia il primo mai fatto con queste caratteristiche" possa essere un utile strumento "al servizio degli operatori che poi devono effettivamente svolgere queste operazioni, siano essi i clienti o i fornitori del GNL". L'auspicio di Assocostieri è infatti "che si possa sviluppare anche in Italia una filiera del bunkeraggio di gas naturale liquefatto costituita da soggetti nazionali. Vorremmo che queste attività possano essere svolte con navi italiane che caricano il gas da depositi italiani, e speriamo che lo studio a cui abbiamo contribuito possa essere un valido strumento per facilitare questo processo".

Soria ha quindi concluso guardando al futuro e ricordando che "le infrastrutture per la logistica del GNL progettate oggi, dovranno tenere conto di uno scenario di lungo e contemplare un potenziale switch dal metano a nuovi combustibili ecosostenibili, come il bioGNL e l'idrogeno, che consentiranno di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dall'Unione Europea per il 2050. Non possiamo realizzare opere che saranno già fuori mercato tra 20 anni".

Augusta: un solo 'interessato' alla realizzazione del deposito di GNL

A questi due anni di distanza dal primo 'sondaggio di mercato', che aveva riscontrato 6 manifestazioni d'interesse, sembra essere rimasto un solo soggetto disponibile ad incaricarsi della costruzione, e quindi della gestione, di un deposito di GNL nel porto di Augusta.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha infatti comunicato di aver avviato una procedura pubblica per l'individuazione della migliore idea progettuale per la costruzione di un deposito costiero onshore o galleggiante di Gas Naturale Liquefatto (GNL) nello scalo, e di aver acquisito la sola manifestazione di interesse della società Restart Consulting Srl, riguardo alla quale, però, per il momento non sono state fornite ulteriori informazioni.

A questo punto – precisa a *Ship2Shore* l'ente guidato da Andrea Annunziata – verrà aperta una fase istruttoria e, se la proposta di Restart Consulting verrà giudicata accettabile, si procederà all'assegnazione del contratto per la costruzione della struttura e della relativa concessione demaniale (la cui durata non è stata ancora definita) per la sua gestione.

L'area oggetto del progetto proposto è inserita all'interno del porto di Augusta presso il Pontile Consortile, ma in un secondo momento potrà essere prevista, nelle aree del retroporto, anche la realizzazione della catena del freddo da porre a disposizione degli operatori locali e la produzione di energia elettrica, per l'ulteriore elettrificazione delle banchine.

“Siamo molto orgogliosi della realizzazione di questo progetto in tempi brevi” afferma Andrea Annunziata, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. “Saranno investiti circa 50 milioni di euro per la creazione di un deposito costiero di GNL che, oltre a risolvere molti problemi di natura ambientale, avrà anche una notevole ricaduta occupazionale, dato che offrirà opportunità di lavoro a 50 unità che opereranno direttamente e ad altre 250 che lavoreranno nell'indotto. Stiamo operando una vera e propria rivoluzione ambientale”.

Sempre in ambito di sostenibilità ambientale l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha completato, con anticipo rispetto alla data di scadenza dei lavori, la redazione del documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP).

02.12.20



The final conference of the TDI RETE-GNL project, which involves UNIGE-CIELI as Lead Partner of the Project, took place in digital mode last Friday, 27th November 2020.

The final conference of the TDI RETE-GNL project, which involves UNIGE-CIELI as Lead Partner of the Project, took place in digital mode last Friday, 27th November 2020.

The event was organized in collaboration with the partners of all the territories of the area in which the **Italy-France Maritime 14-20 Program** intervenes: University of Pisa (**UNIFI**), University of Cagliari – Department of Economic and Business Sciences (**UNICA – CIREM**), Office des Transports de la Corse (**OTC**), Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (**CCIV**).

The project addresses the introduction and diffusion of **LNG as an alternative fuel to be used for propulsion in the marine-port sector** and has set itself the two fold objective: on one hand, to identify **technological-productive solutions for the distribution and bunkering of LNG in the ports of the cross-border area** based on shared standards and operating procedures; on the other hand, to identify the possible location of the plants and deposits of the primary distribution network, verifying their potential externalities and economic-financial sustainability.

Through plenary and breakout sessions moderated by **Alexio Picco** (Circle Group) and Prof. **Giovanni Satta** (UNIGE-CIELI), the final event was an opportunity to present in details the **analyses and technical results of the project**, with specific reference to the target area (Liguria, Sardinia, Tuscany, Corsica and PACA).

The President of the Western Ligurian Sea Port Authority, **Paolo Emilio Signorini**, opened the conference, followed by the presentations of the project partners: Giovanni Satta, Project Leader TDI RETE-GNL (UNIGE CIELI), Paolo Fadda and Federico Sollai (UNICA – CIREM), Romano Giglioli and Gianluca Pasini (UNIFI). After the institutional greetings of the Councillor for Economic Development of the Liguria Region, **Andrea Benveduti**, an overview on the conference topics was presented by international top-tier panellists: Michele Acciaro(KLU), George Vaggelas(Aegean University), Jasmine Lam (Nanyang Technological University), Paolo D'Ermo (World Energy Council Italy), Angelo Lo Nigro(Rina).

In the first session, issues related to the technologies, components, standards and procedures of LNG supply were discussed by C.V. (CP) Giovanni Stella (Commander Porto della Spezia), Francesco Vitellaro (UNIGE-CIELI), Renaud Le Dévéhat (TechnipFMC), Caroline Galland (Gazocean), Antonio Nicotra (Assocostieri Servizi).

The afternoon started with a focus on demand and supply of LNG refueling services by Laurent Fedi, (KEDGE University), Tommaso Franci (REF-E), Anastasia Kouvertari (Lloyd's Register) and continued analyzing location, sizing, and economic-financial profiles related to LNG facilities with the contributions of Giulio Croce (UNIUD), Jacopo Riccardi (Regione Liguria) Marcello Ciocia e Antonio Nicotra (Assocostieri Servizi) and Dario Barsi (UNIGE DIME). The last part of the session saw the interventions of Giorgia Morchio (UNIGE-CIELI), Gian Enzo Duci (EsaGroup), Sara Tonini (Tecnocreo) about the environmental impacts and safety of LNG.

The day-event ended with a round table moderated by **Gian Enzo Duci** (Federagenti), who animated the dialogue between some distinguished industry and association representatives with specific reference to sustainability: **Guido Barbazza** (Wärtsilä), **Michele Francioni** (MSC Cruise), **Silvia Migliorini** (Assogasliquidi /Federchimica), **Franco Porcellacchia** (Costa Cruises), **Dario**

Soria (Assocostieri), **Pierpaolo Vinciguerra** (Fratelli Cosulich LNG), **Francescalberto de Bari** (Northern Tyrrhenian Sea Port Authority System).

02.12.20



Mobilità a metano e infrastrutture energetiche, è on line e7

Aprire con l'intervista a **Flavio Merigo, presidente Assogasmetano** questo numero di e7. Con lui analizziamo le prospettive del settore anche a seguito del lancio della filiera del selfservice per il metano.

Parliamo invece di **Gnl e sicurezza delle infrastrutture** con Olt, la società controllata da Snam e First sentier investors che gestisce il terminale "Fsr Toscana" al largo delle coste tra Livorno e Pisa, nelle tre dimensioni della sicurezza che la società ha individuato, per essere una garanzia per il Paese, nel rispetto del territorio e dei lavoratori, verso cui c'è l'impegno massimo per tutelarli da ogni possibile rischio.

Restiamo sul tema con **Assocostieri** approfondendo il progetto **Tdi Rete-Gnl**, Tecnologie e dimensionamento di impianti per la rete di distribuzione primaria di Gnl nei porti dell'area transfrontaliera, volto a individuare standard tecnologici e procedure comuni per il bunkering di Gnl.

02.12.20

NELL'AMBITO DI UN INTERREG ITALIA-FRANCIA

Concluso il progetto di "TDI RETE-GNL"

Assocostieri: standard comuni per il bunkering di GNL - Definito un piano d'azione integrato a beneficio dei porti

ROMA – Si è concluso venerdì scorso, in modalità da remoto, il progetto TDI RETE-GNL, Tecnologie e Dimensionamento di Impianti per la RETE di distribuzione primaria di GNL nei porti dell'area transfrontaliera, finanziato dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale, Interreg-maritime Italia-Francia.

Durante l'incontro sono stati presentati gli out come dello studio guidato dall'Università di Genova - Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i Trasporti e le infrastrutture. Un lavoro di squadra che ha permesso di individuare standard tecnologici e procedure comuni per il bunkering di GNL e un piano d'azione integrato a beneficio dei porti.

Assocostieri, l'Associazione italiana che rappresenta e tutela la logistica energetica indipendente, ha partecipato all'evento insieme ad Assocostieri Servizi, società di consulenza in-house dell'Associazione.

"Assocostieri crede nel GNL come combustibile di transizione ready to use per il trasporto marittimo e pesante" ha dichiarato

l'avvocato Dario Soria, direttore generale dell'Associazione. "Lo sviluppo delle infrastrutture di rifornimento di Gas Naturale Liquefatto permetterà inoltre di avere una supply chain pronta ad accogliere la nuova sfida del bioGNL. Siamo orgogliosi di aver partecipato direttamente, attraverso la nostra società di consulenza Assocostieri Servizi, alla redazione di questo importante studio di settore che apre un'interessante finestra sulle possibilità del bunkering marino a mezzo GNL. Abbiamo validato la sostenibilità economica finanziaria di questo genere di progetti e, grazie allo sforzo di tutti i partecipanti, siamo riusciti, come settore, a finalizzare uno studio che sarà fondamentale per il futuro sviluppo delle realtà portuali italiane. Contribuire all'analisi tecnico-economica di questo nuovo ambito di business, è stata una sfida importante che siamo fieri di aver portato avanti perché andrà a beneficio dei nostri Associati".

Il dottor Marcello Ciocia, amministratore delegato, Assocostieri Servizi - ha specificato come è il lavoro, effettuato in concerto con esponenti di altissima professio-

nalità nel settore, ha consentito di approfondire, dal punto di vista tecnico-economico, i principali aspetti relativi all'opportunità di sviluppare i servizi di bunkering di GNL nei porti italiani, in linea con il contesto mondiale, che vede l'espansione dell'utilizzo delle navi a propulsione GNL.

Il dottor Antonio Nicotra, esperto scientifico di Assocostieri Servizi, ha parlato del ruolo che la società di consulenza ha ricoperto nello studio TDI RETE-GNL, "abbiamo fornito indicazioni sulle "migliori pratiche" di rifornimento di GNL marittimo, e una "analisi di confronto tecnico-economico" di 15 opzioni di bunkering, già operative nei porti europei o ancora in fase di realizzazione, con le indicazioni utili a selezionare la miglior soluzione di bunkering per ciascuna applicazione portuale, dai rifornimenti alle imbarcazioni più piccole, con serbatoi di GNL da 200/500lt simili a quelli dei camion, ai rifornimenti delle navi più grandi, con serbatoi di GNL da 5,000-15,000m³. L'analisi include anche i servizi di logistica di alimentazione del GNL dal Terminale primario al punto di bunkering".

02.12.20



Con il progetto Tdi Rete-Gnl definito un piano d'azione integrato a beneficio dei porti

Si è concluso il 30 novembre il progetto Tdi Rete-Gnl, Tecnologie e dimensionamento di impianti per la rete di distribuzione primaria di Gnl nei porti dell'area transfrontaliera, volto a individuare standard tecnologici e procedure comuni per il bunkering di Gnl. Il progetto è stato finanziato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale, Interreg-maritime Italia-Francia, e porterà all'individuazione di un piano di azione integrato a beneficio dei porti.

Assocostieri, l'Associazione italiana che rappresenta la logistica energetica indipendente, ha partecipato insieme ad Assocostieri servizi, società di consulenza in-house. È convinta, evidenzia in una nota stampa il direttore generale Dario soria, che il Gnl sia il "combustibile di transizione ready to use per il trasporto marittimo e pesante". Lo sviluppo dell'infrastruttura, ha aggiunto, permetterà "di avere una supply chain pronta ad accogliere la nuova sfida del bioGnl".

Il lavoro "ha consentito di approfondire, dal punto di vista tecnico-economico, i principali aspetti relativi all'opportunità di sviluppare i servizi di bunkeraggio di Gnl nei porti italiani, in linea con il contesto mondiale", ha aggiunto l'ad di Assocostieri servizi, Marcello ciocia. Nello specifico, la società di consulenza ha "fornito indicazioni sulle 'migliori pratiche' di rifornimento di Gnl marittimo e una 'analisi di confronto tecnico-economico' di 15 opzioni di bunkeraggio, già operative nei porti europei o ancora in fase di realizzazione, con le indicazioni utili a selezionare la miglior soluzione di bunkeraggio per ciascuna applicazione portuale, dai rifornimenti alle imbarcazioni più piccole, con serbatoi di Gnl da 200/500 It simili a quelli dei camion, ai rifornimenti delle navi più grandi, con serbatoi di Gnl da 5,000-15,000 m³", ha concluso Antonio Nicotra, esperto scientifico di Assocostieri servizi

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING