

RASSEGNA STAMPA

FEBBRAIO 2021

24.02.21

SHIP 2 SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Dal 2022 OLT Offshore partirà col servizio small scale

A breve la società avvierà un sondaggio di mercato per individuare i potenziali clienti e chiederà l'autorizzazione ad incrementare il numero di allibi di bettoline



OLT Offshore debutterà con i servizi di small scale, compreso il bunkeraggio di GNL, a gennaio 2022 e già dal mese prossimo avvierà un sondaggio di mercato per saggiare l'interesse dei potenziali clienti.

Lo ha confermato, nel corso di una conferenza stampa, Marika Venturi, Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager della società che gestisce la FSRU Toscana (controllata da Snam e dal fondo australiano First State Investment) nonché presidente dell'associazione Assocostieri.

Venturi ha spiegato che i lavori per adeguare il terminale (che richiederanno un investimento di 6 milioni di euro) sono pronti a partire, dopo l'autorizzazione definitiva ottenuta dal MISE lo scorso autunno, e che da gennaio del prossimo anno il rigassificatore di Livorno sarà in grado di effettuare, parallelamente al 'tradizionale' servizio di rigassificazione e immissione in rete del metano, anche il scarico di GNL a bordo di navi gasiere con lunghezza compresa tra 90 e 120 metri e capacità tipicamente attorno ai 7.500 metri cubi.

"Abbiamo pubblicato sul nostro sito la proposta di modifica del codice di rigassificazione dell'impianto, che comprende le indicazioni sulle modalità di svolgimento del nuovo servizio small scale, e che resterà online e aperto ad eventuali osservazioni fino al 12 aprile prossimo" ha spiegato Venturi.

La manager di OLT ha poi confermato che la società, nel corso di queste settimane – come peraltro già annunciato in precedenza – sta studiando la formulazione di una nuova richiesta autorizzativa, che dovrebbe consentire un notevole incremento della capacità di offerta del servizio small scale: "Entro marzo dovremmo avviare questo nuovo iter. Nella prima richiesta di autorizzazione avevamo indicato un numero di allibi, ovvero di operazioni di scarico di GNL verso bettoline, pari a circa 40 all'anno, ma poi a fine 2019 l'ARERA ha emanato una nuova regolamentazione che consente l'utilizzo della capacità in modo concorrenziale tra servizio di rigassificazione e servizio small scale, e quindi abbiamo deciso di chiedere una nuova autorizzazione per portare il numero di allibi annui a oltre 100. Se poi verrà effettuato effettivamente un tale numero di operazioni small scale, ovviamente dipenderà dalla richiesta del mercato".

Questo eventuale aumento della capacità, comunque, non comporterà ulteriori modifiche strutturali, ma sarà esclusivamente il frutto di un upgrade delle autorizzazioni concesse a OLT dalle autorità competenti. Tutto il resto dipenderà dal mercato, che sarà costituito dagli operatori dei depositi costieri che sorgeranno in diversi scali italiani (Oristano e Ravenna quelli in fase più avanzata) o dagli armatori delle bettoline che caricheranno il GNL a Livorno e potranno effettuare direttamente il bunkeraggio ship-to-ship alle navi alimentate a gas naturale: "Il bacino di utenza di questo nuovo servizio è costituito da tutti i principali scali del Tirreno, compreso il porto di Genova" ha assicurato Venturi.

E proprio per sondare l'interesse nei confronti del servizio small scale e iniziare ad allacciare rapporti commerciali con potenziali nuovi clienti, la dirigente di OLT ha annunciato che la società avvierà entro fine marzo una richiesta di manifestazioni di interesse non vincolanti, che potrà restare aperta indicativamente fino a giugno o luglio, a sottoscrivere allocazione di capacità.

Infine, parlando più in generale della diffusione del GNL come strumento per decarbonizzare il trasporto marittimo, Venturi ha auspicato la definizione di un piano di incentivi pubblici per favorire l'ordine di nuove navi dual fuel da parte degli armatori, "che devono sostenere investimenti molto significativi per rinnovare le loro flotte. Queste misure sosterranno a loro volta la domanda di servizi small scale, avendo un effetto positivo a cascata lungo tutta la filiera".

24.02.21



Al via dal prossimo anno il servizio small scale della FSRU Toscana di OLT Offshore



La FSRU Toscana avvierà le operazioni di small scale GNL a gennaio 2022, mentre già nei prossimi mesi lancerà un sondaggio di mercato e chiederà una nuova autorizzazione per aumentare la capacità offerta nell'ambito di questo nuovo servizio, che si andrà ad affiancare a quello 'tradizionale' di rigassificazione.

Sono queste alcune delle novità confermate da Marika Venturi, Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager di OLT Offshore – la società controllata da Snam e First State Investment che gestisce il rigassificatore di Livorno – e Presidente dell'associazione Assocostieri.

“Dopo l'autorizzazione definitiva ottenuta dal MISE lo scorso ottobre, i lavori per adattare il terminal ad offrire questo nuovo servizio sono prossimi a partire, per un investimento complessivo di 6 milioni di euro, e dovrebbero terminare entro fine anno”. Da gennaio 2022 OLT sarà quindi in grado di effettuare operazioni di scarico su bettoline con lunghezze comprese tra 90 e 120 metri e capacità attorno ai 7.500 metri cubi, “che poi – ha aggiunto la manager di OLT – potranno a loro volta distribuire il combustibile ai vari depositi costieri che stanno sorgendo in vari porti italiani (quelli in fase di realizzazione più avanzata sono Higas a Oristano e Edison-PIR a Ravenna) oppure effettuare direttamente il servizio di bunkeraggio ship-to-ship alle navi alimentate a gas naturale”.

OLT ha pubblicato in questi giorni sul proprio sito la proposta di modifica del codice di rigassificazione dell'impianto, che comprende le indicazioni sulle modalità di svolgimento del nuovo servizio small scale, e che resterà online e aperto ad eventuali osservazioni fino al 12 aprile prossimo. Parallelamente, come già annunciato nei mesi scorsi, la società sta studiando anche come formulare una richiesta di ulteriore autorizzazione per aumentare il numero annuo consentito di allibi di bettoline al terminale (quindi di operazioni di scarico di GNL su navi gasiere di piccola taglia).

“Nella nostra prima richiesta, di inizio 2019, avevamo ipotizzato di poter fare 40 operazioni all'anno, ma poi l'ARERA ha emanato una nuova regolamentazione che consente l'utilizzo della capacità in modo concorrenziale tra servizio di rigassificazione e servizio small scale. A questo punto abbiamo deciso di chiedere una nuova autorizzazione per portare gli allibi annui a oltre 100, senza peraltro dover effettuare ulteriori interventi strutturali sulla FSRU. Poi, se tutti questi allibi li faremo effettivamente, questo – ha chiarito Venturi – dipenderà dal mercato”.

Mercato che appunto sarà 'sondato' a breve: OLT già a marzo dovrebbe infatti avviare una richiesta di manifestazioni di interesse non vincolanti, che resterà aperta fino all'estate, per l'allocatione della capacità small scale, “una procedura che ci consentirà di avviare un dialogo commerciale con i nostri potenziali clienti” ha concluso Venturi.

24.02.21

 Messaggero Marittimo

Small scale Lng di Olt: via a Gennaio 2022

Dopo le modifiche al terminale partirà il servizio



Si prevede a Gennaio 2022 l'avvio operativo del servizio di **Small scale Lng** di Olt Offshore Lng Toscana, secondo quanto presentato questa mattina da **Marika Venturi**, responsabile Relazioni istituzionali, regolazione e commerciale della società e presidente di Assocostieri.

“Olt, dopo aver ricevuto in Ottobre 2020 l'autorizzazione del ministero dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il caricamento di gas naturale liquefatto su navi metaniere di piccola taglia, ha intrapreso il percorso di modifica del terminale, investimento da **circa 6 milioni di euro**, in vista anche delle recenti imposizioni Imo che prevedono la riduzione delle emissioni di zolfo dal 3,5% allo 0,5%”, aprendo di fatto la strada all'uso maggiore di Lng.

Il nuovo servizio di Olt permetterebbe a **navi da 90 a 120 metri** di poter caricare Lng sotto forma liquida per poi usarlo, una volta riportato a forma gassosa, per scopi marittimi ma anche terrestri.

“Si tratterebbe di un passo importante considerato che in Italia oggi esistono soltanto 94 distributori a terra di Lng, neanche uno per il bunkeraggio delle navi” spiega la Venturi.

Due depositi costieri sono in fase di ultimazione a Ravenna e in Sardegna, altri due in fase di realizzazione, anche se al momento in Italia non ci sono navi da crociera che fanno rifornimento, cosa che quindi aprirebbe a un nuovo mercato, che prevede l'arrivo nei prossimi anni di 12 navi ordinate da alcuni armatori. **Navi che necessitano di rifornirsi almeno ogni 15 giorni con circa 2500 metri cubi liquidi.**

“In pratica -spiega ancora Marika Venturi- il nostro rigassificatore riceverà Lng, come già adesso da America, Norvegia, Nuova Guinea, Algeria, Trinidad e Tobago, Qatar a prezzi competitivi per poi caricarlo sulle bettoline che provvederanno a rifornire direttamente le navi o i depositi a terra”.

“La società -ha specificato **Maurizio Zangrandi**, ad di Olt- sta lavorando da tempo al progetto. Al fine di ottimizzare le tempistiche di realizzazione, l'ingegneria di dettaglio è stata sviluppata in parallelo con il processo autorizzativo e successivamente sono state avviate le gare per l'acquisto dei componenti e dei lavori necessari.

Olt sarà in grado di caricare Lng su navi metaniere di piccola taglia fino a 120 metri di lunghezza corrispondente ad una nave metaniera di piccole dimensioni con una capacità di carico media di 7.500 mcliq. Relativamente alla consultazione per le modifiche al Codice di rigassificazione, tutti i soggetti interessati potranno far pervenire le proprie osservazioni entro il 12 Aprile 2021”.

Codice che è possibile consultare sul sito web della società che ha provveduto a modificarlo indicando tutti gli aspetti e le condizioni necessari per accedere al rifornimento.

“Quello di Olt -ha aggiunto **Giovanni Giorgi**, ad della società- sarà il **primo rigassificatore in grado di erogare servizi di tipo Small scale in Italia**. La nuova attività aggiunge un importante tassello alla logistica energetica, permettendo di completare la filiera che consente l'utilizzo del Gnl come combustibile sostenibile e in grado di abbattere le emissioni inquinanti e climalteranti nel trasporto pesante terrestre e in quello marittimo, oltre che per usi industriali e civili nelle aree non servite dalla rete di trasporto nazionale”.

24.02.21



Olt, Small Scale Lng - Venturi: Più navi a Gnl se il Recovery fund supportasse gli armatori

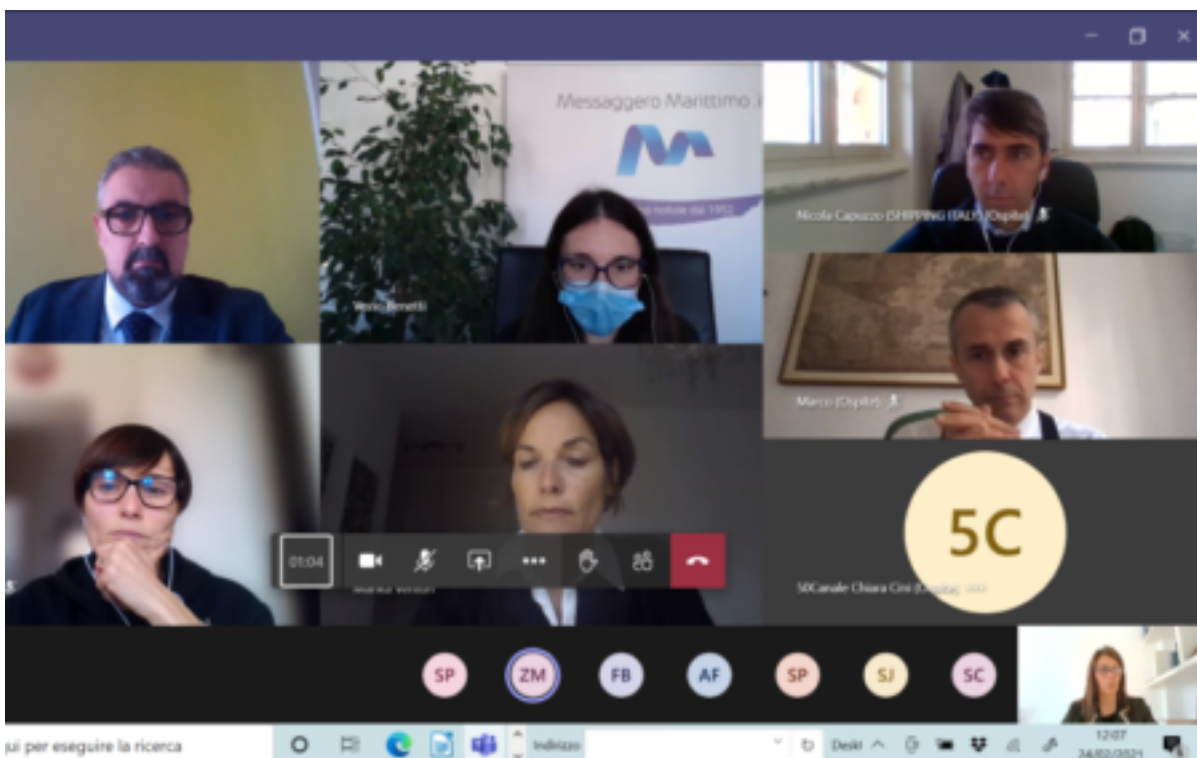
Il primo rifornimento di navi a Gnl in Small Scale in Italia è iniziato nell'ottobre scorso a Spezia, a quanto ammonti in termini di volume questo mercato è ipotizzabile: «una nave da crociera ogni 15 giorni si rifornisce di circa 2.500 m³ liquidi di Gnl» - spiega Marika Venturi responsabile commerciale Olt- «sarebbe molto utile il supporto - del Recovery Fund - per le navi a Gnl, investimento molto importante per gli armatori, in quel modo si supporterebbe la domanda di Gnl»



Nuovo passo avanti nell'ambito del percorso autorizzativo del **progetto Small Scale LNG di OLT**. E' stato infatti stamani **avviata la consultazione per la modifica del Codice di Rigassificazione** che introdurrà il servizio. Olt è la società a partecipazione internazionale che gestisce l'impianto di rigassificazione, Terminale galleggiante situato a 22 km al largo delle coste di Livorno e, che riceve il Gnl in forma liquida e lo reimmette in forma gassosa per gli approvvigionamenti del Paese.

Il progetto Small scale Lng di Olt prevede «la modifica del terminale per permettere (sul lato sinistro dell'impianto) la scarica del Gnl sotto forma liquida. Questo darà la possibilità **a bettoline**» - navi

dai 90 ai 120 metri di lunghezza che mediamente caricano 7500 metri cubi liquidi - «di ritirare il Gnl sotto forma liquida e poterlo trasferire per usi marittimi per navi e per usi terrestri per il trasporto pesante». E' quanto **annunciato stamani nell'ambito della conferenza stampa organizzata da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.** alla quale è intervenuta **Marika Venturi, responsabile delle relazioni istituzionali, comunicazione e commerciale di OLT e presidente di Assocostieri.**



La modifica dell'impianto OLT entrerà in esercizio dal 1 gennaio 2022, la società dopo aver chiesto l'autorizzazione alla modifica per scaricare il Gnl sotto forma liquida, che ha ottenuto ad ottobre 2020, è attualmente in attesa di avviare i lavori.

Modifica del Codice di Rigassificazione:

«Per fornire servizio di rigassificazione Small Scale, Olt ha modificato il Codice di Rigassificazione che è stato **pubblicato stamani sul sito aziendale mettendolo a disposizione degli utenti per una consultazione che durerà fino al 12 di aprile**» - spiega Venturi - «Nel codice è contenuta la descrizione del servizio di ricarica, tempistiche, interferenze, garanzie necessarie» - aggiunge - **«Nella pubblicazione del codice, poiché vengono stabilite le modalità, può essere il momento giusto per aprire dialoghi concreti dal punto di vista commerciale»** - inoltre la società «sta lavorando alla pubblicazione di una **manifestazione di interesse non vincolante**» - così che i possibili clienti - «possano comunicare le proprie esigenze dal punto di vista dell'offerta del servizio e commerciale» - **In questa fase l'azienda mira a «confrontarsi con il mercato per capire quali siano le esigenze, le possibilità e sottoscrivere le allocazioni della capacità».**

Il mercato del Small Scale Lng:

Il primo rifornimento di navi da crociera in Small Scale in Italia è iniziato nell'ottobre scorso a **Spezia sulla nave da crociera Costa Smeralda**, questo ha segnato l'inizio di un mercato che tuttavia in questo momento è in fase di stand-by a causa dello stop del settore crocieristico. **A quanto ammonti in termini di volume questo mercato è solo ipotizzabile:** «si consideri che una nave da crociera ogni 15 giorni si rifornisce di circa 2.500 metri cubi liquidi di Gnl» -sottolinea la manager di Olt - «Nei prossimi anni dovrebbero entrare in esercizio diverse navi da crociera alimentate a Gnl. Nel Mare del Nord sono attive 2 navi, altre 12 navi a Gnl sono state ordinate nel Mediterraneo ed entreranno in servizio nei prossimi anni, insieme ad altri traghetti e mezzi portuali».

Il prezzo del Gnl

La società ha spiegato che dal 2013, anno della sua entrata in piena operatività, OLT ha concentrato tutti i propri sforzi per raggiungere un elevato utilizzo del terminale migliorando sempre più la propria flessibilità nei servizi offerti adattandosi alle condizioni di mercato e cercando di intercettare e soddisfare le domande degli operatori.

È stato ricevuto Gnl dagli Stati Uniti, dall'Algeria, dalla Norvegia, dall'Egitto, da Trinidad e Tobago, dal Qatar, dalla Nigeria, dalla Guinea Equatoriale, dal Perù e dal Camerun oltre a carichi provenienti da altri terminali europei con quantitativi sempre crescenti; **Questo ha dato la possibilità di operare prezzi competitivi per l'Italia**, ad esempio, nel 2017 sono stati importati 989 miliardi di standard metri cubi di gas, nel 2018 1.186 miliardi e nel 2019 abbiamo raggiunto la massima capacità autorizzata del terminale di 3.750 miliardi. Il trend di elevato utilizzo si conferma anche per il 2020 e per il 2021.

Recovery Fund e transizione green per gli armatori

L'investimento per l'adeguamento dell'impianto ammonta a 6 milioni di euro e non troverà attuazione nell'ambito del PNRR, dice Venturi, tuttavia **«sarebbe molto utile il supporto - dei fondi del Recovery Fund - per le navi a Gnl, investimento molto importante per gli armatori, in quel modo si supporterebbe la domanda di Gnl»** - combustibile a basso tenore di zolfo che **accompagnerà le flotte nell'attuale transizione energetica.**

14.02.21



Shipping 4.0, l'assessore Maresca del Comune di Genova: "Gronda è priorità"

“Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali. Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa”. Lo ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto questa mattina alla tavola rotonda “Shipping 4.0: i porti” che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr.

“Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni – ha commentato l'assessore Maresca – si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub portuale e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l'economia del mare con l'ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità”. Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell'Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all'interno di “Genoa Blue Forum”, progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.

12.02.21

del Piemonte
il Giornale

L'ASSESSORE MARESCA

«Acceleriamo sulla Gronda per far ripartire la Liguria»

■ «Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali. Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti

economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa». Lo ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto ieri mattina alla tavola rotonda "Shipping 4.0: i porti" che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Iit, Start 4.0, Cetena, **Assocostieri**, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr.

12.02.21



Piano di ripresa, le richieste di Assocostieri

Nella memoria inviata alla commissione Bilancio della Camera

Incentivi al rinnovo delle flotte e alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, a partire da quelle per il bunkeraggio, sostegno a Gpl e al Gnl nell'ottica del passaggio al biometano e ai biocarburanti, accise agevolate per il Gpl. Queste le richieste di Assocostieri nella memoria sul Piano di ripresa e resilienza inviata alla V commissione (Bilancio, Tesoro e Programmazione) della Camera dei Deputati. Nel documento Assocostieri chiede inoltre la messa a punto della strategia per l'idrogeno, evitando però una convergenza verso quest'unica fonte energetica, e chiude con un paragrafo sulla governance del Piano. In allegato il documento.

12.02.21

SHIP2SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Anche Assocostieri 'rammaricata' per l'esclusione del bunkeraggio di GNL dal Recovery Plan

L'associazione ha espresso la sua posizione nel corso di una recente audizione alla Commissione Bilancio, Tesoro e Programmazione della Camera

L'esclusione del rinnovo della flotta navale nazionale e delle infrastrutture per il bunkeraggio di GNL dall'ultima versione del Recovery Plan italiano, (o, più propriamente, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), già stigmatizzata da diverse associazioni del settore marittimo-portuale, ha suscitato anche il rammarico di Assocostieri.

L'organizzazione, che aderisce a Confcommercio e Conftrasporto e rappresenta le aziende operanti nella logistica energetica, ha espresso la sua posizione nel corso di una recente audizione presso la Commissione Bilancio, Tesoro e Programmazione della Camera, occasione durante la quale ha ribadito la convinzione che "le energie di transizione come il GNL debbano essere valorizzate per favorire lo sviluppo e la decarbonizzazione dei settori del trasporto marittimo e del trasporto stradale pesante". Motivo per cui l'associazione ha espresso il suo rammarico "per l'assenza nella versione del PNRR approvata dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio scorso, e trasmessa alle Camere, delle schede di progetto (versione del 29/12/2020) relative al rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate".

Assocostieri ha quindi ricordato che il GNL consente il contenimento delle emissioni di CO₂ e "soprattutto la riduzione drastica rispetto alle emissioni di NO_x, ed il quasi azzeramento delle emissioni di SO_x e di particolato (PM)" e ha spiegato di ritenere fondamentale, al fine di una sua diffusione, il sostegno alla "realizzazione delle infrastrutture necessarie a costituire la filiera logistica, che saranno propedeutiche anche allo sviluppo del bio-LNG. A tal riguardo, si sottolinea l'importanza di prevedere investimenti utili al rinnovamento delle flotte e alla realizzazione delle infrastrutture di rifornimento comprese le bettoline a GNL, fondamentali per permettere il rifornimento in modalità ship-to-ship alle navi. Si raccomanda di cogliere l'opportunità posta dall'obsolescenza della flotta italiana, che imporrà delle sostituzioni nei prossimi anni per soddisfare le prescrizioni IMO e gli obiettivi ambientali comunitari e consentirà al nostro Paese, il cui mercato del bunkeraggio ammonta a circa 3 milioni di tonnellate annue, di diventare un hub per il rifornimento del GNL nel Mar Mediterraneo, in virtù della sua posizione strategica".

Nella sua audizione, Assocostieri ha quindi fornito ai deputati della Commissione una serie di indicazioni riguardo l'implementazione del Recovery Plan, come "il ricorso a indici di performance (K.P.I.)", la definizione di "una struttura di governance snella" e la previsione di "un maggior coinvolgimento delle amministrazioni locali, e in particolare delle Autorità di Sistema Portuale".

Infine, l'associazione ha ribadito la necessità di "rendere più efficienti e rapide le procedure autorizzative", quale "fattore indispensabile per stimolare la competitività Paese".

12.02.21

Gnl, idrogeno e infrastrutture: le richieste di Assocostieri per il Pnrr

“Rammarico” per l’assenza di progetti su rinnovo flotta navale e bunkeraggio. Il Piano come opportunità per rendere l’Italia hub per il rifornimento nel Mediterraneo

Sfruttando adeguatamente il Pnrr l’Italia potrà diventare un hub per il rifornimento delle navi a Gnl. Il nostro Paese sarà in grado di valorizzare la propria posizione nel Mediterraneo solo se saranno adottati interventi mirati. E’ quanto illustrato da Assocostieri con una memoria inviata alla commissione Bilancio della Camera.

Sul piano generale, “l’associazione ritiene fondamentale portare avanti il percorso di transizione energetica già avviato con le previsioni del Pniec, introducendo misure e investimenti per sviluppare i trasporti sostenibili, comprese le relative infrastrutture di rifornimento”. In tal senso è quindi “importante perseguire lo sviluppo dei combustibili alternativi individuati dalla direttiva Dafi”, con particolare riferimento al Gpl e Gnl. Tuttavia Assocostieri, “nell’ottica di valorizzazione delle energie di transizione come il Gnl, rispetto al Piano, “esprime rammarico” per l’assenza delle schede di progetto “sul rinnovo della flotta navale” e di misure di supporto “alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del Gnl ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate”. Infatti per l’associazione “è essenziale promuovere la realizzazione delle opere necessarie a costituire la filiera logistica, propedeutiche anche allo sviluppo del bio-Gnl”.

Tornando alla possibilità di far diventare il nostro Paese una piattaforma strategica per il rifornimento Gnl, la memoria (disponibile in allegato) “raccomanda di cogliere l’opportunità posta dall’obsolescenza della flotta italiana, che imporrà delle sostituzioni per soddisfare le norme Imo e gli obiettivi ambientali Ue”.

Inoltre “bisogna continuare a promuovere gli investimenti sul biometano e sugli altri biocarburanti sostenibili”. Per quanto riguarda l’idrogeno, “la definizione di una strategia appare in questo momento essenziale per tutti i settori coinvolti”, che sono impegnati a orientare i propri investimenti.

Assocostieri, infine, è intervenuta sugli aspetti relativi alla pianificazione per la realizzazione di nuove infrastrutture energetiche. Gli iter autorizzativi e di pianificazione portuale “ricoprono un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera ed è indispensabile per gli operatori poter contare sull’efficienza dei procedimenti e sulla certezza dei tempi”.

12.02.21



Il rammarico di Assocostieri per l'esclusione dei progetti di bunkeraggio di GNL dal Recovery Plan

Assocostieri, analogamente a quanto già fatto da diverse altre associazioni del settore marittimo-portuale, ha espresso il suo rammarico riguardo all'esclusione dei progetti relativi allo small scale GNL, e in particolare alla attività di bunkeraggio di gas naturale liquefatto, dall'ultima versione del Recovery Plan messa a punto dal Governo italiano.

L'organizzazione, che aderisce a Confcommercio e Conftrasporto e rappresenta le aziende operanti nella logistica energetica, nei giorni scorsi è stata sentita in audizione dalla V Commissione (Bilancio, Tesoro e Programmazione) della Camera, sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, e in tale occasione ha ribadito la necessità di valorizzare "le energie di transizione come il GNL per favorire lo sviluppo e la decarbonizzazione dei settori del trasporto marittimo e del trasporto stradale pesante". Per questo Assocostieri ha espresso "rammarico per l'assenza nella versione del PNRR approvata dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio scorso, e trasmessa alle Camere, delle schede di progetto (versione del 29/12/2020) relative al rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate".

Assocostieri ritiene infatti fondamentale, al fine di favorire la diffusione del GNL, "la cui sostenibilità ambientale riguarda le minori emissioni di CO2 ma soprattutto la riduzione drastica rispetto alle emissioni di NOx, ed il quasi azzeramento delle emissioni di SOx e di particolato (PM)", promuovere la realizzazione delle infrastrutture necessarie a costituire la filiera logistica, che saranno propedeutiche anche allo sviluppo del bio-LNG. "A tal riguardo, si sottolinea l'importanza di prevedere investimenti utili al rinnovamento delle flotte e alla realizzazione delle infrastrutture di rifornimento comprese le bettoline a GNL, fondamentali per permettere il rifornimento in modalità ship-to-ship alle navi. Si raccomanda di cogliere l'opportunità posta dall'obsolescenza della flotta italiana, che imporrà delle sostituzioni nei prossimi anni per soddisfare le prescrizioni IMO e gli obiettivi ambientali comunitari e consentirà al nostro Paese, il cui mercato del bunkeraggio ammonta a circa 3 milioni di tonnellate annue, di diventare un hub per il rifornimento del GNL nel Mar Mediterraneo, in virtù della sua posizione strategica".

Nella sua audizione, Assocostieri ha anche fornito ai parlamentari indicazioni su come, a suo parere, si potrebbe implementare in modo efficace il Recovery Plan, suggerendo per esempio "il ricorso a indici di performance (K.P.I.)", la definizione di "una struttura di governance snella" e la previsione di "un maggior coinvolgimento delle amministrazioni locali, e in particolare delle Autorità di Sistema Portuale".

Infine, Assocostieri ribadisce la necessità di "rendere più efficienti e rapide le procedure autorizzative", quale "fattore indispensabile per stimolare la competitività Paese".

12.02.21

HYDRONEWS 
L'informazione b2b sulla filiera dell'idrogeno

Anche per Assocostieri è essenziale la definizione di una strategia nazionale dell'idrogeno

Anche secondo Assocostieri la definizione di una strategia nazionale per l'idrogeno è essenziale per tutti i settori coinvolti nella filiera dell'H₂, dalla produzione fino agli utilizzi finali.

L'associazione – che aderisce a Confcommercio e Confrtrasporto e rappresenta gli operatori della logistica energetica (oli minerali, prodotti chimici, GPL, biodiesel, GNL small scale, rigassificatori) – è intervenuta in audizione alla Commissione Bilancio, Tesoro e Programmazione della Camera, in relazione al Recovery Plan, e in quest'occasione ha espresso la sua opinione anche in tema di idrogeno.

“Assocostieri ritiene che si tratti di un vettore energetico che contribuirà a raggiungere gli ambiziosi obiettivi climatici comunitari e nazionali ed è stato, infatti, già nel 2014, incluso nel novero dei ‘combustibili alternativi’ individuati dalla direttiva 2014/94/UE. La definizione di una strategia appare, pertanto, in questo momento, essenziale per tutti i settori coinvolti, dalla filiera della produzione fino agli utilizzi finali di energia, che devono orientare i propri investimenti per favorire la fase della transizione energetica.

Nel suo intervento l'associazione ha quindi ricordato che “lo sviluppo e la diffusione dell'idrogeno richiedono ingenti investimenti e, secondo le stime di penetrazione ipotizzate nelle linee guida del MiSE, resterà, comunque, necessario il ricorso ad altre fonti energetiche che, al 2050, dovranno contribuire per l'80% della domanda energetica finale”.

In ragione di ciò, Assocostieri – che rappresenta come detto aziende attive nei servizi logistici ad una ampia varietà di combustibili diversi – ritiene necessario “che non vengano forniti indirizzi politici convergenti verso un'unica fonte ma si assicuri un sistema di approvvigionamento di energia basato su un mix di fonti diverse, che possono contribuire tutte parallelamente all'obiettivo finale, sfruttando le peculiarità del tessuto energetico ed industriale proprio della nostra specifica realtà nazionale”.

11.02.21

SHIP2SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Lo Shipping versione 4.0 nasce nel solco dei “soliti” problemi

Sanguineri (AdSP Genova): “La A7 non può essere considerata autostrada, il porto ne risente”. Soria (Assocostieri): “Gli scali liguri si dotino presto di un deposito GNL”. Gesù (Snam): “Non è necessario, pronti quelli di Livorno e Panigaglia”

Altro che Shipping 4.0, il cluster marittimo e portuale si ritrova a fare i conti – ancora – con i ‘soliti’ problemi. In estrema sintesi è questa la risultanza del convegno di apertura del ciclo di webinar ribattezzato proprio Shipping 4.0, che nelle intenzioni voleva provare a innestare un ragionamento basato sul futuro degli scali e del trasporto marittimo, quando in realtà le criticità storiche – con particolare riguardo al porto di Genova, tutt’altro che marginale nello scenario italiano ed europeo – continuano a dominare il dibattito.

Il vicepresidente di confindustria Genova, Sandro Scarrone, e gli analisti di SRM Massimo Deandreis e Alessandro Panaro hanno riassunto, numeri e statistiche alla mano, l’annus horribilis appena trascorso, caratterizzato da una pandemia che ha avuto ripercussioni innegabili anche in questo settore. Eppure, a livello locale, i nodi sul tavolo sono sempre gli stessi: le connessioni stradali e ferroviarie, i servizi come quelli relativi al bunkeraggio.

“Dobbiamo crescere sotto il profilo dell’intermodalità e delle connessioni – ammette Marco Sanguineri, segretario generale dell’AdSP del Mar Ligure Occidentale – Trovo molto strano che quando si parla di carenze infrastrutturali non si citi mai la A7 Milano-Genova, che trovo ormai superato definirla un’autostrada. Questa situazione comporta gravi problemi di accessibilità alla città e quindi al porto, con particolare riguardo al traffico passeggeri, penalizzato anche dall’assenza dell’alta velocità ferroviaria. Vero che il Terzo Valico, una volta entrato in funzione, cambierà molte cose, ma è altrettanto vero che senza il quadruplicamento della linea Tortona-Milano ci troveremo a fare i conti con un altro collo di bottiglia, spostato solo qualche chilometri più a nord”. Sul tema dello swith modale fra gomma e ferro, Sanguineri resta cauto: “Il nostro mercato di riferimento principale dista fra i 130 e i 200 chilometri – spiega il dirigente di palazzo San Giorgio – quindi è evidente che il traffico ferroviario non sia la modalità più conveniente per spostare le merci”.

Non è dello stesso avviso Paolo Pessina, presidente di Assagenti, secondo il quale “ancor prima di parlare di nuova diga, Terzo Valico e Gronda, bisognerebbe sistemare l’ultimo miglio ferroviario. Solo il 14% della merce oggi viene spostata via treno, e questo è un grave elemento di minore competitività per il nostro porto. Una rail ratio del 30% sarebbe il minimo sindacale, soprattutto se guardiamo alla vicina La Spezia che da anni tocca punte del 35%. E occorre velocizzare gli interventi per arrivare a poter formare un treno di standard europeo da 750 metri già all’interno dei terminal, minimizzando le manovre”.

L’altro terreno di ‘scontro’ è il futuribile deposito di GNL (Gas Naturale Liquefatto) all’ombra della Lanterna. Tuona Dario Soria, direttore generale di Assocostieri: “Mi spiace notare come a Genova non ci sia neanche un deposito small scale, nonostante questo sistema portuale sia l’hub di compagnie come Costa e MSC che stanno puntando molto su questo tipo di bunker. Credo sia arrivato il momento di diminuire il gap che abbiamo con gli altri Paesi. In queste settimane abbiamo avuto una fitta interlocuzione con il Ministero dell’Economia per arrivare all’esonazione dell’accisa sui bunkeraggi con GNL e attendiamo fiduciosi linee guida nazionali dopo l’esperimento andato in scena con successo sulla Costa Smeralda nel porto di La Spezia”.

Secondo Emanuele Gesù di Snam, invece, un deposito non è così necessario per la Liguria: “Non bisogna dimenticarsi – avverte – che alla fine di quest’anno sarà operativo l’OLT Offshore LNG Toscana, davanti alla costa di Livorno, oltre a Panigaglia, operativo a fine 2022. Nel primo ci sarà la possibilità di effettuare rifornimento ship-to-ship, il secondo invece sarà dedicato ai camion. A un armatore attivo nel porto di Genova sarà quindi sufficiente noleggiare una bettolina, mentre per rifornire i ro-ro si potranno usare i camion”.

11.02.21



Assessore Maresca: Gronda è priorità

Intervento alla tavola rotonda sulla portualità

L'assessore comunale Francesco Maresca è intervenuto questa mattina alla tavola rotonda "Shipping 4.0: i porti" che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam e Cnr.

"Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici – ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova -, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali. Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa".

"Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni – ha proseguito l'assessore Maresca – si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub portuale e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l'economia del mare con l'ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità".

Ricordiamo, infine, che Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell'Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all'interno di "Genoa Blue Forum", progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.

11.02.21

Liguria24.it

Shipping 4.0, Maresca: “Accelerare sulle infrastrutture per rilanciare il porto di Genova”

L'evento si inserisce all'interno di "Genoa Blue Forum", progetto istituito dal Comune di Genova

“Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali”.

Lo ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto questa mattina alla tavola rotonda “Shipping 4.0: i porti” che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr.

“Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa”, prosegue l'assessore.

“Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni – ha commentato l'assessore Maresca – si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub portuale e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l'economia del mare con l'ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità”.

Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell'Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all'interno di “Genoa Blue Forum”, progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.

11.02.21



Shipping 4.0, Maresca: “Accelerare sulle infrastrutture per rilanciare il porto di Genova”

L'evento si inserisce all'interno di "Genoa Blue Forum", progetto istituito dal Comune di Genova

“Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali”.

Lo ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto questa mattina alla tavola rotonda “Shipping 4.0: i porti” che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr.

“Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa”, prosegue l'assessore.

“Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni – ha commentato l'assessore Maresca – si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub portuale e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l'economia del mare con l'ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità”.

Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell'Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all'interno di “Genoa Blue Forum”, progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.

11.02.21

Genova3000.it
il magazine della città metropolitana

Shipping 4.0, Maresca: “Infrastrutture materiali e immateriali indispensabili per attrarre traffici: Gronda è priorità”

“Se vogliamo che Genova e l’Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali. Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l’economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell’impresa”. Lo ha dichiarato l’assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto questa mattina alla tavola rotonda “Shipping 4.0: i porti” che ha visto un ampio parterre di relatori dell’Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr.

“Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni – ha commentato l’assessore Maresca - si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub portuale e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l’economia del mare con l’ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità”. Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell’Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l’Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all’interno di “Genoa Blue Forum”, progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.

11.02.21



E' l'ora di Genova 4.0. Investire in infrastrutture materiali e immateriali

“Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali. Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa”.

Lo ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto questa mattina alla tavola rotonda “Shipping 4.0: i porti” che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr.

“Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni – ha commentato l'assessore Maresca – si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub portuale e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l'economia del mare con l'ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità”.

Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell'Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all'interno di “Genoa Blue Forum”, progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.

11.02.21



Gnl, nel 2020 il mercato batte la crisi

Il rapporto annuale Ssing watch 2020 di Ref-E e i commenti dei protagonisti di settore



I **consumi diretti complessivi di Gnl nel 2020** hanno superato le **130mila tonnellate**, con un **incremento del 26%**rispetto al 2019. Al netto, però, delle circa 40mila tonnellate di mancati attese a fine 2019 e perse a causa della pandemia di Covid-19. Nel 2021, poi, è atteso un rialzo del 68% ed entro il 2023 si parla di un ulteriore 20%.

L'andamento del mercato del Gnl nel rapporto Ssing watch 2020 di Ref-E

I dati sono contenuti nel rapporto annuale Ssing watch 2020 di Ref-E, presentato lo scorso 4 febbraio. A conferma dell'incremento previsto dei consumi ci sono gli ordini in corso per nuove **navi da crociera a Gnl**, inizialmente destinate a circolare nel mare Mediterraneo ma che potrebbero essere usate per altre destinazioni. Oltre a questi anche gli sviluppi attesi del **trasporto terrestre pesante**, che ha registrato un aumento dei consumi del 30% rispetto al 2019.

Il documento riporta alcune novità del settore. Tra queste, l'attivazione nel 2021 di due **depositi costieri**: entro maggio quello di **Santa Giusta-Oristano** e da ottobre l'altro a **Ravenna**. A servizio prevalente dei depositi italiani e del rifornimento delle navi confermate anche le **prime due navi cisterna** che opereranno nelle acque del **Mediterraneo**. Entro l'anno, poi, è prevista anche l'attivazione dei **rifornimenti di navi cisterna di Gnl** a largo di **Livorno** dal **rigassificatore Olt**, che si stima ridurrà quasi del tutto la dipendenza attuale dai rigassificatori di Marsiglia.

Il mercato del Gnl alla prova della pandemia

I dati dell'Osservatorio di Ref-E riferiti all'anno 2020 confermano l'immediata disponibilità del Gnl, soluzione che garantisce una drastica riduzione delle emissioni di polveri sottili e una sensibile riduzione di anidride carbonica, e la "forte **dinamicità** di tutta la filiera" a fronte della "pandemia e la conseguente contrazione dei mercati".

Punti di distribuzione

I **punti di distribuzione** sono in aumento. Nel 2020 hanno registrato un incremento del 34% rispetto all'anno precedente i punti vendita per il rifornimento di mezzi pesanti(Gnl-Gnl) che ha portato a 94 le stazioni di servizio rendendo l'Italia leader europeo rispetto a Spagna (62) e Francia (48). A questi si aggiungono 11 depositi di Gnl (di tipo Gnl-Gnc) destinati al rifornimento di mezzi leggeri tramite vaporizzazione del prodotto liquido e sua successiva compressione, per un totale di 105 unità.

L'andamento della domanda

L'aumento dell'offerta ha seguito quello della **domanda**: nel 2020 la flotta circolante di mezzi pesanti alimentati a Gnl è aumentata del 35% rispetto al 2019, per un totale di 3.000 unità. Cifra alla quale bisogna aggiungere i mezzi transfrontalieri, cioè quelli non immatricolati in Italia ma operanti sul territorio nazionale. In totale, in Italia i mezzi che hanno circolato in Italia alimentati a Gnl hanno superato quota 3.500.

Le reti per il residenziale

Inoltre, sono salite a **quattro le reti per il residenziale** alimentate a Gnl usate in quattro comuni distinti, il doppio del 2019. Riguardo alle utenze industriali off-grid, nel corso del 2020 si è registrato un incremento degli impianti alimentati a Gnl che hanno raggiunto le 30 unità.

Operatori e investimenti

Le potenzialità del Gnl emergono anche se si guarda ai **numeri degli operatori**: nel secondo semestre dell'anno ha visto un incremento di quasi il 30%.

Gli **investimenti** si sono concentrati sul segmento della distribuzione, sullo sviluppo dell'infrastruttura di approvvigionamento, sia da parte degli operatori che delle istituzioni, come le Autorità di sistema portuale per realizzare depositi small scale. In merito allo stoccaggio di tipo small scale ad oggi si contano otto progetti con un iter autorizzativo avviato e nove con l'iter autorizzativo in corso di valutazione e/o attivazione.

Il commento di Assocostieri

Entro la fine del 2021 diversi operatori di **Assocostieri** saranno in grado di avviare le operazioni commerciali di bunkeraggio del gas naturale liquefatto. Ad assicurarlo la presidente **Marika Venturi** nel corso della presentazione del rapporto sulla filiera degli usi finali del Gnl in Italia.

Tra tutti gli operatori la Venturi ha citato Olt che ha confermato “di attivare entro fine anno la possibilità di carico Lng per bettoline di 90-120 mt di lunghezza e potrà gestire importanti volumi di Lng”, commenta in una nota stampa. Questo a valle della maggiore capacità ricettiva del terminale, a seguito del quale Olt “ha deciso di aumentare la flessibilità e l’efficienza del Terminale e avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 allibi all’anno”.

Competitività e servizi di “virtual liquefaction”

La presidente ha poi evidenziato il rischio legato a “un forte gap competitivo con l’Italia nel settore small scale Lng” rispetto a paesi come Spagna, Portogallo e Belgio che hanno “avviato un servizio di ‘virtual liquefaction’, attivando una transazione al punto di scambio virtuale”. Altro timore manifestato dalla Venturi ha riguardato la richiesta di “un maggior supporto allo sviluppo della filiera del Gnl, soprattutto per l’utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti”, alla luce del ruolo strategico dello sviluppo infrastrutturale del Gnl nel Pniec e nel Green deal.

Pnrr e mercato del Gnl, le richieste di Assocostieri

Capitolo a parte per il **Piano nazionale di ripresa e resilienza** che ha destato in Assocostieri forte rammarico. Pare che nella versione approvata in Consiglio dei ministri lo scorso 12 gennaio e trasmessa alle Camere “si siano persi i contenuti delle schede di progetto dello scorso dicembre in tema di rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del Gnl ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate”.

Il commento di Assogasliquidi/Federchimica

“Abbiamo un’opportunità che non possiamo farci sfuggire”, ha commentato in una nota stampa **Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica**. Come? Il piano per la ripresa approvato dal governo deve essere “implementato in maniera consistente attraverso una linea specifica progettuale sul Gnl: prima di tutto sostenendo gli investimenti sulle infrastrutture di approvvigionamento per garantire la crescita omogenea della distribuzione del prodotto”.

Incentivi e bioGnl

Guardando al marittimo Arzà propone di “introdurre norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di Gnl nei porti”, “definire idonee tariffe portuali per agevolare l’utilizzo di mezzi marittimi alimentati a Gnl” e “prevedere misure premianti per le flotte navali costruite ed alimentate a Gnl e la realizzazione di unità navali (bettoline) adeguate ai servizi di small scale e per il rifornimento ship to ship”.

Per stimolare la crescita del trasporto pesante su strada saranno indispensabili “incentivi strutturali a favore dell’autotrasporto”, tra cui “la riduzione di tariffe e canoni per l’utilizzo di infrastrutture autostradali”, e “gli incentivi per l’acquisto di mezzi” a favore delle imprese di autotrasporto.

Arzà conclude proponendo l’uso del Gnl nell’off-grid “anche attraverso l’introduzione di misure di premialità per i volumi di bioGnl utilizzati nelle utenze non collegate alla rete distributiva”. Sul **bioGnl** in particolare “bisognerebbe lavorare nel processo di revisione della direttiva europea sulle Energie rinnovabili (Red) per un corretto posizionamento di questo prodotto”.

10.02.21



Carburanti, Minenna: forte impulso all'antifrode dalla legge di Bilancio

Consumi dei prodotti energetici interni ai depositi fiscali, sistemi di misurazione per bettoline e autobotti, e-Das e tracciabilità oli lubrificanti. Sono i quattro temi al centro del confronto tra Assocostieri e l'Agenzia delle Dogane svoltosi questa mattina via web.

All'incontro ha partecipato anche il direttore dell'Agenzia, **Marcello Minenna**, che ha espresso soddisfazione per le novità introdotte con la legge di Bilancio 2021 in materia di

contrasto alle frodi, annunciando a breve un "open hearing" per "condividere i nuovi poteri che i legislatori ha dato all'Agenzia, per il migliore fine tuning possibile. Il governo – ha detto Minenna – ha compreso l'esigenza e sono state inserite norme importanti che consentiranno il veloce ripristino della legalità. In questo momento non possiamo permetterci un'economia sommersa che vive alle spalle degli altri". Le norme in questione sono i commi 1075-1083 e 1128-29 della legge di Bilancio 2021 (legge 30 dicembre 2020, n. 178).

"Prima della fine dell'inverno – ha annunciato Minenna – daremo un chiarimento regolatorio e delle procedure sulla compliance. La legge di Bilancio ha ripristinato il potere di controllo dell'Agenzia sulle volture dei depositi, dopo la pericolosa deregolamentazione degli ultimi anni. Negli ultimi anni – ha aggiunto il direttore – probabilmente qualche disattenzione c'è stata, sia da parte dell'Agenzia delle Dogane che da parte dell'organo politico. Si sono verificati provvedimenti che hanno alleggerito il controllo delle volture. Con questa innovazione normativa – ha detto Minenna – contiamo di dare un forte impulso all'attività antifrode".

Il direttore generale di Assocostieri **Dario Soria** ha auspicato un confronto ad hoc con l'Agenzia per verificare insieme l'andamento degli adeguamenti al livello nazionale Infoil. Quanto al versamento anticipato dell'Iva, Assocostieri sta conducendo un'indagine "anche a seguito di un primo passaggio preliminare con l'Agenzia delle Entrate, sulla questione connessa al versamento anticipato dell'Iva sulle forniture di gasolio auto da parte dei depositi fiscali sottosoglia". Una norma, ha detto, che "consente ai trader e non ai titolari di depositi fiscali inferiori ai 10.000 metri cubi di transitare su depositi sopra soglia senza pagamento anticipato dell'Iva a fronte di garanzia", mentre "nella prassi sembrerebbe che molti uffici locali dell'Agenzia delle Entrate risultano accettare fidejussioni da parte di trader transitanti su depositi al di sotto di tale soglia dimensionale, con ulteriore pregiudizio per la previsione normativa". L'associazione "auspica di poter rendere omogenea tale normativa potendosi prevedere nel caso di specie che anche i titolari di depositi c.d. sottosoglia possano prestare garanzia fideiussoria all'Agenzia delle Entrate, analogamente a quanto previsto per i traders, allorché transitino su depositi sopra soglia".

Infine, Soria ha trattato della modifica del decreto Mef 15 dicembre 2015, n. 225 sull'esenzione dall'accisa per il Gnl e il Gpl per la navigazione, ai sensi del punto 3 della tabella A allegata al Testo unico delle accise. "Tale confronto – ha detto – giunto ormai alle battute conclusive, rappresenta un importante esempio di metodo di collaborazione di successo che va continuato ed esteso".

Su questo, Minenna ha sottolineato che "il regolamento è del 2015, siamo nel 2021: forse è il caso di andare veloci. In più occasioni nelle mie audizioni in parlamento ho segnalato l'esigenza di una regolamentazione direttoriale per essere più vicini al settore. Il regolamento è in discussione, spero che prima dell'estate avrà un aggiornamento". (18/1)

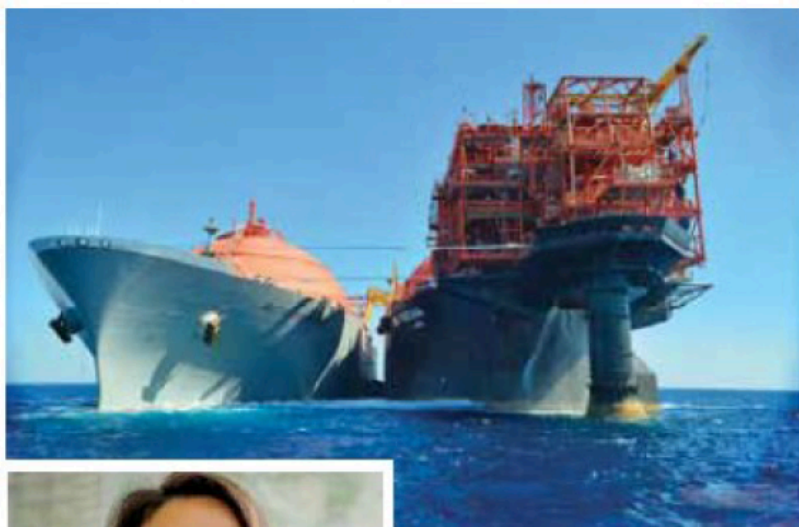
10.02.21

LA GAZZETTA MARITTIMA

DAL RAPPORTO NAZIONALE PRESENTATO DA ASSOCOSTIERI

OLT apre quest'anno alle bettoline GNL

Potranno partire i bunkeraggi ampliando il percorso dei rifornimenti fino a 122 all'anno



Marika Venturi

ROMA – Assocostieri è intervenuta alla presentazione della revisione 2021 del rapporto sulla filiera degli usi finali del GNL in Italia, prodotto ogni anno da SSLNG Watch/REF-E.

Il presidente Marika Venturi ha ricordato i diversi operatori di Assocostieri che saranno in grado, entro la fine dell'anno, di avviare le operazioni commerciali di bunkeraggio (segue in ultima pagina)

OLT apre quest'anno

keraggio LNG. In particolare, OLT conferma di attivare entro fine anno la possibilità di carico LNG per bettoline di 90-120 mt di lunghezza e potrà gestire importanti volumi di LNG. Infatti, a seguito di uno studio sulla logistica che ha approfondito le capacità ricettive del Terminale, confermando la possibilità di ricevere un numero di bettoline maggiore rispetto a quello già autorizzato, OLT ha deciso di aumentare la flessibilità e l'efficienza del Terminale e avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 all'anno.

Assocostieri ha sottolineato il consolidarsi di una competizione molto forte in Europa nell'ambito SSLNG. Ad esempio, in Spagna, Portogallo e Belgio hanno avviato un servizio di "virtual liquefaction", attivando una transazione al punto di scambio virtuale. I diversi servizi aggiuntivi disponibili, uniti ad una forte riduzione delle tariffe, porta ad un forte gap

competitivo con l'Italia nel settore small scale LNG. È importante recuperare il gap competitivo massimizzando la flessibilità dei servizi offerti.

Infine, considerando che lo sviluppo dell'infrastruttura del GNL rientra tra gli obiettivi primari del PNIEC e del Green Deal e che il raggiungimento degli obiettivi di questi ultimi risulta rientrare

in una delle tre linee strategiche del PNRR (ovvero la transizione energetica), si ritiene auspicabile un maggior supporto allo sviluppo della filiera del GNL, soprattutto per l'utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti.

Assocostieri ha nel frattempo espresso rammarico come nella versione del PNRR approvata

dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio u.s. e trasmessa alle Camere si siano persi i contenuti delle schede di progetto dello scorso dicembre in tema di rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate.

08.02.21



OLT Offshore conferma: entro fine anno a Livorno partiranno le attività di bunkeraggio GNL



Entro la fine di quest'anno il rigassificatore di Livorno inizierà a svolgere operazioni di Small Scale GNL e, in particolare, di bunkeraggio di gas naturale liquefatto.

Lo ha dichiarato – nel corso della presentazione della revisione 2021 del rapporto sulla filiera degli usi finali del GNL in Italia, prodotto ogni anno da SSLNG Watch/REF-E – Marika Venturi, Presidente di Assocostieri (l'associazione italiana degli operatori della logistica energetica) e Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager di OLT Offshore, la società controllata da Snam e dal fondo australiano First

Investment che gestisce la FSRU Toscana.

A inizio 2019 la società aveva avviato l'iter autorizzativo per poter svolgere questo tipo di servizi, che si era poi completato lo scorso ottobre con il 'via libera' definitivo del Ministero dello Sviluppo Economico. Da quel momento, OLT ha dato il via agli interventi tecnici necessari, che al momento sono in corso ma che si dovrebbero concludere entro fine anno, consentendo così al terminale di poter partire con i servizi Small Scale e in particolare con il bunkeraggio di GNL.

Ma non è tutto: la Presidente di Assocostieri ha anche annunciato che OLT intende avviare a breve un nuovo percorso autorizzativo per poter raddoppiare la propria capacità in questo nuovo filone di business. Se infatti nel progetto originario OLT prevedeva di effettuare 40 allibi di piccole bettoline all'anno, la società – in ragione delle mutate esigenze di mercato – vorrebbe poterne effettuare almeno 120.

Nella stessa occasione, Venturi ha poi ricordato che, entro la fine del 2021, altri operatori italiani saranno in grado di partire con le attività di bunkeraggio di GNL, anche se l'Italia deve scontare un gap in termini di competitività che potrà essere colmato massimizzando la flessibilità dei servizi offerti.

Inoltre, considerando che lo sviluppo dell'infrastruttura del GNL rientra tra gli obiettivi primari del PNIEC e del Green Deal e che il raggiungimento degli obiettivi di questi ultimi risulta rientrare in una delle tre linee strategiche del PNRR (ovvero la transizione energetica), l'associazione ha auspicato un maggior supporto allo sviluppo della filiera del GNL, soprattutto per l'utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti.

Assocostieri ha infine espresso rammarico circa il fatto che, nella versione del PNRR approvata dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio e trasmessa alle Camere, si siano persi i contenuti delle schede di progetto dello scorso dicembre in tema di rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi dedicate.

05.02.21



Accise sui consumi nei depositi: cosa non va nella risoluzione delle Dogane

L'intervento di Dario Soria, direttore generale Assocostieri, sulla risoluzione n. 1 del 22 gennaio 2020



La risoluzione n. 1/D del 22 gennaio 2020, dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli sui consumi di prodotti energetici interni a stabilimenti di produzione è intervenuta, a seguito di interpello, per chiarire, con presunto intento confermativo, che l'esclusione da accisa prevista dall'art. 22 del Dlgs 504/95 per l'impiego dei prodotti energetici utilizzati negli stabilimenti di produzione è inapplicabile ai depositi fiscali di stoccaggio di prodotti energetici (ex artt. 23 commi 3 e 4 del Dlgs 504/95 – T.U.A.).

In detta risoluzione l'Agenzia afferma come da un'analisi ricognitiva dell'evoluzione giuridica di tale disposizione, i presupposti applicativi non risultino nel tempo mutati.

Secondo tale orientamento, quindi, l'attività di miscelazione di prodotti energetici, che ordinariamente avviene nei depositi fiscali, non è idonea a far assumere all'esercizio degli stessi i caratteri oggettivi meritevoli dell'agevolazione che andrebbe, pertanto, circoscritta solamente agli stabilimenti di produzione (raffinerie, impianti petrolchimici etc.)

Conseguentemente, sugli impieghi di prodotto utilizzato nei depositi di stoccaggio per le operazioni di **riscaldamento necessarie per conservare la fluidità** dei prodotti energetici detenuti, l'accisa sarebbe dovuta.

Più nella specie, le Dogane hanno ritenuto fondare la loro interpretazione sia sul tenore letterale della rubrica del predetto art. 22 del Dlgs 504/95 (non presente nella direttiva europea) che sul principio per il quale l'effettuazione di attività di **miscelazione di prodotti energetici** non può fare assumere all'esercizio del deposito fiscale i caratteri oggettivi propri di uno stabilimento di produzione.

La presa di posizione dell'Agenzia induce ad articolare alcune riflessioni critiche sul corretto inquadramento della fattispecie, considerando anche che l'impostazione fino ad oggi fatta propria da diversi Uffici locali della medesima Agenzia – e gli stessi precedenti di prassi e di legittimità intervenuti in materia – hanno portato ad opposte conclusioni.

Secondo un'**indagine di Assocostieri**, infatti, in una decina di fattispecie applicative sul territorio nazionale la **prassi dell'esenzione di accisa** risulta ampiamente e documentalmente praticata da molti anni, sia mediante espliciti provvedimenti autorizzativi dei locali uffici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sia mediante espresse prese d'atto in occasione delle verifiche quadrimestrali, con un valore medio stimabile in prima approssimazione in circa 170 tonnellate annue e di circa 100mila euro di accisa annua esente per deposito.

Tale prassi, peraltro, non è frutto dell'arbitraria o disattenta applicazione degli uffici periferici ma di un deliberato e consolidato orientamento proprio dell'Agenzia delle Dogane centrale.

La **disciplina unionale** prevede, infatti, che il consumo di prodotti energetici in uno stabilimento di produzione di prodotti energetici non è considerato fatto generatore d'imposta; resta invece assoggettato ad accisa il prodotto che venga destinato a scopi non connessi con la produzione di prodotti energetici.

Le previsioni normative di riferimento si rinviengono, innanzitutto, nella Direttiva 92/81/CEE del 19 ottobre 1992 relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali laddove, all'art. 4, paragrafo 3, si stabilisce che:

“Il consumo di oli minerali all'interno di uno stabilimento di produzione di oli minerali non è considerato come un fatto generatore dell'accisa fintantoché esso sia effettuato per i fini della produzione”,
mentre per il successivo art. 5 paragrafo 1:

“Fatto salvo l'art. 6, è considerato come uno stabilimento di produzione di oli minerali, qualsiasi stabilimento in cui i prodotti enumerati all'articolo 2, paragrafo 1 sono fabbricati o sottoposti a un trattamento definito ai sensi della nota complementare 4 del capitolo 27 della nomenclatura combinata”.

Proprio l'articolo 6, fatto salvo dalla disposizione ora citata, offriva all'atto dell'armonizzazione delle accise una possibilità d'estensione, laddove recita:

“Gli Stati Membri non sono obbligati a considerare come produzione di oli minerali:

... c) le operazioni consistenti nel miscelare oli minerali con altri oli minerali o con altre sostanze al di fuori di uno stabilimento di produzione o di un deposito doganale...”

Tale opportunità fu proprio quella perseguita dall'Italia all'atto dell'armonizzazione delle accise, come testimoniato dal telescritto del ministero delle Finanze del 3 marzo 1993 – Dipartimento delle dogane e delle imposte indirette – Direzione Centrale dell'imposizione indiretta sulla produzione e sui consumi – firmato dall'allora Direttore Centrale Cottone – che, all'atto di rappresentate le principali novità legate al processo di armonizzazione confermava (pag. 2, cpv. 3): “l'esclusione come fatto generatore dell'imposta, dei consumi di oli minerali per operazioni di riscaldamento tecnicamente necessarie per conservare la fluidità dei prodotti petroliferi, effettuate all'interno dei depositi fiscali”.

Anche la successiva Direttiva 2003/96/CE del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, recepita dal Dlgs 2 febbraio 2007, n. 26, all'art. 21, paragrafo 3 – nell'introdurre la nuova nozione comunitaria di “prodotto energetico”, che continua comunque ad includere pacificamente anche gli oli minerali – ha previsto, a sua volta, che il consumo di prodotti energetici all'interno di uno stabilimento che produce prodotti energetici, non è considerato un fatto generatore d'imposta se il consumo riguarda prodotti energetici fabbricati all'interno dello stabilimento.

Il testo letterale dell'art. 22 del T.U.A., tuttora vigente, riproduce il contenuto delle previsioni comunitarie (direttive 92/81/CEE e 2003/96/CE), integrandolo con la presunzione che considera consumi connessi con la produzione di prodotti energetici anche quelli effettuati per operazioni di riscaldamento tecnicamente necessarie per conservare la fluidità dei prodotti, anche nell'ambito di un deposito fiscale.

Ciò risulta evidente da un'attenta lettura nel testo letterale dell'art. 22 in almeno tre punti:

1. al primo comma, laddove è previsto che: “Il consumo di prodotti energetici all'interno di uno stabilimento che produce prodotti energetici non è considerato fatto generatore di accisa se il consumo riguarda prodotti energetici fabbricati sia all'interno che al di fuori dello stabilimento....Sono considerati consumi connessi con la produzione di prodotti energetici anche quelli effettuati per operazioni di riscaldamento tecnicamente necessarie per conservare la fluidità dei prodotti energetici, effettuate nell'interno dei depositi fiscali.”

Orbene il comma in questione, dopo aver previsto la non assoggettabilità ad accisa dei **consumi interni negli stabilimenti di produzione** (tipicamente quelli di cui all'art. 23 c. 1) aggiunge un'esplicita previsione introdotta dalla congiunzione “anche” di estensione di tale esenzione (appunto anche) ai consumi all'interno dei depositi fiscali, non potendo tale aggiunta essere riferita ai soli depositi fiscali di cui agli stabilimenti di cui all'art. 23 comma 1 dovendosi in tal caso ritenersi tale previsione pleonastica e priva di senso.

2. al secondo comma, laddove è previsto che: “non si considera, altresì, fatto generatore d'accisa il consumo di prodotti energetici quando i medesimi sono utilizzati in combinazione come combustibile per riscaldamento e nelle operazioni rientranti fra i “trattamenti definiti” previsti dalla nota complementare 4 del capitolo 27 della nomenclatura combinata di cui al regolamento (CE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, come modificato dal regolamento (CE) n. 2031/2001 della Commissione, del 6 agosto 2001, e successive modificazioni.

Il comma in questione specifica come circostanza aggiuntiva, parimenti esclusa dall'imposta (altresì) tanto il consumo di prodotti energetici in combinazione come combustibile per riscaldamento quanto (“e”) quello delle operazioni rientranti tra i trattamenti definiti della nota complementare 4 del capitolo, con specificazione, quindi, più ampia di quanto indicato nella risoluzione 1 citata, che invece richiamerebbe le sole operazioni (cracking, reforming, etc) utilizzate dalle raffinerie e dai petrolchimici come meritevoli dell'agevolazione in quanto rientranti nella nota complementare citata.

3. al quinto comma, laddove è previsto che: “Non si considera produzione di prodotti energetici:

... c) l'operazione di miscelazione di prodotti energetici tra loro o con altre sostanze, eseguita fuori di uno stabilimento di produzione o di un deposito fiscale”.

Argomentando a contrario, può essere tratto il principio secondo il quale, si considera produzione di prodotti energetici la manipolazione del prodotto energetico all'interno del deposito fiscale tramite miscelazione.

Vale rilevare, del resto come la manipolazione sia una forma di lavorazione ed **il deposito fiscale è anche uno stabilimento di produzione** dove si eseguono la fabbricazione, la lavorazione, la trasformazione e la detenzione di prodotti energetici (art. 5 Testo Unico Accise)

Da tale breve ermeneutica condotta nel rispetto dell'art. 12 delle c.d. preleggi per cui:

“nell'applicare la legge non si può ad essa attribuire altro senso che quello fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse e dalla intenzione del legislatore” nonché da una semplice verità filologica per cui le parole acquistano significato dalla loro connessione, si arriva abbastanza agevolmente alle conclusioni interpretative sopra rappresentate.

Tale interpretazione sistematica della descritta fattispecie legittima la lettura secondo la quale i Legislatori comunitario e nazionale abbiano inteso unificare nell'unitaria categoria di “esercizio di deposito fiscale” l'attività di lavorazione e detenzione dei prodotti soggetti ad accisa, come anche la loro fabbricazione e trasformazione, comprendendo nell'unica nozione sia i depositi delle raffinerie che quelli abilitati a detenere prodotti in regime sospensivo; in tale prospettiva è difficile negare l'ascrivibilità della qualifica di stabilimento di produzione anche a gli stessi depositi fiscali.

Anche sotto un profilo oggettivo, ogniqualvolta si attua una manipolazione del prodotto energetico all'interno di un deposito fiscale tramite miscelazione e/o additivazione, tale lavorazione equivale a creare prodotto nuovo.

Su tali basi, l'interpretazione espressa dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con la risoluzione in analisi, oltre che **eccessivamente rigorista e letterale**, appare distonica rispetto ad un'interpretazione sistematica delle disposizioni applicabili alla fattispecie.

Conferme della correttezza di questa diversa ricostruzione si possono rinvenire anche nella prassi e nella giurisprudenza di legittimità ad oggi già intervenute sul tema.

E ancora. La nota dell'Agenzia delle Dogane, prot. n. 4436 del 24 luglio 2007 ha stabilito, tra l'altro, che l'esclusione da accisa dei consumi interni negli stabilimenti di produzione è riconosciuta solo per gli impianti gestiti in regime di deposito fiscale la cui produzione è funzionalizzata interamente alle destinazioni per usi energetici. Viene precisato, altresì, che l'esclusione dalla tassazione riguarda unicamente i prodotti energetici utilizzati direttamente nel processo o per un apporto energetico immediato al processo stesso.

In tal senso anche la Cassazione penale – Sez. III – con la sentenza del 13 novembre 2013, n. 48738 ha stabilito che

“Sono considerati consumi connessi con la produzione di prodotti energetici anche quelli effettuati per le operazioni di riscaldamento tecnicamente necessarie per conservare la fluidità dei prodotti energetici, effettuate nell'interno dei depositi fiscali. Pertanto, nel caso di depositi fiscali.....l'esenzione dall'accisa riguarda soltanto i consumi di prodotti energetici effettuati per operazioni di riscaldamento tecnicamente necessarie per conservare la fluidità dei prodotti energetici...”.

E un'apertura in tal senso l'Agenzia ha compiuto con la nota interna inviata il 14 agosto 2020 agli uffici territoriali dove, in contrasto con quanto previsto nella risoluzione 1 si legge che:

“Pertanto, nei casi di deposito fiscale ai sensi dell'art 23 del D.Lgs. n.504/95, commi 3 o 4, ...

...il riconoscimento del trattamento previsto per i cosiddetti consumi interni, in stretta connessione alla reale effettuazione delle miscele, può essere riconosciuto solo ai quantitativi di combustibile impiegati per le operazioni di riscaldamento tecnicamente necessarie per conservare la fluidità dei prodotti energetici durante la miscelazione (trattasi, di norma, degli oli combustibili nonché di altri prodotti energetici con viscosità a 50°C superiore a 21,2 cSt) nella sezione d'impianto e presso i serbatoi riservati all'effettuazione del predetto processo”.

Peccato però che tale mutamento di orientamento nell'indicazione agli uffici periferici sconti una limitazione tecnica quasi impossibile da verificare laddove si prevede che la quantificazione debba avvenire curando che i consumi connessi alla miscelazione sono opportunamente rilevati e riscontrati tramite accertamento diretto (ad esempio, a mezzo di misuratore delle quantità di combustibile addotte alla caldaia dedicata alle operazioni di riscaldamento di che trattasi) ovvero indiretto (ad esempio, tramite contatori di calore ubicati sulle linee di trasmissione del fluido vettore di calore in correlazione con parametri di impiego determinati a seguito di apposite marce controllate).

Il che risulta di quasi impossibile verifica attesa l'impossibilità di conteggiare separatamente tali consumi.

In tale prospettiva, pertanto, pur valorizzando l'impegno dell'Agenzia nel cercare una soluzione per così dire di compromesso si auspica una presa di posizione risolutiva da parte dell'Agenzia considerato che il comportamento degli uffici (es risoluzione 1), senza una sua **futura e più adeguata ponderazione**, oltre a ledere il legittimo affidamento ad oggi maturato dai gestori dei depositi fiscali commerciali, si pone in contrasto con la ricostruzione letterale e sistematica della fattispecie e crea una disparità di trattamento a favore delle raffinerie per le operazioni di mero stoccaggio del prodotto o di semplice miscelazione dello stesso. Le raffinerie, infatti, una volta terminato il processo, mettono in atto i medesimi processi che avvengono all'interno dei depositi fiscali, come, ad esempio, il riscaldamento dei prodotti finalizzati alla movimentazione, alla miscelazione ed alla carica degli stessi.

Da tale ragionata rassegna se ne deriva che prevedere un diverso regime fiscale si porrebbe anche in **aperto ed insanabile contrasto con i principi unionali ed interni** di non discriminazione e di parità di trattamento.

Si confida pertanto che l'Agenzia riveda la propria posizione, circoscrivendo il proprio pronunciamento a fattispecie dotate di caratteri di particolare eccezionalità.

05.02.21

**SHIP²SHORE**
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

OLT conferma: a breve iter per raddoppiare la capacità small scale del terminal

Il rigassificatore di Livorno inizierà a svolgere bunkeraggio di GNL entro fine anno, ma presto chiederà l'autorizzazione per portare da 40 a 122 gli allibi di bettoline previsti ogni anno

L'intenzione era già emersa nei mesi scorsi, ma ora è arrivata la conferma ufficiale: entro breve OLT Offshore, la società controllata da Snam e dal fondo australiano First State Investment che gestisce la FSRU Toscana, avvierà un nuovo iter autorizzativo per poter più che raddoppiare la propria capacità di offrire servizi di small scale GNL e, in particolare, bunkeraggio di gas naturale liquefatto.

Lo ha dichiarato - nel corso della presentazione della revisione 2021 del rapporto sulla filiera degli usi finali del GNL in Italia, prodotto ogni anno da SSLNG Watch/REF-E – Marika Venturi, Presidente di Assocostieri (l'associazione italiana degli operatori della logistica energetica) nonché Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager della stessa OLT.

La società aveva avviato a inizio 2019 il percorso per poter ottenere l'autorizzazione a svolgere, presso il terminal toscano, servizi di small scale GNL. Dopo il 'via libera' definitivo del MISE, arrivato lo scorso autunno, sono partiti i lavori di adeguamento del rigassificatore, che – ha assicurato Venturi – potrà iniziare entro fine anno le attività di carico di bettoline GNL con lunghezza compresa tra i 90 e i 120 metri. Nel piano presentato alle autorità la stima era di svolgere circa 40 operazioni di allibo di piccole gas carrier all'anno, ma nel frattempo le esigenze di mercato sono mutate e OLT, per bocca della sua manager, ha quindi rivelato che intende aumentare la flessibilità e l'efficienza del terminal e che e avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 allibi all'anno.

La Presidente di Assocostieri ha quindi ricordato che, entro la fine del 2021, altri operatori italiani saranno in grado di partire con le attività di bunkeraggio di GNL, anche se il nostro Paese paga ancora un gap di competitività ai principali competitor europei in questo settore. Una distanza che può essere colmata massimizzando la flessibilità dei servizi offerti.

Inoltre, considerando che lo sviluppo dell'infrastruttura del GNL rientra tra gli obiettivi primari del PNIEC e del Green Deal e che il raggiungimento degli obiettivi di questi ultimi risulta rientrare in una delle tre linee strategiche del PNRR (ovvero la transizione energetica), l'associazione ha auspicato un maggior supporto allo sviluppo della filiera del GNL, soprattutto per l'utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti.

Assocostieri ha infine espresso rammarico circa il fatto che, nella versione del PNRR approvata dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio, e trasmessa alle Camere, si siano persi i contenuti delle schede di progetto dello scorso dicembre in tema di rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi dedicate.

Per Assogasliquidi/Federchimica nel PNRR serve maggiore attenzione al GNL

Il settore del GNL, fotografato dallo studio SSLNG Watch/REF-E, si conferma in buona salute, come ribadito in una nota da Assogasliquidi/Federchimica: nel 2020 sono cresciuti sia il numero di stazioni di rifornimento dedicate (+34% a 94 in totale) sia quello dei mezzi pesanti immatricolati nel Paese, arrivato a 3.000 unità (+35%).

Lo scorso anno è aumentato anche il numero degli operatori attivi in questo comparto (+30%), l'ammontare degli investimenti e il numero dei progetti per depositi di small scale GNL: 8 con un iter autorizzativo avviato e altri 9 con l'iter autorizzativo in corso di valutazione e/o attivazione.

“L'Italia è pronta a fare un enorme salto in avanti nell'utilizzo del GNL che sta registrando un forte incremento della domanda nel settore della logistica e trasporto pesante in tutto il mondo. Molte imprese hanno investito e continuano ad investire importanti risorse, nella produzione, distribuzione ed utilizzo del GNL” ha commentato Andrea Arzà, Presidente di Assogasliquidi/Federchimica.

“Pensiamo soltanto alla realizzazione dei mezzi come ad esempio navi e camion, che già oggi possono contribuire ad una forte riduzione di emissioni nell'atmosfera e che domani potranno andare a bioGNL senza bisogno di alcuna trasformazione”.

Per non vanificare questi sforzi, ma anzi per sostenerli, secondo Arzà sarebbe tuttavia necessario “implementare il PNRR, che nella versione approvata dal Consiglio dei Ministri lo scorso 12 gennaio prevede per il GNL solo interventi mirati per l'utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti, con una linea specifica progettuale sul gas naturale liquefatto, prima di tutto sostenendo gli investimenti sulle infrastrutture di approvvigionamento per garantire la crescita omogenea della distribuzione del prodotto”.

05.02.21



Gnl, Olt rilancia sulle bettoline

A breve chiederà autorizzazione per arrivare fino a 122 allibi all'anno



Il terminale Olt al largo di Livorno potrà ricevere fino al triplo delle bettoline in un anno per i servizi small scale. Lo ha detto Marika Venturi, presidente Assocostieri, intervenuta ieri alla presentazione della revisione 2021 del rapporto sulla filiera degli usi finali del Gnl in Italia, prodotto ogni anno da Ssing Watch/Ref-e.

Ancora in novembre si parlava di 41 slot per la ricezione di bettoline per il trasporto del Gnl a depositi costieri, con l'annuncio di un prossimo market test per arrivare a 100. Ieri Venturi ha annunciato che Olt conferma il previsto avvio entro fine anno della possibilità di carico di Gnl per bettoline di 90-120 metri di lunghezza, con possibilità di ricevere un numero di bettoline maggiore rispetto a quello già autorizzato: la società avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 allibi all'anno.

Secondo Assocostieri, in Europa si è consolidata una competizione molto forte nel settore: in Spagna, Portogallo e Belgio è stato avviato un servizio di virtual liquefaction, con transazioni al punto di scambio virtuale. I diversi servizi aggiuntivi disponibili, uniti a una forte riduzione delle tariffe, portano a un forte gap competitivo con l'Italia. Per questo, conclude la nota, "è importante recuperare il gap competitivo massimizzando la flessibilità dei servizi offerti". L'associazione ha sottolineato in questo senso l'importanza di interventi di sostegno nel Piano di ripresa.

04.02.21



Gnl small scale, il settore batte la crisi e prova a decollare

Nel 2020 consumi +26% malgrado il Covid. Stimato un +68% nel 2021. Deposito Oristano prima di maggio. Assocostieri: "Pronti con il bunkeraggio nel 2021". Le proposte di Assogasliquidi/Federchimica per "un enorme salto in avanti"

Il mercato degli usi finali di Gnl regge bene alla crisi generata dal Covid e vede margini per uno sviluppo importante nel prossimo triennio. Ma secondo Assogasliquidi/Federchimica per compiere "l'enorme salto in avanti" che il settore può fare occorrono interventi più incisivi, a partire dal Pnrr.

Secondo le rilevazioni del consueto Osservatorio Ref-E, i consumi diretti complessivi di Gnl nel 2020 hanno superato le 130.000 tonnellate, con un aumento del 26% rispetto al 2019. L'impatto dell'epidemia ha pesato per circa 40.000 tonnellate rispetto alle attese di fine 2019.

Oltre alla fotografia del 2020, il rapporto formula previsioni per il 2021/2023. Ref-E prevede un rapido assorbimento del calo dei consumi, con una crescita del 68% già entro quest'anno e ulteriori aumenti di oltre il 20% all'anno entro il 2023.

Le previsioni, sottolinea una nota, "considerano le problematiche legate alla metanizzazione della Sardegna, dove dall'estate 2020 è alimentata da un deposito di Gnl la prima rete cittadina, e incertezze in ambito marittimo".

Intanto, l'attivazione del deposito costiero Higas di Oristano è prevista entro maggio 2021 mentre da ottobre 2021 partirà Ravenna, oltre alle prime due navi cisterna che opereranno nel Mediterraneo a servizio prevalente dei depositi italiani e del rifornimento delle navi.

Prevista anche l'attivazione entro l'anno dei rifornimenti di navi cisterna di Gnl dal rigassificatore Olt al largo di Livorno, che dovrebbe ridurre la pressoché totale dipendenza attuale dai rigassificatori di Marsiglia. Il presidente di Assocostieri Marika Venturi ha sottolineato che Olt ha deciso di aumentare la flessibilità e l'efficienza del Terminale e avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 allibi all'anno. Venturi ha anche ricordato i diversi operatori associati che saranno in grado di avviare entro il 2021 le operazioni commerciali di bunkeraggio.

Tornando ai numeri, nel 2020 è stato particolarmente pesante l'impatto del Covid in ambito marittimo, a causa del blocco delle crociere, anche se da ottobre sono iniziati i rifornimenti regolari di Gnl da nave a nave nel porto di La Spezia. Come a livello mondiale, sono confermati gli ordini in corso per nuove navi da crociera a Gnl (mentre si intensificano gli ordini per portacointainer e navi cisterna di piccola taglia).

Nonostante "la pluriennale attività di studio per l'emanazione delle linee guida nazionali", rimarca la nota, non sono ancora autorizzati i rifornimenti delle navi traghetto con le autocisterne. "L'incertezza regolatoria – rimarca Ref-E - pesa sulle scelte di investimento degli armatori, sebbene l'ultima versione del Pnrr preveda la sostituzione del 25% dei traghetti con navi alimentate da combustibili alternativi".

Anche nel 2020 il settore è stato trainato dagli sviluppi del trasporto terrestre pesante, che registra un aumento dei consumi del 30% rispetto al 2019. A dicembre 2019 le stazioni di servizio dotate di deposito di Gnl erano complessivamente 105, di cui 94 con servizio Gnl e L-Cng, e 11 di solo L-Cng.

I camion a Gnl in servizio in Italia sono aumentati di circa 1.000 unità, per un totale di circa 3.500, considerando un 20% di immatricolazioni estere. Confermata la leadership italiana in ambito europeo per numero di stazioni di servizio per i camion e per la loro numerosità, nonostante la "rincorsa" in atto in Germania.

Nel settore del trasporto pesante peggiora lo squilibrio territoriale, con il 63% degli impianti di distribuzione localizzato nel nord, il 27% nel centro Italia e solo il 10% nel sud, dove si segnala comunque l'apertura del primo distributore in Sicilia. Le province con il maggior numero di distributori sono Perugia (7), Verona (6), Bergamo, Ancona e Venezia (5). Lenta la crescita nel 2020 delle reti isolate alimentate a Gnl, raddoppiate a 4, mentre torna slancio nell'alimentazione delle industrie, con 6 nuovi impianti, che passano in totale da 24 a 30. Stabili a causa della crisi epidemica i consumi di questi settori.

"L'Italia è pronta a fare un enorme salto in avanti nell'utilizzo del Gnl", ha commentato Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica. "Abbiamo un'opportunità che non possiamo farci sfuggire – ha aggiunto - Attualmente il piano di Recovery approvato dal Consiglio dei Ministri prevede per il Gnl solo interventi mirati per l'utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti. Se vogliamo imboccare un percorso di crescita e non vanificare gli investimenti privati in questo ambito ma anzi intercettarne di nuovi, è necessario che il Piano venga implementato in maniera consistente".

Nel trasporto marittimo Arzà propone “norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di Gnl nei porti”, idonee tariffe portuali e “misure premianti per le flotte navali” (bettoline incluse). Nel trasporto stradale pesante “è invece fondamentale definire incentivi strutturali”, come ad esempio “la riduzione di tariffe e canoni per l'utilizzo di infrastrutture autostradali”.

Infine, sul fronte degli usi industriali Arzà chiede di favorire l'impiego del Gnl negli usi off-grid, “anche attraverso l'introduzione di misure di premialità per i volumi di bioGnl utilizzati nelle utenze non collegate alla rete distributiva”.

Anche Marika Venturi ritiene "auspicabile un maggior supporto allo sviluppo della filiera del Gnl, soprattutto per l'utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti".

04.02.21

 Messaggero Marittimo

Assocostieri: entro l'anno bunkeraggio Lng

Olt avvierà a breve l'iter per arrivare a 122 allibi annui



Entro l'anno Assocostieri è pronta a partire con il bunkeraggio Lng. L'Associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica è intervenuta oggi alla presentazione della revisione 2021 del rapporto sulla filiera degli usi finali del Gnl in Italia, prodotto ogni anno da SSLNG Watch/REF-E.

Il presidente **Marika Venturi** ha ricordato i diversi operatori di Assocostieri che saranno in grado, entro la fine dell'anno, di avviare le operazioni commerciali di bunkeraggio Lng. In particolare, Olt conferma di attivare entro fine anno la possibilità di carico Lng per bettoline di 90-120 mt di lunghezza e potrà gestire importanti volumi di Lng. Infatti, a seguito di uno studio sulla logistica che ha approfondito le capacità ricettive del Terminale, confermando la possibilità di ricevere un numero di bettoline maggiore rispetto a quello già autorizzato, Olt ha deciso di aumentare la flessibilità e l'efficienza del Terminale e avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 allibi all'anno.

Assocostieri ha sottolineato il consolidarsi di una competizione molto forte in Europa nell'ambito SSLNG. Ad esempio, in Spagna, Portogallo e Belgio hanno avviato un servizio di "virtual liquefaction", attivando una transazione al punto di scambio virtuale. I diversi servizi aggiuntivi disponibili, uniti ad una forte riduzione delle tariffe, porta ad un forte gap competitivo con l'Italia nel settore small scale Lng. È importante recuperare il gap competitivo massimizzando la flessibilità dei servizi offerti.

Infine, considerando che lo sviluppo dell'infrastruttura del Gnl rientra tra gli obiettivi primari del PNIEC e del Green Deal e che il raggiungimento degli obiettivi di questi ultimi risulta rientrare in una delle tre linee strategiche del Pnrr (ovvero la transizione energetica), si ritiene auspicabile un maggior supporto allo sviluppo della filiera del Gnl, soprattutto per l'utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti.

Assocostieri ha espresso rammarico come nella versione del Pnrr approvata dal Consiglio dei Ministri del 12 Gennaio e trasmessa alle Camere si siano persi i contenuti delle schede di progetto dello scorso Dicembre in tema di rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del Gnl ship-to-ship e truck-to-ship e delle navi bunkerine dedicate.

04.02.21



Assocostieri, OLT a breve l'avvio di bunkeraggio di LNG per bettoline di 90-120 mt



Il presidente di Assocostieri, Marika Venturi, intervenuta oggi alla presentazione della revisione 2021 del rapporto sulla filiera degli usi finali del GNL in Italia, ha ricordato che **i diversi operatori dell'Associazione saranno in grado, entro la fine dell'anno, di avviare le operazioni commerciali di bunkeraggio LNG.**

In particolare, **OLT conferma di attivare entro fine anno la possibilità di carico LNG per bettoline di 90-120 mt di lunghezza e potrà gestire importanti volumi di LNG.** Infatti, a

seguito di uno studio sulla logistica che ha approfondito le capacità ricettive del Terminale, confermando la possibilità di ricevere un numero di bettoline maggiore rispetto a quello già autorizzato, OLT ha deciso di aumentare la flessibilità e l'efficienza del Terminale e avvierà a breve un nuovo percorso autorizzativo per richiedere fino a 122 allibi all'anno.

Assocostieri ha sottolineato il consolidarsi di una competizione molto forte in Europa nell'ambito SSLNG. Ad esempio, in Spagna, Portogallo e Belgio hanno avviato un servizio di "virtual liquefaction", attivando una transazione al punto di scambio virtuale. I diversi servizi aggiuntivi disponibili, uniti ad una forte riduzione delle tariffe, porta ad un forte gap competitivo con l'Italia nel settore small scale LNG. È importante recuperare il gap competitivo massimizzando la flessibilità dei servizi offerti.

Infine, considerando che lo sviluppo dell'infrastruttura del GNL rientra tra gli obiettivi primari del PNIEC e del Green Deal e che il raggiungimento degli obiettivi di questi ultimi risulta rientrare in una delle tre linee strategiche del PNRR (ovvero la transizione energetica), si ritiene auspicabile un maggior supporto allo sviluppo della filiera del GNL, soprattutto per l'utilizzo in ambito marittimo e terrestre per la riduzione delle emissioni climalteranti.

Assocostieri ha espresso rammarico come nella versione del PNRR approvata dal Consiglio dei Ministri del 12 gennaio u.s. e trasmessa alle Camere si siano persi i contenuti delle schede di progetto dello scorso dicembre in tema di **rinnovo della flotta navale e di supporto alla realizzazione delle infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL ship-to-ship e truck-to-ship** e delle navi bunkerine dedicate.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING