

RASSEGNA STAMPA

MAGGIO 2021

28.05.21



News Marinare

“Il GNL è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l’unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l’abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina”. E’ quanto emerso dal Forum dello scorso 19 maggio, organizzato da Assocostieri e Assarmatori su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” Cui seguiranno gli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all’8 ottobre 2021. Il Presidente della Commissione VIA, Massimiliano Atelli, sollecitato sull’importanza dell’efficacia dei procedimenti di VIA, ha precisato che allo stato si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sarebbero stati respinti. Alla successiva tavola rotonda hanno partecipato svariate importanti imprese (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunte l’AdSP del Mar Tirreno Centrale, la Capitaneria di Porto di La Spezia, Assocostieri e Conftrasporto. In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi (metanolo, idrogeno e ammoniaca) hanno ancora bisogno ancora di anni di sperimentazione. Lo stesso GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Articolazione dei depositi, da realizzare non distanti dai porti ma al di fuori delle aree abitate, e una vasta campagna di refitting delle navi o costruzione di nuove unità a GNL.

27.05.21

tom's**HARDWARE**
THE AUTHORITY ON TECH

e-fuel in cambio di crediti green: ecco la nuova proposta per le emissioni

I limiti di emissioni di CO2 sono, come sappiamo, un problema noto per la maggior parte dei costruttori di automobili che devono necessariamente sottostare ad alcuni precisi limiti per non incappare in salatissime multe imposte dall'Unione Europea. Di recente, con la prima proposta dedicata al futuro standard Euro 7, ci sono state diverse discussioni riguardanti questo limite definito come "estremo" e difficile da raggiungere.

Le emissioni sono spesso legate al meccanismo dei crediti sulla CO2 o crediti di carbonio, un piano secondo il quale le aziende riescono a ridurre l'impatto ambientale delle loro attività supportando progetti di sviluppo sostenibile, anche di altre aziende. Un chiaro esempio è rappresentato dalla ex FCA che aveva acquistato crediti green da Tesla, per poter compensare il livello di emissioni prodotto.

Ma cosa sono esattamente i crediti green? Noti anche come regulatory credits, si inseriscono nel quadro della lotta al cambiamento climatico che i vari player del settore stanno portando avanti. In linea generale, questi certificati servono a misurare le emissioni prodotte annualmente dalle case automobilistiche; mentre le più virtuose possono cedere e vendere crediti (come Tesla), quelle più indietro con l'elettrificazione possono acquistare crediti per evitare penalizzazioni dall'Unione Europea. Questo genere di scambio, in futuro, potrebbe avvenire anche tra costruttori e petroliferi, o almeno è questo il piano di oltre 200 firmatari del documento inviato al vice presidente della Commissione europea, Frans Timmermans.

Nella nota, si chiede l'istituzione di un nuovo meccanismo di scambio volontario di crediti sulla CO2 risparmiata con l'uso di carburanti a basso impatto tra i produttori stessi di carburanti e i costruttori di auto. In sostanza, la proposta prevede che venga effettuata una revisione del regolamento europeo che al momento prevede una misurazione limitata ai gas di scarico. In futuro, si potrebbe cogliere i vantaggi dei carburanti green che possono fornire un reale contributo per raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione dei trasporti in modo sostenibile ed economico. Secondo Audi, i cosiddetti e-fuel potrebbero essere anche meglio dell'idrogeno.

PUBBLICITÀ

Più in dettaglio, con il termine "e-fuel" si intendono carburanti sintetici che non derivano dalla raffinazione del petrolio, ma sono ottenuti dalla lavorazione combinata di materie prime alternative e rinnovabili (con un contenuto di carbonio praticamente nullo). Tra i principali firmatari dell'iniziativa troviamo alcune delle più importanti aziende e associazioni attive nel settore della raffinazione e distribuzione di carburanti e lubrificanti; tra i nomi italiani troviamo:

- Eni S.p.A
- FPT Industrial S.p.A
- Iveco S.p.A
- Landi Renzo S.p.A
- New Holland Agriculture
- Snam S.p.A
- Anfia
- Assocostieri
- Assogasmetano
- Assopetroli Assoenergia
- Federchimica Aispec
- Federchimica Assogasliquidi
- Federmetano
- NGV Italy
- Wesport Fuel System

Al momento non è chiaro se e quando la proposta verrà presa in esame, non ci rimane che attendere.

26.05.21



La proposta: e-fuels in cambio di crediti CO2 per le Case auto

220 firmatari, unem compresa, per chiedere all'Europa un nuovo schema che includa i carburanti low-carbon

Molti ormai sanno che i costruttori di auto devono rispettare i sempre più severi limiti di emissioni allo scarico di CO2, imposti dalla Comunità europea e calcolati sulla base dell'intera gamma dei modelli prodotti.

Forse sono meno le persone che conoscono invece il meccanismo dei crediti sulla CO2 o crediti di carbonio, uno schema secondo il quale le aziende, anche quelle che producono auto, riescono a ridurre l'impatto ambientale delle loro attività supportando progetti nazionali e internazionali di sviluppo sostenibile, anche di altre aziende.

Uno dei casi più famosi è quello dell'ex FCA che aveva acquistato i "crediti green" di Tesla. Questo scambio potrebbe un giorno avvenire anche tra i Costruttori e i petrolieri, o almeno questo è quello che chiedono i 220 firmatari del documento inviato al vice presidente della Commissione europea, Frans Timmermans.

Petrolieri e Costruttori uniti per ridurre la CO2

Nella nota che contra tra i firmatari anche l'unem (Unione energie per la mobilità - ex Unione Petrolifera) propone all'Europa

"l'adozione di un nuovo meccanismo di scambio volontario di crediti sulla CO2 risparmiata con l'uso di carburanti low-carbon tra produttori di fuels e costruttori di auto."

In pratica la proposta chiede la revisione del regolamento europeo sugli standard delle emissioni di CO2 per auto e camion, che attualmente vengono considerate solo allo scarico. La modifica permetterebbe, sempre secondo i firmatari, di

"cogliere i vantaggi dei carburanti liquidi a basso o nullo contenuto di carbonio che possono dare una reale contributo per raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione dei trasporti in modo sostenibile economicamente e socialmente."

Per una maggiore conoscenza e diffusione degli e-fuels

Nella stessa nota inviata a Timmermans sono poi citati due studi scientifici di Frontier Economics e un sondaggio a livello europeo che suggeriscono quanto sia importante e urgente valutare il ridotto impatto ambientale dei carburanti liquidi ottenuti da fonti rinnovabili come biomasse, rifiuti, idrogeno verde e CO2.

Fra i principali firmatari dell'iniziativa segnaliamo anche alcune delle più importanti aziende e associazioni attive nel settore della raffinazione e distribuzione di carburanti, lubrificanti e prodotti derivati dal petrolio, ma anche trasporti e tutta la relativa filiera.

I firmatari italiani

- Eni S.p.A
- FPT Industrial S.p.A
- Iveco S.p.A
- Landi Renzo S.p.A
- New Holland Agriculture
- Snam S.p.A
- Anfia
- Assocostieri
- Assogasmetano
- Assopetroli Assoenergia
- Federchimica Aispec
- Federchimica Assogasliquidi
- Federmetano
- NGV Italy

22.05.21

LA GAZZETTA  **MARITTIMA**

UN WEBINAR ORGANIZZATO DA ASSOCOSTIERI ED ASSARMATORI

GNL e comparto marittimo



Marika Venturi



Stefano Messina

ROMA – Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo è stato il tema di grande attualità trattato nel webinar di mercoledì scorso per iniziativa di Assocostieri ed Assarmatori. Elemento fondamentale, mettere in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Hanno partecipato al dibattito armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo crocieristico. Tra gli interventi, anche quelli di diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si

(segue a pagina 8)

GNL e comparto

apprestano ad avviare le operazioni di bunkraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Come interlocutori istituzionali, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

Ecco la sequenza degli interventi, come da programma.

Ore 10.30 Saluti introduttivi di Marika Venturi, presidente Assocostieri e di Stefano Messina, presidente Assarmatori.

Ore 10.50 Il valore del procedimento ambientale nello sviluppo dei combustibili alternativi – Massimiliano Atelli, presidente Commissione VIA-VAS/MITE.

Ore 11:10 Tavola rotonda – Valentina Infante, head of LNG and storage infrastructures Edison – Maurizio Zangrandi, amministratore delegato di GNL Italia e OLT – Marika Venturi, institutional relations, regulation and commercial manager di OLT – Antonio Nicotra, Olbia LNG – Dario Soria, direttore generale Assocostieri – Andrea Annunziato, presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale – Stefano Beduschi, deputy senior vice president Italia Marittima e consigliere di Assarmatori – Michele Francioni, senior vice president MSC Cruises – Mattia Canevari, energy & biosafety manager GNV – Vincenzo Franza, presidente di Caronte Tourist Isole Minori.

Modera Angelo Scorza, direttore responsabile Ship2Shore.

Ore 13:00 Conclusioni – Pasquale Russo, segretario generale di Confrasperto.

*
Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento - e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo - l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO² per la propulsione marina. Questo è il dato più rilevante emerso dal Forum che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di Conferenza GNL che si terrà a Bologna Fiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, presidente Assocostieri e Stefano Messina, presidente Assarmatori. Il presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A sua volta, il presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità

del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della Transizione Ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti.

Il segretario generale di Conftrasporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di temperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distanti dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

21.05.21



Tutela dell'ambiente e competitività: “Guardiamo a un modello diverso”

Il confronto tra imprese, esperti e istituzioni al webinar di Canale Energia

Trovare il giusto punto di equilibrio tra la tutela dell'ambiente e la libertà di fare impresa. È stato questo uno dei temi principali trattati nel webinar “Strutture strategiche e sicurezza per l'ambiente”, svoltosi ieri e organizzato da Canale Energia (edito da Gruppo Italia Energia, editore di QE).

L'incontro è stato aperto dalla professoressa dell'Università di Firenze Cecilia Valbonesi, che ha parlato delle modalità con cui l'Italia ha recepito le norme europee in materia. Il punto di partenza è la direttiva 99 del 2008: “È il cuore della disciplina per tutelare l'ambiente a livello penale – ha commentato - sia per le persone fisiche, sia per le persone giuridiche”. La Ue ha infatti stabilito che le condotte da perseguire nel settore sono quelle legate al dolo o alla colpa grave. Il legislatore italiano invece ha introdotto nel 2015 la legge che sanziona anche la colpa lieve. “In Spagna - ha detto ancora la professoressa - è stata derubricata all'ambito civilistico, da noi no. L'ambiente merita una tutela capillare, ma quest'approccio non garantisce politiche efficaci. Le imprese sono strette in una morsa di regole difficile da gestire e c'è confusione tra la responsabilità dell'ente e quella del singolo”. Valbonesi ha anche evidenziato come si dovrebbe guardare ad un modello di giustizia riparativa e non solo sanzionatoria.

Anche Dario Soria di Assocostieri si è concentrato sull'argomento: “Tutte le nostre infrastrutture sono strategiche. Dobbiamo rispettare stringenti parametri di rispetto ambientale, anche da un punto di vista organizzativo. Sicuramente la colpa lieve è un tema da affrontare”. Della stessa opinione è anche Donatella Giacometti di Unem. “Abbiamo accolto con favore la legge sugli ecocreati come strumento per perseguire chi fa dolo e compete con noi in modo sleale – ha dichiarato - mentre ci ha terrorizzato l'aspetto della colpa. Abbiamo proposto una clausola di non punibilità e un meccanismo premiale per chi vuole riparare il danno fatto”.

L'esperienza dell'ad di Olt offshore, Giovanni Giorgi, è servita invece per introdurre una riflessione sui controlli ricevuti dalle aziende. La best practice del rigassificatore di Livorno è emblematica. “Facciamo un monitoraggio continuo sulle emissioni sia in aria che in acqua - ha dichiarato - e dobbiamo informare le autorità su qualsiasi problema. Collaboriamo anche con il centro di biologia marino della città per valutare un eventuale impatto negativo sull'ambiente circostante al terminale che non c'è. Pensiamo che sia una nostra responsabilità – ha concluso Giorgi - lo stesso vale per il tema della sicurezza sul lavoro e in tanti anni non abbiamo mai avuto un incidente rilevante”.

Sia Alfredo Pini di Ispra che il presidente della commissione Via, Massimiliano Atelli hanno parlato della necessità di rafforzare la collaborazione tra i due enti. Pini ha anche evidenziato il bisogno di maggiore personale per garantire controlli più adeguati, mentre Atelli si è soffermato sul miglioramento dell'organismo da lui presieduto sia in termini di velocità che di operatività.

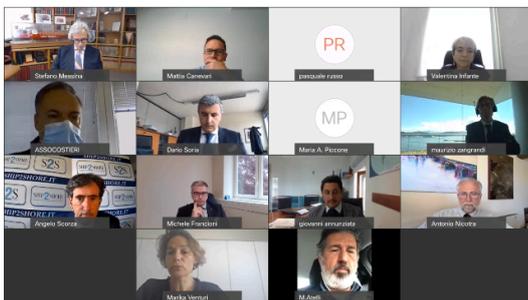
La conclusione è spettata al senatore Paolo Arrigoni, membro della commissione ambiente, che si è detto d'accordo con la necessità di guardare ad un modello riparatorio, che punti alla prevenzione più che alla sanzione. Ha poi fatto un'analisi sul processo di transizione ecologica: “Non può passare solo dal binomio decarbonizzazione-elettrificazione”, ha dichiarato. “La Commissione europea ha fatto una proposta per rivedere il regolamento sullo sviluppo delle reti energetiche trans-europee. È troppo schiacciata sull'elettrico e sull'idrogeno verde. Quest'ultimo, nelle stesse previsioni Ue, nel 2050 rappresenterà al massimo 15% del mix energetico. Siccome tutto il resto non può essere elettrificato, un ruolo lo avrà il gas naturale. Da questo punto di vista dipendiamo per il 93% dall'estero e qualche riflessione dobbiamo farla.”

20.05.21

SHIP 2 SHORE

È lunga la strada della transizione dei carburanti marittimi

Nel medio terminal il GNL resta ancora la migliore soluzione fra i combustibili alternativi, affermano gli stakeholders al webinar organizzato da Assocostieri e Assarmatori. Small Scale a OLT dal gennaio 2022, Caronte & Tourist annuncia navi e rotte, crociere (MSC) e traghetti (GNV) alle prese con il gap infrastrutturale nei porti, Edison non scarta l'opzione Napoli, SNAM pronta a bunkerare le crociere a Panigaglia, Olbia LNG nuovo laboratorio in Sardegna



Quasi un coro unanime di consensi.

Pure nelle attuali difficoltà di implementazione e malgrado siano tuttora lunghi i passi da fare – specie nel confronto con l'estero, ancora penalizzante – e alcune aree del Paese siano in ritardo, la politica di transizione in Italia pare essere ancora lungi dal prevedere un avvicendamento nelle preferenze sul carburante del futuro prossimo venturo in campo marittimo.

Questo è il parere generale di una lunga teoria di esperti invitati a relazionare ad un webinar tematico organizzato da Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto

marittimo, che indicano questo combustibile quale soluzione migliore, in attesa che l'utilizzo degli altri combustibili alternativi possa essere affinato.

Dunque, il GNL al momento, e probabilmente ancora per un certo tempo (peraltro non breve), sarà l'unico carburante immediatamente utilizzabile su ampia scala, grazie al suo basso impatto ambientale e alla capacità di abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione dei motori marini che alimentano ogni tipologia di nave.

In generale tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Peraltro dal suo canto il GNL per essere adottato su larga scala, necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo. Al contempo si sente bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che tuttora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti, ovvero la costruzione di nuove unità a GNL, una 'manovra' complessiva che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) appena approvato dal Governo.

Il forum in streaming intitolato "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" è stato introdotto da Marika Venturi, Presidente Assocostieri, la quale ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa. L'associazione ha peraltro avviato un confronto col Ministero dell'Economia e delle Finanze per chiedere la modifica del regolamento adottato con decreto ministeriale n.225/2015 relativo all'esenzione dall'accisa sia per il GNL che per GPL, ricordando la lunga interlocuzione avuta col ministero, che lascia presupporre una conclusione positiva (attesa per l'estate) a sancire l'esonero.

Parlando invece come Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager di OLT Offshore, Venturi ha annunciato che, dopo un biennio di operatività delle navi madre, lo small scale dal terminal al largo di Livorno sarà operativo da gennaio 2022.

L'altro 'padrone di casa' di giornata Stefano Messina, Presidente Assarmatori, ha posto l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato anche verticalmente. "Parlando come rappresentante degli armatori in termini concreti oggi unica formula per adempiere a quanto ci viene

richiesto è certamente il LNG; le altre soluzioni percorribili (idrogeno, ammoniaca, cold ironing, batterie) richiedono tempo e risorse ingenti e selezionate in alcuni porti, per cui per implementarle occorre da un lato ricevere un contributo, in modo da poterlo dare dall'altro lato nella 'battaglia' verso la sostenibilità".



Nel suo 'balbettante' (per cause tecniche) collegamento effettuato in mobilità il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli (nominato da pochi mesi), che fa capo al neonato Ministero della Transizione Ecologica, ha fatto un rendiconto circostanziato dell'attività dell'organo che presiede. Pur potendosi avvalere di un numero ridotto di Commissari (da 52 a 40), questa sta lavorando alacremente, procedendo in 11 mesi ad esaminare 729 dossier, con nessuno fermo, tutti smarcati in via definitiva per una valutazione media di un dossier al giorno; e sui 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti in maniera secca, a dimostrazione di come la Commissione stia muovendosi per cercare una fattiva collaborazione con tutti i proponenti, con spinta proattiva, ovviamente nel reciproco rispetto dei ruoli: "Insomma, la distanza con gli operatori si è ridotta, la Commissione non può più essere considerata un Signor No come una volta" ha chiosato Atelli.

Il magistrato, esperto di diritto ambientale, amministrazione pubblica e giustizia contabile, già a capo dell'ufficio legislativo al ministero dell'Ambiente dal maggio 2008 all'aprile 2013, ha in programma un'azione molto mirata per dare una nuova impronta all'organismo che aveva voluto istituire il Ministro all'Ambiente (nei governi Conte I e II) Sergio Costa per valutare l'impatto ambientale di progetti e infrastrutture.

La Commissione VIA assumerà infatti un ruolo cruciale in vista dell'arrivo dei soldi del Recovery Fund che andranno a finanziare progetti che implicano una profonda valutazione ambientale.

La tavola rotonda, moderata dal Direttore di *Ship2Shore*, Angelo Scorza, è stata un momento di confronto aperto tra imprese della fase 'terrestre' appartenenti al filone della logistica energetica portuale, quali Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana, e imprese del fronte 'marittimo', le compagnie di navigazione Caronte, GNV, MSC Crociere.

In assenza dell'omonimo (ma neppure parente) presidente, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è intervenuto Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, che ha evidenziato la grande attenzione riposta nei confronti dei combustibili alternativi il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali, senza scordare mai la forte interconnessione del porto con la città partenopea.

Riguardo alla inevitabile (per mancanza di alcuni requisiti) bocciatura del progetto concepito da Edison e Q8 sulla stazione di bunkeraggio prevista al Molo Vigliena, presentato in pubblico con una certa enfasi la scorsa estate – uno dei primi atti del neoinediato presidente Andrea Annunziata – il funzionario campano ha riconfermato la volontà di non abdicare definitivamente al progetto, cercando per esso una nuova collocazione maggiormente idonea.

La palla napoletana è stata colta al balzo dalla portavoce di Edison, Valentina Infante, responsabile LNG and Storage Infrastructures, la quale ha convenuto – come altri panelists - circa la necessità di dotare Napoli (ma il Sud più in generale) di un deposito costiero, poichè nella mappa italiana il Mezzogiorno risulta assente. E lo scalo sotto il Vesuvio, data la sua centralità geografica in Mediterraneo, e la vicinanza a grandi correnti di traffico marittimo, si presta molto bene.

Anche meglio di quella Barcellona che al momento è molto più avanti rispetto all'Italia.

Infante ha inoltre ricordato che Edison ha avviato un progetto di deposito ancora nel Meridione, in Puglia, nel porto di Brindisi, location ideale per gli spazi disponibili assai ampi, che terrà un bacino d'utenza a coprire il capoluogo regionale Bari, che invece difetta di superfici a disposizione.

La manager dell'azienda italiana attiva nei settori dell'approvvigionamento, produzione e vendita di energia elettrica, gas e olio grezzo, controllata dal gruppo francese Électricité de France, ha rammentato come il confronto con la parte settentrionale – la più all'avanguardia del Vecchio Continente – possa sembrare impietoso.

"Nel Nord Europa il GNL per il bunkeraggio è un mercato ormai maturo con una quota significativa di mercato; la transizione energetica per lo shipping in Nord Europa è già partita. L'istituzione dell'Area ECA nel Mare del Nord e nel Mar Baltico sono stati step fondamentali in tal senso assieme agli incentivi agli armatori per costruire e convertire le loro navi più inquinanti con combustione GNL" ha convenuto Infante.

Sempre in ambito di istituzioni in ambito portuale, il referente dell'autorità marittima di La Spezia, Comandante Giovane Stella, ha ricordato con malcelato orgoglio la primogenitura dello scalo che presiede citando



l'operazione di bunkeraggio GNL nell'ottobre 2020 della nave da crociera Costa Smeralda, primo episodio di una serie di operazioni di rifornimento 'ship to ship'. Restando nel Golfo dei Poeti spezzino, Maurizio Zangrandi, Amministratore Delegato di GNL Italia (principale operatore nazionale nel settore della rigassificazione del gas naturale liquefatto) e di OLT Offshore – società che trovano un minimo comun denominatore nella partecipazione di SNAM (azionista sia del rigassificatore ligure di Panigaglia che di quello labronico offshore, in questo assieme a First Sentier

Investors) testimonia l'impegno della corporation di S. Donato Milanese, molto attiva sul fronte dei combustibili alternativi, confermando la vocazione del terminal di Panigaglia (La Spezia) come stazione di bunkeraggio per navi da crociera.

“Stiamo studiando l'ingegneria di base e predisponendo la documentazione per il progetto, che riguarderà il reloading di bettoline da 20-30mila metri cubi di capacità. Esclusi quelli legati agli iter autorizzativi, i tempi tecnici di realizzazione sono di 12-18 mesi” ha detto il manager rammentando che il terminal di rigassificazione spezzino riceve già 60 approdi all'anno, mentre già si sta studiando il truck loading.

Molto articolato e puntuale l'intervento di Antonio Nicotra, azionista e coordinatore della nuova iniziativa Olbia LNG Terminal Srl, il quale ha fatto il punto sul progetto sardo settentrionale dando i relativi numeri e termini di presentazione della pratica autorizzativa ai Ministeri.

Il manager e imprenditore – che è anche consulente di Assocostieri – ha spiegato cosa significa infrastruttura LNG conforme alla Direttiva DAFI ed al Green Deal Europeo e ha raccontato come sia possibile produrre quantità di bio-metano in grado di sostituire i fabbisogni nazionali di energia.

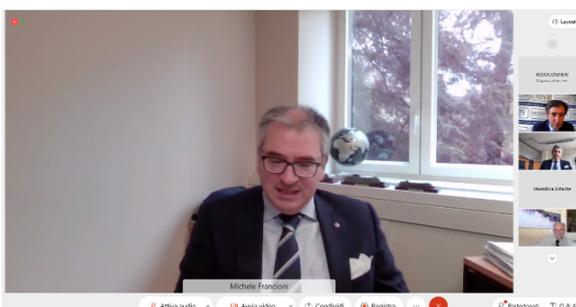
“L'Italia è in ritardo su questo programma: dei 15 Porti Core, nessuno è ancora pronto. La Spezia, Livorno, Ravenna e Venezia hanno lavori già in corso; Augusta, Cagliari, Genova e Napoli hanno progetti in varie fasi di avanzamento; Ancona, Bari, Civitavecchia, Gioia Tauro, Messina, Palermo, Taranto, Trieste mi pare siano ancora in alto mare”.

Solo alcuni porti Europei (Goteborg e Rotterdam) stanno iniziando a proporre soluzioni con bio-LNG. “A Olbia (che è un porto *comprehensive*) stiamo pianificando un Terminale LNG conforme al Green Deal per un totale equilibrio energia e ambiente a emissioni zero.

Il terminale costiero sardo sarà solo inizialmente un'infrastruttura di importazione e rigassificazione dell'LNG, e diventerà successivamente un'infrastruttura di liquefazione del bio-metano in modalità 'pompaggio-energia' (per il bilanciamento delle fluttuazione delle altre fonti di energia rinnovabile) e di stoccaggio strategico di energia in forma di LNG e per rifornimento di LNG ai trasporti pesanti (terrestri, incluso locomotori e trattori agricoli, marittimi ed anche aviazione)” ha concluso Nicotra.

Dal suo canto il Direttore Generale di Assocostieri, Dario Soria – elegante 'arbitro' di un match dialettico giocato con assoluto fairplay tra le parti - ha sottolineato l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi indicati con la DAFI del 2014; in particolare premendo per la salvaguardia del GNL, oggi unico combustibile alternativo disponibile in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino, oramai 'bannati' dalle normative sulla limitazioni delle emissioni nocive da parte dell'IMO.

Il rappresentante associativo ha fatto il punto sulle lamentele esistenti dal lato degli armatori circa l'indisponibilità di infrastrutture di bunkeraggio con i combustibili alternativi, in particolare a GNL, nel nostro Paese, mostrando una certa fiducia sulla possibilità di non restare così indietro rispetto ai nostri competitors europei e indicando i tasselli che ancora mancano per vedere in Italia uno sviluppo completo e competitivo delle infrastrutture di rifornimento a GNL.



La visione di corto e medio periodo di MSC Crociere rispetto all'utilizzo dell'LNG per navi da crociera - con gli evidenti benefici in termini di emissioni locali quali SOx, NOx, BC e la relativa problematica della limitata riduzione del GHG e methane slip, rispetto ai fuel tradizionali – è stata dissertata da Michele Francioni, Senior Vice President della compagnia che fa capo al Gruppo Aponte. “Il GNL è sicuramente un fuel di transizione, ma comunque necessario per accelerare lo sviluppo e l'utilizzo dei green



fuels del futuro e delle relative tecnologie. La nostra esperienza con le nuove tecnologie è un percorso in continua evoluzione. Vi sono determinate problematiche tecniche connesse all'utilizzo dei fuel alternativi quali metanolo, idrogeno e ammoniaca su navi da crociera e della relativa supply chain" ha precisato il manager, che vanta una lunga permanenza presso RINA, puntualizzando che la prima nave alimentata a LNG entrerà nella flotta MSC nel 2022; e che il portafoglio ordini della compagnia ginevrin-sorrentina già in carriera sino al 2026 non può che contemplare queste opzioni perché il progetto completo di una unità complessa come una nave da crociera va dettagliato un quinquennio prima, dunque risulta

assai problematico pensare a un cambio di apparato motore in corso d'opera.

Sempre restando nell'alveo Gruppo MSC ma passando ai traghetti deep sea, il manager genovese Mattia Canevari, Energy & Biosafety Manager GNV, ha parlato delle criticità logistiche per l'implementazione del GNL nel comparto traghetti impiegati sul lungo raggio, della re-bunkering strategy e necessità di simultaneous operations che certe scelte di motorizzazione impongono e del piano di refitting delle unità esistenti (e pay-back time conseguente) della flotta sociale.

Dovendo effettuare un servizio A-B, a differenza di navi da crociera che toccano 7 porti diversi in 1 settimana, e spesso su impegnative rotte di una certa lunghezza, i ferry hanno vincoli maggiori, dunque adottare il GNL è una vera e propria sfida vista la carenza attuale di stazioni di rifornimento in Italia. E d'altronde l'idea di investire in proprio in un terminal portuale per un armatore è una scelta di campo dall'onere non indifferente. "Esiste un certo fervore di iniziative ma si riscontra molta incertezza da parte degli armatori sulla reperibilità del prodotto; ma il principale ostacolo all'adozione integrale del GNL è rappresentato dalla difficoltà di rendere sostenibile dal punto di vista economico questa decisione" ha spiegato Canevari rimarcando come GNV, che ha dotato il 70% delle sue 20 navi circa (tra proprietà e noleggio) di scrubber, preferendo al momento utilizzare l'alimentazione VLSFO very low sulphur fuel oil. "Abbiamo ragionato sul retrofit a GNL di nostre navi nell'ambito del progetto Gainn_It finanziato dall'UE ma la conclusione è che si tratta quasi di un azzardo senza che vengano concessi i sostegni pubblici agli armatori; in tal senso sarebbe fondamentale ottenere che il carburante allo stato gassoso potesse godere dell'esenzione dall'accisa, ha concluso il portavoce di GNV.

Last but not least ad intervenire, l'armatore siciliano Vincenzo Franza, nella sua qualità di Presidente di Caronte Tourist Isole Minori, pioniere di scelte aziendali sostenibili con il famoso traghetto Elio, unico nel Mediterraneo ad andare a GNL già in esercizio dal 2018; una opzione quasi solo potenziale perché la carenza di stazioni di bunkeraggio ne rende di fatto ardua l'utilizzazione senza navigare in modalità tradizionale.

"Quella della sostenibilità per noi non è stata una scelta 'modaiola' bensì una via obbligata e una specifica declinazione della nostra responsabilità sociale d'impresa. Quando scegliemmo di far costruire quella che sarebbe stata la nuova ammiraglia della flotta di Caronte & Tourist sullo Stretto di Messina dotandola di alimentazione bifuel, fummo pionieri di un movimento verso una best practice che peraltro oggi appare già in via di superamento" ha annotato con schietta obiettività critica Franza. "Purtroppo l'assenza di adeguate infrastrutture e la miopia di chi ha la responsabilità di progettarle e realizzarle, o quanto meno di consentirne la realizzazione, ci ha fin qui impedito un utilizzo compiuto di quella nave a LNG (con buona pace degli intenti di tutela ambientale)".

Ma oggi la sfida imprenditoriale per i due soci Franza e Maticena è già un'altra.

"Le navi che abbiamo commissionato per lo Stretto e per le rotte da e verso le Isole Minori della Sicilia hanno infatti un'opzione per funzionamento elettrico, il che rende l'idea di come la partita dello shipping si giochi sempre di più su temi alti: dall'ecocompatibilità, alla professionalità degli addetti, alla qualità del servizio percepita da una clientela sempre più esigente. E, dunque, occorre superare perfino l'evangelico *estote parati* e anticipare le tendenze affinando le capacità di visione strategica e progettualità" ha riflettuto l'armatore di Messina il quale non disdegna anche l'opzione del biogas, protagonista di un'interlocuzione per entrare in partnership in impianti locali di produzione di bioenergia. "Per la Elio potrebbe bastare l'output di un impianto in cui fossero conferite le frazioni umide dei rifiuti solidi urbani di una decina di Comuni, stiamo valutando di poter lanciare il concept futuro di un traghetto a impatto zero totale da impiegare nel servizio su Lampedusa. Per lo short sea sullo Stretto propendiamo per l'accoppiata diesel-batterie elettriche.

La nostra prossima ammiraglia 'Elio plus' in costruzione al cantiere turco Sefine – unità dual fuel che sarà impiegata verso le isole Eolie - potrebbe avere un'alimentazione full electric mantenendo peraltro motori termici a gasolio per brevi manovre e tragitti, mentre per le rotte sulle isole minori opteremmo per il GNL" ha affermato ancora Franza.



Intanto è stato confermato che il gas naturale liquefatto fornirà l'alimentazione delle nuove costruzioni di Siremar oggetto del bando appena annunciato dalla Regione Siciliana che saranno impiegati rispettivamente sulla Trapani-Pantelleria e sulla Porto Empedocle-Lampedusa, come anticipato da *Ship2Shore*.

Nel tirare le somme della mattinata, Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto – cui aderiscono (sotto il cappello della casa comune Confcommercio) sia

Assocostieri che Assarmatori - ha sollevato tre temi di maggior interesse per le imprese: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica.

Russo ha chiosato con una conclusione forse scontata ma che è sempre utile ribadire: le imprese non possono impegnarsi nel percorso virtuoso della sostenibilità se non ricevono adeguati incentivi economici, necessari per ristabilire il gap competitivo con forme più a buon mercato di alimentazione, senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

Come noto, Assocostieri rappresenta a livello nazionale la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato attive nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL; vi aderiscono anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

Mentre Assarmatori rappresenta alcuni armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea ed è stata costituita alcuni anni fa per seguire le problematiche della filiera dei porti, della logistica connessa e dei settori contigui, allo scopo di favorire l'interfaccia mare-porto-terra nell'ambito della evoluzione dei mercati sempre più inclini all'integrazione verticale del trasporto.

20.05.21



Forum di Assocostieri e Assarmatori sulla transizione energetica

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina. Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, Presidente Assocostieri e Stefano Messina, Presidente Assarmatori. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa. A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto. Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali. Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il Segretario Generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini. Il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo. ASSOCOSTIERI, Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

ASSARMATORI, rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea. Aderente a Confrtrasporto - Confcommercio Imprese per l'Italia, l'associazione è molto attenta alle problematiche della filiera dei porti, della logistica connessa e dei settori contigui, con lo scopo di favorire l'interfaccia mare-porto-terra nell'ambito della evoluzione dei mercati sempre più inclini all'integrazione verticale del trasporto.

20.05.21

la Repubblica **GENOVA**

Il convegno

Gnl, scelta vincente per Assarmatori e Assocostieri

Il **Gnl**, gas naturale liquefatto, è oggi, fra i combustibili alternativi l'unico che oltre ad essere a basso impatto ambientale, è immediatamente applicabile su larga scala nel comparto marittimo e quindi gioca da protagonista nella fase di passaggio per l'abbattimento delle emissioni di Co2. La conferma arriva dal forum di Assocostieri e Assarmatori di ieri mattina su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo".

«Gli altri combustibili alternativi, come metanolo, idrogeno e ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di

motori marini» hanno concordato i partecipanti, come sottolinea una nota congiunta Assocostieri-Assarmatori.

Il **Gnl** è "pronto" ma necessita di interventi infrastrutturali e di sistema per poterne estendere l'utilizzo: dall'articolazione dei depositi che non devono essere lontani dai porti ma fuori dalle aree abitate. E accanto alla costruzione di nuove navi a **Gnl** c'è bisogno di una campagna di refitting di quelle che oggi utilizzano i "vecchi" carburanti.

Per il presidente di Assarmatori Stefano Messina «è necessario che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente».

20.05.21

Primo Magazine

Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina. Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, Presidente Assocostieri e Stefano Messina, Presidente Assarmatori. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente. Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli.

Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica.

20.05.21



Combustibili alternativi, guida il Gnl. Concluso il forum Assocostieri e Assarmatori

Confronto tra esperti sulla transizione energetica del comparto marittimo

L'abbattimento delle emissioni di Co2 per la propulsione marina? L'unica soluzione su ampia scala, almeno per un certo tempo, è l'uso del Gas Naturale Liquefatto (Gnl) come combustibile per le navi. Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato ieri da **Assocostieri** e **Assarmatori** su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di **Marika Venturi**, presidente Assocostieri e **Stefano Messina**, presidente Assarmatori. Il presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa. A sua volta, il presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il presidente della Commissione VIA **Massimiliano Atelli**, ministero della transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal direttore di *Ship2Shore*, **Angelo Scorza**, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di **Giovanni Annunziata**, responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, **Giovanni Stella**; di **Dario Soria**, direttore generale di Assocostieri e di **Pasquale Russo**, segretario generale di Confrtrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali. Il comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il porto di La Spezia è già molto attivo sul Gnl, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del Gnl. Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al Gnl, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il segretario generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini. Il Gnl, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo. Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a Gnl. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal governo.

20.05.21

IL SECOLO XIX

CARBURANTI GREEN

Assarmatori e Assocostieri «Gnl unica alternativa»

Il Gnl è oggi fra i combustibili alternativi l'unico che oltre ad essere a basso impatto ambientale, è immediatamente applicabile su larga scala nel comparto marittimo e quindi gioca da protagonista nella fase di passaggio per l'abbattimento delle emissioni di Co2. La conferma arriva dal forum di Assocostieri e Assarmatori. «Gli altri combustibili alternativi, come metanolo, idrogeno e ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi» hanno concordato tutti i partecipanti. —

19.05.21



Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo. Per il prossimo futuro, guida il GNL

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina.

Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, Presidente Assocostieri e Stefano Messina, Presidente Assarmatori. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il Segretario Generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

19.05.21

CITTÀ DELLA SPEZIA
il quotidiano on line della Spezia e provincia

A confronto sul Gnl, il comandante Stella illustra i rifornimenti spezzini

Il forum organizzato da Assocostieri e Assarmatori.

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è, al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo –, l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina.

Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, Presidente Assocostieri e Stefano Messina, Presidente Assarmatori. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto della Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino

Il Segretario Generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

E' emerso ancora che il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso, è stato infine rilevato che c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

19.05.21



Assarmatori-Assocostieri: Gnl carburante per la transizione

Tempi ancora lunghi per metanolo, idrogeno e ammoniaca

Il Gnl, gas naturale liquefatto, è oggi, fra i combustibili alternativi l'unico che oltre ad essere a basso impatto ambientale, è immediatamente applicabile su larga scala nel comparto marittimo e quindi gioca da protagonista nella fase di passaggio per l'abbattimento delle emissioni di Co2. La conferma arriva dal forum di Assocostieri e Assarmatori di questa mattina su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo". "Gli altri combustibili alternativi, come metanolo, idrogeno e ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini" hanno concordato tutti i partecipanti, sottolinea una nota congiunta Assocostieri-Assarmatori.

Il Gnl è "pronto" ma necessita di interventi infrastrutturali e di sistema per poterne estendere l'utilizzo: dall'articolazione dei depositi che non devono essere lontani dai porti ma fuori dalle aree abitate. E accanto alla costruzione di nuove navi a Gnl c'è bisogno di una campagna di refitting di quelle che oggi utilizzano i "vecchi" carburanti.

Per il presidente di Assarmatori Stefano Messina "è necessario che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente".

Marika Venturi, presidente di Assocostieri, ha sottolineato l'importanza di portare avanti in modo efficace i procedimenti di Via (Valutazione impatto ambientale) che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati e quindi la possibilità di competere meglio con il resto d'Europa.

19.05.21



Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo

Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo

“Per il prossimo futuro, guida il GNL”

Fra i combustibili alternativi, il gas naturale liquefatto è quello più avanti

Roma, 19 maggio 2021 – Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina.

Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, Presidente Assocostieri e Stefano Messina, Presidente Assarmatori. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il Segretario Generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla

fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

ASSOCOSTIERI, Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

ASSARMATORI, rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea. Aderente a Confrtrasporto – Confcommercio Imprese per l'Italia, l'associazione è molto attenta alle problematiche della filiera dei porti, della logistica connessa e dei settori contigui, con lo scopo di favorire l'interfaccia mare-porto-terra nell'ambito della evoluzione dei mercati sempre più inclini all'integrazione verticale del trasporto.

19.05.21



Il GNL sarà il futuro dei combustibili nel comparto marittimo

Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo. Fra i combustibili alternativi, il gas naturale liquefatto è quello più avanti

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO₂ per la propulsione marina.

Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di **Marika Venturi, Presidente Assocostieri** e **Stefano Messina, Presidente Assarmatori**. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa. A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il **Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica** ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di **Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno**, in rappresentanza dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**; del **Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella**; di **Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri** e di **Pasquale Russo, Segretario Generale di Confraspporto**.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il Segretario Generale di Confraspporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

ASSOCOSTIERI, Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

ASSARMATORI, rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea. Aderente a Confrtrasporto – Confcommercio Imprese per l'Italia, l'associazione è molto attenta alle problematiche della filiera dei porti, della logistica connessa e dei settori contigui, con lo scopo di favorire l'interfaccia mare-porto-terra nell'ambito della evoluzione dei mercati sempre più inclini all'integrazione verticale del trasporto.

19.05.21



Il ruolo del Gnl nella transizione ecologica del trasporto marittimo

La propulsione marina guarda al Gas Naturale Liquefatto (Gnl) come combustibile del prossimo futuro, secondo quanto emerge dal Forum organizzato oggi 19 maggio da Assocostieri e Assarmatori su *"Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo"*. Appuntamento apripista alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

Per arrivare a questo traguardo è necessario una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di Via, come ricorda ad apertura lavori **Marika Venturi, presidente Assocostieri**. Solo così sarà possibile realizzare gli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa. Azione su cui il **presidente della commissione Via Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica**, rassicura si stia lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, nel reciproco rispetto dei ruoli.

Retrofit e logistica al centro del Gnl per trasporto marittimo

La transizione energetica apre alla possibilità di rafforzare il ruolo strategico di un trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente, come suggerisce **Stefano Messina, presidente Assarmatori**.

Nel complesso il ruolo del Gnl è preponderante rispetto gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, in quanto ancora alla fase prototipale.

Non mancano però le questioni aperte tra cui non ultima la logistica. Serve agire con interventi strutturali per poter adottare il Gnl su larga scala.

Bisogna agire sul refitting delle navi o sulla costruzione di nuove unità a Gnl ma anche sull'articolazione dei depositi nel rispetto della sicurezza per i cittadini e delle praticità della logistica.

Operazioni previste per il rinnovo delle flotte previste già nel fondo complementare al **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr)**, di recente approvato dal Governo.

Serve quindi come suggerisce il **segretario generale di Confrasperto, Pasquale Russo**, snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del Gnl; temperare alla sostenibilità ambientale con quella economica e ottenere incentivi economici che sopperiscano a questa fase di transizione tecnologica.

19.05.21

Trasporti-Italia.com

Forum Assocostieri/Assarmatori: il GNL è il futuro del trasporto marittimo

GNL, ossia gas naturale liquefatto, come unica risorsa per il futuro del trasporto marittimo sostenibile. Ne sono convinti **Assocostieri** e **Assarmatori** riuniti oggi nel forum su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” cche anticipa gli appuntamenti della prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

Gli interventi dei presidenti di Assocostieri e Assarmatori

Il Presidente di Assocostieri **Marika Venturini** ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA (valutazione di impatto ambientale), che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa. Il Presidente di Assarmatori **Stefano Messina** ha invece voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

L'intervento di Massimiliano Atelli (MiTE)

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli (ministero della Transizione Ecologica ha invece chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti.

Forum sul GNL nel trasporto marittimo: la tavola rotonda

L'evento ha avuto seguito con la tavola rotonda che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Conftrasporto.

19.05.21



"Il gnl combustibile già del presente": le opinioni in un webinar di Assarmatori e Assocostieri

Le politiche green e la transizione ecologica sempre più all'ordine del giorno nello shipping

Assocostieri e Assarmatori hanno organizzato un webinar dal titolo: "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo". Tanti i protagonisti che si sono alternati nel raccontare le proprie esperienze e nel confrontarsi soprattutto sul tema del gnl, che sta rivoluzionando il settore dello shipping. Vediamo alcuni dei passaggi principali della discussione.

Marika Venturi (presidente Assocostieri): "Il tema della transizione energetica di primaria importanza. È un'esperienza già cominciata: anche se sono iniziati bunkeraggi di gnl, fin qui erano esperimenti, ma ora s'inizia a far sul serio, con linee guida precise che arriveranno dal ministero".

Stefano Messina (presidente Assarmatori): "Il mio contributo è da rappresentante degli armatori, dove in termini concreti abbiamo una formula da adempiere per il rispetto delle norme e tempistiche richieste ed è il gnl. C'è tanto altro sul tavolo, ma serve tempo e servono finanziamenti, servono anche ricerca e sviluppo. Per ora il gnl è il presente".

Giovanni Annunziata (Adsp Mar Tirreno Centrale): "Stiamo attivando le discussioni sul cold ironing, ma anche il tema dei combustibili è all'ordine del giorno per i nostri reparti tecnici. È fondamentale il rapporto anche con gli enti locali per sviluppare nuove esperienze che ci proietteranno nel futuro".

Valentina Infante (Head of Energy Edison): "C'è un gap con il nord Europa, dove è stata già sviluppata una sensibilità sul tema già da tempo e il trasporto marittimo viaggia a pieno ritmo verso le emissioni zero. Noi abbiamo cercato di capire quali fossero le peculiarità di quella esperienza e cosa mancasse per renderla attuabile anche qui da noi, nel Mediterraneo. L'Italia sta recuperando terreno, Edison sta lavorando per accelerare ancora di più. Manca ancora qualcosa nel sud Italia, dove ci si sta muovendo con più lentezza per quanto riguarda il bunkeraggio del gnl".

Maurizio Zangrandi (amministratore delegato Olt): "Sarà il primo terminale italiano che ci renderà indipendenti dagli altri Paesi europei. Con questo impianto, che entrerà in esercizio a fine anno, non dovremo dipendere da Paesi europei".

Michele Francioni (Senior VP Msc Crociere): "Il gnl per noi è un tipo di combustibile molto importante: nel lungo termine non ci porterà allo zero emission, ma ci fa passare dal fuel tradizionale a quello a più basso impatto ambientale. È un passo molto importante, che comunque ci porta a una riduzione importante di emissioni di CO2. L'altro grande vantaggio del gnl è che è un passaggio intermedio verso ciò che davvero potrà essere a emissioni zero. È tutta esperienza verso gli obiettivi futuri che ci siamo preposti e che dovremo raggiungere. Fondamentali i prossimi due anni per integrare l'oggi al domani".

Mattia Canevari (Energy&Biosafety Manager Gnv): "Avere la possibilità di uno sviluppo capillare sui porti capofila è una soluzione, ma vanno fatte attente analisi dal punto di vista economico: è un discorso molto variegato, c'è un trend positivo, un grande interesse, ma bisogna fare le valutazioni corrette per non incorrere in rischi inopportuni".

Vincenzo Franza (amministratore delegato Caronte&Tourist): "Abbiamo l'unico traghetto di corto raggio che opera con gnl: è stata una scelta di coscienza sociale, frutto della riflessione che in questi anni combatteremo la battaglia sul cambiamento climatico. Abbiamo deciso dunque deciso di fare questo primo passo per dare anche un segnale. Siamo soddisfatti della scelta".

Pasquale Russo (segretario generale Confrasperto) ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di temperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

19.05.21



Gnl “unica soluzione pronta per la transizione navale”

Il messaggio dal forum Assocostieri-Assarmatori. Il punto di Atelli (Mite) sui lavori della Commissione Via

Il Gnl è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina. È il messaggio che emerge dal forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGnl che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza, si legge in una nota, è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, presidente Assocostieri, e Stefano Messina, presidente Assarmatori. Venturi ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di Via, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa. Messina ha posto l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

È poi intervenuto il presidente della Commissione Via del Mite Massimiliano Atelli, sottolineando di avere sottoposto al ministro Cingolani le istanze del settore nell'ambito del lavoro istruttorio del decreto Semplificazioni, attualmente all'esame di Palazzo Chigi. Nel provvedimento, ha detto Atelli, “ci sono anche soluzioni per questo settore. La logistica e i depositi costieri possono dare un contributo molto importante. Ho incontrato pochi giorni fa i rappresentanti di Assocostieri anche con il capo delegazione del gruppo istruttore sui progetti del settore e ho colto, dai numeri e dagli indicatori e che ci ha presentato Assocostieri la misura dell'importanza crescente del vostro settore. Per questo – ha sottolineato – avremo il massimo dell'attenzione. D'altronde – ha detto allargando il discorso – in 11 mesi abbiamo trattato 729 dossier, nessuno è ancora in attesa di trattazione. In media procediamo a una velocità di un dossier al giorno, pur avendo 40 componenti della Commissione rispetto ai precedenti 52. Su 344 pronunciamenti – ha concluso – solo 10 sono stati completamente negativi”. Atelli ha quindi accennato a una prossima “nuova modalità di confronto con multiproponenti, in modo da avere una cornice generale dei singoli progetti”.

Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, Gnv, Italia Marittima, Msc Cruises, Edison, Gnl Italia, Olbia Lng, Olt Offshore Lng Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, direttore generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, segretario generale di Conftrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del Gnl, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul Gnl, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del Gnl.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della Dafi, con particolare riferimento al Gnl, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Russo ha sollevato tre temi: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il Gnl e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del Gnl; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari, secondo Russo, incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini. Il Gnl, per essere adottato su larga scala, necessita ancora di interventi

infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo. Al tempo stesso, conclude la nota, c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a Gnl. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), di recente approvato dal Governo.

19.05.21



Passi avanti e passi falsi (soprattutto al Sud) per lo sviluppo del Gnl come carburante navale in Italia

Il gas naturale liquefatto è – e probabilmente sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO₂ per la propulsione marina. Su questo si sono dimostrati d'accordo, seppur con sfumature diverse, i relatori intervenuti al forum organizzato da Assocostieri e Assarmatori sul 'ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo'. Parimenti, i partecipanti hanno concordato sul fatto che altri carburanti quali metanolo, idrogeno e ammoniaca avranno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi.

L'evento on line è stato anche l'occasione per avere da parte dei responsabili vari aggiornamenti sullo stato di avanzamento di alcuni dei progetti che, per quel che riguarda in particolare il Gnl, si stanno sviluppando lungo la Penisola. Se lo small scale dal terminal Olt Offshore sarà operativo dal 1 gennaio 2022 – ha confermato Marika Venturi quale Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager della struttura – il progetto del deposito costiero di Napoli – per la verità recentemente bocciato (o posticipato che dir si voglia) dal presidente della AdSP Andrea Annunziata, che ha fatto sue le critiche dei rappresentanti locali del Movimento 5 Stelle – è “in fase di Via”, ha spiegato Valentina Infante, responsabile Lng and storage infrastructures di Edison, promotrice dello stesso progetto insieme a Q8.

“Nella mappa dei depositi italiani manca un po' il Mezzogiorno: dobbiamo cercare di sviluppare una struttura a Napoli, interloquendo localmente per portare a casa l'ok” ha sottolineato ancora Infante.

A queste osservazioni ha indirettamente replicato Giovanni Annunziata, dirigente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale che, in rappresentanza dell'ente, ha rimarcato come “sia necessario coinvolgere gli enti territoriali”, data la “forte interconnessione del porto con la città”. Annunziata ha comunque lasciato aperta la porta evidenziando che si sta cercando di trovare una soluzione per il bunkeraggio di Gnl nello scalo campano.

Condivisa da molti dei partecipanti la necessità in ogni caso di dotare Napoli di un deposito vista la sua centralità, anche geografica, nell'intero Mediterraneo. “Sono zone di grande traffico marittimo, potenzialmente ancora più forte di Barcellona, in cui va considerata anche la forza del turismo” ha sottolineato ancora Infante, ricordando come Edison abbia avviato un progetto di deposito anche nel porto di Brindisi, che avrà come ‘bacino d'utenza’ anche Bari, scartata come possibile sede del terminal per ragioni di spazio.

Restando nell'ambito dei traffici turistici, un aggiornamento è stato fornito anche da Maurizio Zangrandi, amministratore delegato di Gnl Italia e di Olt, rispetto al terminal Snam di Panigaglia e in particolare alla realizzazione di una stazione di bunkeraggio per navi da crociera. “Stiamo studiando l'ingegneria di base e predisponendo la documentazione per il progetto, che riguarderà il reloading di bettoline da 20 ai 30mila metri cubi di capacità. Esclusi quelli legati agli iter autorizzativi, i tempi tecnici di realizzazione sono di 12-18 mesi”.

Per passare infine proprio alle procedure di autorizzazione, dalle istituzioni si segnala infine il contributo di Massimiliano Atelli, nuovo presidente della Commissione Via in seno al ministero dell'Ambiente, che a relatori e pubblico ha voluto far sapere di avere il “massimo dell'attenzione per il settore”. La stessa Commissione – ha aggiunto Atelli – “in media esprime una valutazione su un dossier al giorno, e su 344 pronunciamenti ha dato solo una decina di no secchi”. Insomma, ha concluso, non può più essere considerata un “signor no”.

19.05.21

ShipMag.
SHIPPING MAGAZINE

Assocostieri e Assarmatori: “La transizione energetica del trasporto marittimo passa dal GNL”

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina.

E' questo il dato che emerge dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”, che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021. In apertura,

Il presidente di Assocostieri Marika Venturi ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A stretto giro, il presidente di Assarmatori Stefano Messina ha sottolineato la necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, ministero della Transizione Ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti.

Nella successiva tavola rotonda, il confronto è proseguito tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana). A questi interventi si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto della Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, direttore generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, segretario generale di Confrasperto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali. Il comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il porto della Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della Dafi, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il segretario generale di Confrasperto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del Gnl; il bisogno di temperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

Nel complesso, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Secondo i relatori, il GNL per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso, c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), di recente approvato dal governo.

19.05.21

la Repubblica

Il ruolo del Gnl nella transizione energetica

Durante il webinar a cui hanno preso parte Assarmatori e Assocostieri è emersa l'urgenza, per l'Italia, di dotarsi di strutture e spazi adatti all'utilizzo di questo combustibile alternativo

Il Gnl (**Gas naturale liquefatto**) è al centro della transizione ecologica del **trasporto marittimo**. Un combustibile che ha le caratteristiche per sostituire i gasoli, molto più impattanti dal punto di vista ambientale. Tuttavia l'Italia ha molto da recuperare rispetto ai Paesi del Nord Europa, soprattutto in termini di realizzazione di infrastrutture, come le reti e i depositi nei porti, per garantire il bunkeraggio (rifornimento) alle navi o l'alimentazione dei camion e degli altri mezzi usati per la movimentazione delle merci.

Il tema del ruolo dei **combustibili alternativi** nella transizione energetica del comparto marittimo è stato al centro di un confronto promosso da **Assocostieri** e **Assarmatori**, che hanno chiamato a discutere tutti gli attori della "filiera": armatori che hanno già compiuto la scelta del Gnl e armatori che sono ancora in attesa, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, dei settori merci, passeggeri e crocieristico. Al webinar sono intervenuti i rappresentanti di diversi depositi costieri di Gnl e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo. Al tavolo anche i rappresentanti di alcune autorità portuali e **Massimiliano Atelli**, presidente della Commissione Via/Vas del ministero della Transizione ecologica.

Dal confronto e dalle parole di **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, è emerso che il Gnl rappresenta la **migliore alternativa possibile** per l'abbattimento delle emissioni e il rispetto degli accordi internazionali sull'ambiente, un'alternativa concreta e immediatamente adottabile. Altre opzioni, come l'**idrogeno**, sono prese in considerazione, ma non sono ancora mature perché non sufficientemente efficienti allo stato attuale (in particolare l'idrogeno verde prodotto con energia rinnovabile) e richiedono tempi lunghi di sviluppo, oltre che ingenti investimenti. In attesa dunque che possano svilupparsi via via vettori sempre più sostenibili, il Gnl appare come il combustibile più adeguato e pronto all'uso per sostituire nell'immediato la trazione diesel.

"**Edison** è tra gli operatori che, in Italia, hanno progetti sul Gnl in fase avanzata e altri nelle fasi di approvazione. Siamo convinti che il Gnl sia la soluzione al problema delle emissioni di CO2 e altri inquinanti legate al trasporto pesante marittimo e su gomma. Tuttavia l'Italia è ancora indietro rispetto, ad esempio, ai mari del Nord", ha spiegato **Valentina Infante**, head of Lng and storage infrastructures Edison, nel suo intervento al webinar.

Secondo Infante il Paese deve recuperare il gap e dotarsi dell'infrastruttura costiera necessaria. In Italia ci sono numerosissimi porti, tra questi occorre individuare quelli che sono strategici e che hanno la possibilità a livello logistico di ospitare i depositi di Gnl. "Come Edison abbiamo individuato aree strategiche a **Napoli**, **Brindisi** e **Ravenna**, dove abbiamo avviato la costruzione del primo deposito costiero che sarà operativo nell'autunno di quest'anno. Stiamo anche portando avanti un progetto congiunto con Q8 per un ulteriore deposito nel porto di Napoli. Una volta che sarà operativa la rete di distribuzione del Gnl - ha concluso Infante - l'Italia potrà diventare un punto di riferimento di livello internazionale nella diffusione di questo carburante alternativo, trovandosi al crocevia di importanti rotte commerciali e turistiche".

19.05.21



“Trasporto marittimo, il Gnl per essere competitivi in Europa”

Venturi (Assocostieri): “Importanti semplificazioni e procedimenti efficaci”. Messina (Assoarmatori): “Per idrogeno tempi più lunghi”. Atelli (commissione Via-Vas): “Valutiamo un dossier al giorno”

“Pochi giorni fa abbiamo fatto un incontro con Assocostieri e abbiamo colto numeri e indicatori che ci danno la misura dell’importanza crescente del vostro settore; vi posso ribadire che avremo il massimo dell’attenzione”.

Massimiliano Atelli, presidente commissione Via-Vas, è intervenuto così nel corso del forum “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”, organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori.

Atelli, in particolare, ha risposto alla presidente di Assocostieri, Marika Venturi, che ha sottolineato come sia “primaria una conduzione efficace dei provvedimenti di Via per la realizzazione degli investimenti”; aspetto fondamentale per “la competitività con il resto dell’Europa. Importante, oltre alle semplificazioni, anche l’efficienza del procedimento e il confronto tra proponente e soggetti istruttori della commissione Via”.

Attualmente la commissione “sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli”, rassicura Atelli. “Seppure con un numero ridotto dei commissari, da 52 a 40, si sta procedendo a una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti”.

In apertura del webinar è intervenuto anche Stefano Messina, presidente Assoarmatori, per il quale “l’unica formula che noi armatori abbiamo per adempiere al rispetto delle normative è il Gnl. Siamo convolti su idrogeno, ammoniaca, batterie durante la permanenza nei porti e cold ironing” ma si tratta di opzioni che “richiedono tempo e risorse”.

Tra i temi affrontati nel corso dell’evento anche il Pnrr. “Oggi il Piano investe sull’idrogeno. Questo produce confusione”, secondo Pasquale Russo, segretario generale di Conftrasporto. Tra i problemi anche quello degli iter burocratici per lo sviluppo delle infrastrutture: “C’è un titolo nel Pnrr che parla di semplificazione per la pianificazione portuale e speriamo si vada anche nella direzione dei depositi costieri di Gnl”.

Sulla stessa linea il d.g. Assocostieri, Dario Soria: “Il Pnrr prevede poco sul Gnl. Il tema non è l’incentivo ma evitare che il mercato percepisca un passo indietro dei policymaker sulle conversioni delle navi”; anche perché “gli obiettivi della Dafi restano” comunque.

Il ruolo del Gnl è stato analizzato in rapporto all’idrogeno e al biogas. “La nostra prima nave a Gnl sarà consegnata nel 2022 e in futuro, potenzialmente, potrà usare idrogeno” ha spiegato Michele Francioni, vicepresidente senior di Msc Cruises. Inoltre, secondo Vincenzo Franza, presidente di Caronte Tourist Isole Minori, “il Gnl come prodotto fossile non avrà un futuro ottimale nei prossimi decenni” ma questa tendenza potrà essere invertita, appunto, grazie al biogas. “Il presente lo vediamo con il Gnl ma cominciando a costruire qualcosa che vada verso la decarbonizzazione totale”.

Sul piano delle infrastrutture, invece, “come comparto traghetti abbiamo ben compreso le esternalità positive del Gnl, certo è che un investimento di questo tipo deve trovare anche fattibilità sulle facility di bunkering”, per Mattia Canevari, energy & biosafety manager Gnv.

In questo senso “noi crediamo nel Gnl e dal 25 ottobre effettuiamo bukeraggio ship to ship” ha aggiunto Giovanni Stella, comandante della Capitaneria di porto di La Spezia. Ora “bisogna far capire anche alla popolazione che non c’è una pericolosità di rifornimento del Gnl”.

Sono intervenuti nel corso del Forum anche Giovanni Annunziata (Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale), Valentina Infante (Edison), Maurizio Zangrandi (Gnl Italia - Olt), Antonio Nicotra (Olbia Lng), Andrea Annunziata (Autorità di sistema portuale mar Tirreno centrale) e Stefano Beduschi (Italia Marittima).

19.05.21

Primocanale.it

Assarmatori-Assocostieri: il Gnl è il carburante per la transizione

Il Gnl, gas naturale liquefatto, è oggi, fra i combustibili alternativi l'unico che oltre ad essere a basso impatto ambientale, è immediatamente applicabile su larga scala nel comparto marittimo e quindi gioca da protagonista nella fase di passaggio per l'abbattimento delle emissioni di Co2.

La conferma arriva dal forum di Assocostieri e Assarmatori di questa mattina su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo". "Gli altri combustibili alternativi, come metanolo, idrogeno e ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini" hanno concordato tutti i partecipanti, sottolinea una nota congiunta Assocostieri-Assarmatori.

Il Gnl è "pronto" ma necessita di interventi infrastrutturali e di sistema per poterne estendere l'utilizzo: dall'articolazione dei depositi che non devono essere lontani dai porti ma fuori dalle aree abitate. E accanto alla costruzione di nuove navi a Gnl c'è bisogno di una campagna di refitting di quelle che oggi utilizzano i "vecchi" carburanti.

Per il presidente di Assarmatori Stefano Messina "è necessario che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente". Marika Venturi, presidente di Assocostieri, ha sottolineato l'importanza di portare avanti in modo efficace i procedimenti di Via (Valutazione impatto ambientale) che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati e quindi la possibilità di competere meglio con il resto d'Europa.

19.05.21

 il Messaggero Marittimo

Uso del Gnl per abbattere le emissioni marine

Al momento unico combustibile applicabile su larga scala

Un dato in particolare emerge dal Forum organizzato oggi da **Assocostieri** e **Assarmatori** su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”: **il Gnl è al momento, e lo sarà probabilmente ancora per un certo tempo, l’unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l’abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina.**

Marika Venturi, presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d’Europa.

“È necessario -ha sottolineato invece il presidente di Assarmatori, **Stefano Messina**- che gli sforzi per garantire l’indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente”.

A partecipare anche il presidente della Commissione VIA **Massimiliano Atelli**, del ministero della Transizione ecologica: “La Commissione -ha detto- in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti”.

Se l’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale ha posto una grande attenzione nei confronti dei combustibili alternativi e del Gnl, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali, anche il porto di La Spezia è già molto attivo sul Gnl con diverse operazioni di rifornimento ship to ship già portate a termine.

In questo scenario si rende necessaria però un’opera di assicurazione della popolazione locale sulla sicurezza del combustibile.

La tavola rotonda ha fatto emergere poi altri temi interessanti: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il Gnl e gli altri combustibili alternativi, l’esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera, il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che **gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l’idrogeno e l’ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi** e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Tuttavia, l’adozione su larga scala del Gnl necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l’articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c’è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a Gnl. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza.

19.05.21



Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina.

Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, Presidente Assocostieri e Stefano Messina, Presidente Assarmatori. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il Segretario Generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metanolo, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno

realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

17.05.21

ShipMag.
SHIPPING MAGAZINE

Assocostieri-Assarmatori: webinar sul ruolo del GNL nei trasporti marittimi



Assocostieri e Assarmatori, mercoledì 19 maggio 2021 – dalle ore 10.30 alle ore 13.00 – organizzeranno un webinar dal titolo: **“Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”**.

Istituzioni, Associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del **GNL** nei trasporti marittimi. Una soluzione **ready-to-use** che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale.

Sarà affrontato il tema del **ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica** del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle **infrastrutture GNL** con il

settore **armatoriale**. Saranno presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del **piccolo cabotaggio** e del **lungo corso**, del settore **merci**, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Saranno rappresentati diversi **depositi costieri di GNL e rigassificatori** che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Sono stati altresì invitati, come interlocutori istituzionali, il **presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale** e il **presidente della Commissione VIA/VAS**, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una **logistica energetica** robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle **comunità** dove insistono i nuovi impianti.

Sulla **PAGINA DI REGISTRAZIONE** è possibile scaricare il programma e registrarsi all'evento, a titolo gratuito.

15.05.21

LA GAZZETTA MARITTIMA

UNA VIDEOCONFERENZA ORGANIZZATA DA ASSOCOSTIERI

I combustibili alternativi nella transizione sul mare



Marika Venturi

ROMA – Si terrà mercoledì prossimo 19 maggio dalle ore 10,30 alle ore 13 una videoconferenza organizzata da Assocostieri sul tema dei combustibili alternativi per la propulsione navale. Durante l'evento istituzioni, associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del GNL nei trasporti marittimi. Una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale.

Sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione

il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Saranno presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Saranno rappresentati diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Sono stati altresì invitati, come interlocutori istituzionali, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

Ecco il programma dell'evento:

Ore 10.30 Saluti introduttivi – Marika Venturi, presidente Assocostieri.

Ore 10.40 Saluti introduttivi – Stefano Messina, presidente

Assarmatori.

Ore 10.50 Il valore del procedimento ambientale nello sviluppo dei combustibili alternativi – Massimiliano Atelli, presidente commissione VIA-VAS / MiTE.

Ore 11:10 Tavolarotonda – Valentina Infante, head of LNG and storage infrastructures Edison; Maurizio Zangrandi, amministratore delegato di GNL Italia e OLT; Marika Venturi, institutional relations, regulation and commercial manager di OLT; Antonio Nicotra, Olbia LNG; Dario Soria, direttore generale Assocostieri; Andrea Annunziata, presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale; Stefano Beduschi, deputy senior vice president Italia Marittima e consigliere di Assarmatori; Michele Francioni, senior vice president MSC Cruises; Mattia Canevari, energy & biosafety manager GNV; Vincenzo Franza, presidente di Caronte Tourist Isole Minori.

Modera Angelo Scorza, direttore responsabile Ship2Shore.

Ore 13:00 Conclusioni – Pasquale Russo, segretario generale di Confrtrasporto.



14.05.21



Combustibili alternativi per il trasporto marittimo

"Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" sarà oggetto (**19 maggio**, h. 10:30/13.00) di un forum organizzato da Assocostieri e Assarmatori. Durante l'evento (www.assarmatori.eu) istituzioni, associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno in particolare sul ruolo del Gnl.

13.05.21



Transizione ecologica, la sfida delle infrastrutture strategiche italiane in Europa

La transizione ecologica richiede una nuova centralità per lo sviluppo e la tutela ambientale che guardi con attenzione alle grandi opere e alle infrastrutture strategiche. Per far questo ci sono figure giuridiche e tecnologiche che ne gestiscono la responsabilità nelle diverse fasi e l'impegno di un apparato di controlli e validazione delle stesse. Un percorso in cui l'Italia è attenta da molti anni e su cui già molto si sta facendo ma che richiede enormi sforzi a partire dalla progettazione, al controllo, per arrivare al retrofit ed eventualmente allo smaltimento delle infrastrutture strategiche. *"In questa fase di profonda transizione e necessario sviluppo, la tutela dell'ambiente assume un ruolo di rinnovata centralità. Dell'esigenza di garantire obiettivi europei di promozione dell'economia circolare e di transizione ecologica si fa interprete, tra gli altri, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza il quale ci ricorda che la salvaguardia dell'ecosistema deve rientrare fra i Sustainable Development Goals"*, **professoressa Cecilia Valbonesi dell'Università di Firenze** che da diversi anni segue il tema dell'ambiente. *"L'individuazione del punto di equilibrio tra progresso tecnologico e strutturale e salvaguardia dell'ambiente è affidato a strumenti che non ancora non sembrano del tutto maturi per garantire un punto di equilibrio fra istanze di pari livello"*.

Una sfida che vede impegnate in prima linea le aziende italiane che possono già annoverare best practices di valore, come nel caso del rigassificatore Olt in Toscana. *"Occorre riconoscere chese il Terminale Olt è considerato dalle Istituzioni che sovrintendono alla tutela ambientale un esempio daseguire - **afferma Giovanni Giorgi, ad Olt** – è anche grazie al percorso autorizzativo che è stato portato avanti prima dell'entrata in funzione dell'impianto. Un percorso certamente complesso, tanto per l'azienda quanto per gli enti, che ha portato però alla realizzazione di un'infrastruttura che oggi performa in modo ottimale, grazie ad una gestione rigorosa, continuativamente seguita dagli enti preposti"*.

E che vede apparati come l'Ispra la Commissione Via nel Ministero della transizione Ecologica come elementi di controllo ex ante e post delle stesse.

Temi che saranno affrontati anche nel corso dell'evento "Strutture strategiche e sicurezza per l'ambiente, tra giurisprudenza e tecnologia" on line il prossimo 20 maggio a cura della testata giornalistica Canale Energia.

Una sfida che il **processo di transizione**, messo a sistema attraverso una seria struttura istituzionale di rango ministeriale, non può perdere e che permetterà all'Italia di entrare a pieno titolo nella visione green dell'Europa.

13.05.21



Transizione ecologica, il ruolo delle infrastrutture strategiche per l'ambiente

Dal processo Eternit ai Sustainable Development Goals al Pnrr. A colloquio con la professoressa Cecilia Valbonesi dell'università di Firenze

La sostenibilità ambientale si realizza principalmente attraverso la gestione e il contenimento del rischio e dell'impatto sul territorio. Su questo un ruolo centrale lo svolgono opere di grande impatto logistico e funzionale come le infrastrutture strategiche. Necessarie per la qualità della vita di una società, non possono però eludere da una ferma attenzione al territorio. Attenzione che va dalla progettazione all'uso, alla manutenzione fino ad arrivare all'eventuale smaltimento. Per far questo ci sono figure giuridiche e tecnologiche che ne gestiscono la responsabilità nelle diverse fasi e l'impegno di un apparato di controlli e validazione delle stesse.

Un obiettivo che **alle soglie dei finanziamenti europei** vedrà impegnate diverse realtà sul territorio. Oltre a lavoro e occupazione, porterà molta attenzione all'impatto ambientale e ai diversi rischi che vanno previsti ed evitati per l'ambiente e ci per chi lavora. In un'ottica di crescita sostenibile della collettività.

Su questi temi Canale Energia ha intervistato la **professoressa Cecilia Valbonesi dell'università di Firenze**, che da diversi anni segue il tema dell'ambiente, argomento a cui è approdata attraverso la ricerca sulla tutela penale della sicurezza sul lavoro aspetto che *"incompiuto e incompleto se non associata alla salvaguardia dell'ecosistema. Ce lo ha insegnato in modo drammatico la vicenda del **processo Eternit** dalle cui ceneri è sorta la pur incompiuta e perfettibile disciplina codicistica del Diritto penale ambientale"* spiega la Valbonesi che la prossima settimana, il 20 maggio, parteciperà all'evento *"Strutture strategiche e sicurezza per l'ambiente, tra giurisprudenza e tecnologia"*. in cui con alcuni player tecnologici come Olt Toscana e realtà preposte al controllo come Ispra e la Commissione Via, Unem e Assocostieri seguono questo delicato tema.

"In questa fase di profonda transizione e necessario sviluppo, la tutela dell'ambiente assume un ruolo di rinnovata centralità. Dell'esigenza di garantire obiettivi europei di promozione dell'economia circolare e di transizione ecologica si fa interprete, tra gli altri, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza il quale ci ricorda che la salvaguardia dell'ecosistema deve rientrare fra i Sustainable Development Goals".

Come sta cambiando la figura delle responsabilità giuridica in ambito di impatto ambientale delle infrastrutture strategiche?

La responsabilità giuridica che dovrebbe essere il precipitato cogente di una più radicata e Cecilia Valbonesi Università di Firenze

diffusa responsabilità sociale nella gestione dei beni comuni quali l'ambiente, è oggi sottoposta alle sollecitazioni che provengono da forti istanze di sviluppo infrastrutturale. L'individuazione del punto di equilibrio tra progresso tecnologico e strutturale e salvaguardia dell'ambiente è affidato a strumenti che non ancora non sembrano del tutto maturi per garantire un punto di equilibrio fra istanze di pari livello.

Le aziende italiane sono pronte a questo cambiamento?

Le aziende italiane stanno dimostrando una forte propensione all'adeguamento rispetto a politiche di maggiore salvaguardia dell'ecosistema, complice forse anche la **responsabilità amministrativa da reato delineata, dal 2015**, anche in relazione agli illeciti contro l'ambiente. Pur tuttavia, mancano non solo politiche economiche di incentivazione di prassi virtuose ma altresì linee guida condivise che assicurino scelte di compliance efficaci ed idonee a sollevare le aziende da **responsabilità spesso molto insidiose** e difficilmente prevedibili.

Che ruolo hanno le infrastrutture strategiche nella transizione ecologica viste dal suo punto di vista?

Il nostro Paese non può tradire quel mandato di progresso sostenibile che gli è stato affidato non solo dall'Europa ma altresì da una coscienza civica sempre più forte.

Il **processo di transizione**, finalmente messo a sistema attraverso una seria struttura istituzionale di rango ministeriale, deve **raccogliere la sfida** di consentire all'Italia di entrare nel futuro, salvaguardando le risorse destinate alle generazioni future.

12.05.21

 il Messaggero Marittimo

Transizione energetica del comparto marittimo

Il 19 Maggio un Forum organizzato da Assocostieri e Assarmatori



“Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” è il tema del Forum organizzato da **Assocostieri** e **Assarmatori**, in programma mercoledì 19 Maggio 2021, dalle ore 10.30 alle ore 13.00.

Durante l'evento Istituzioni, Associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del GNL nei trasporti marittimi. Una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale.

Sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Saranno

presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Saranno rappresentati diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Sono stati altresì invitati, come interlocutori istituzionali, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il Presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

12.05.21

LA GAZZETTA  **MARITTIMA**

Assocostieri e Assarmatori lanciano un forum

I combustibili alternativi nella transizione sul mare

ROMA – L'importante forum organizzato da Assocostieri e Assarmatori si terrà, mercoledì 19 maggio dalle ore 10.30 alle ore 13.00 in Videoconferenza. Durante l'evento Istituzioni, Associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del GNL nei trasporti marittimi. Una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale.

Sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Saranno presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed

armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Saranno rappresentati diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkering o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Sono stati altresì invitati, come interlocutori istituzionali, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica

robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

Programma dell'evento:

Ore 10.30 Saluti introduttivi – Marika Venturi, presidente Assocostieri.

Ore 10.40 Saluti introduttivi – Stefano Messina, presidente Assarmatori.

Ore 10.50 Il valore del procedimento ambientale nello sviluppo dei combustibili alternativi – Massimiliano Atelli, presidente Commissione VIA-VAS / MiTE.

Ore 11:10 Tavola rotonda – Valentina Infante, head of LNG and storage infrastructures Edison; Maurizio Zangrandi, ammini-

stratore delegato di GNL Italia e OLT; Marika Venturi, institutional relations, regulation and commercial manager di OLT; Antonio Nicotra, Olbia LNG; Dario Soria, direttore generale Assocostieri; Andrea Annunziata, presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale; Stefano Beduschi, deputy senior vice president Italia Marittima e consigliere di Assarmatori; Michele Francioni, senior vice president MSC Cruises; Mattia Canevari, energy & biosafety manager GNV; Vincenzo Franza, presidente di Caronte Tourist Isole Minori.

Modera Angelo Scorza, direttore responsabile Ship2Shore.

Ore 13:00 Conclusioni – Pasquale Russo, segretario generale di Conftrasporto.

10.05.21



Depositi fiscali di prodotti energetici: le proposte di Assocostieri per rateizzare il debito d'accisa

Il plauso dell'Associazione alla decisione dell'Agenzia delle dogane e monopoli e le proposte per nuovi criteri che evitino il fallimento d'impresa

Si ai **nuovi parametri** per l'emergenza da **Covid-19** sulla **rateizzazione del debito d'accisa** per i **depositi fiscali di prodotti energetici**, oltre che alcolici, per evitare il **fallimento** delle imprese. Il favore di **Assocostieri** arriva all'indomani dell'udienza aperta organizzata dall'**Agenzia delle dogane e dei monopoli**, lo scorso 22 aprile.

La decisione prevede che il proprietario del deposito fiscale possa rateizzare il debito di accisa quando è in grado di **dimostrare** che versa in condizioni di **difficoltà economica oggettive e temporanee**. La misura promette di contribuire ad arginare la crisi vissuta dalle aziende associate, ha denunciato Assocostieri in una nota stampa, aiutate sì dalle misure di sospensione di adempimenti e di versamenti tributari ma al contempo soffocate da una *"grave crisi di liquidità"*. Provocata, quest'ultima, da molteplici fattori tra cui *"la drastica contrazione dei consumi, l'aumento dei crediti rimasti insoluti e la dilazione dei pagamenti che si protrae oltre le scadenze pattuite"*.

Depositi fiscali e ratei del debito d'accisa: le proposte di Assocostieri

L'auspicio, prosegue Assocostieri in nota, è di *"stabilizzare regole 'permanenti' anche al di là della situazione di crisi sanitaria ed economica"*. Sul piano delle condizioni di **oggettiva difficoltà**, ha proposto all'Autorità di legittimare la richiesta di autorizzazione alla rateizzazione del versamento d'imposta in base alle condizioni dell'azienda. Per ciò che riguarda gli operatori della logistica suggerisce *"la condizione, già prevista nella Circolare N. 11/2020, che il cliente depositante non versi l'accisa o non fornisca la relativa provvista per pagarla"*. Sul fronte, invece, delle condizioni di temporanea difficoltà, ha proposto di *"semplificare il processo per l'autorizzazione della rateizzazione tenendo in considerazione il rendiconto finanziario, che mette a confronto il mese relativo all'immissione al consumo con la media del periodo, che potrebbe anche evidenziare una riduzione del fatturato e la sussistenza di costi finanziari"*.

Riguardo, infine, al calo del fatturato *"relativamente alla percentuale del 33% ed al paragone con il semestre 2019, si valuta opportuna una dilazione di pagamento comprendente un periodo più ampio rispetto alle quantità mensili mediamente immesse in consumo"*. Per ciò che riguarda il 2020 *"la percentuale dovrebbe scendere al 25% per evitare che alcune aziende possano non rientrare nella rateizzazione, per permanendo una situazione di crisi di liquidità"*.

07.05.21

Seareporter.it

Al via al Forum di ASSOCOSTIERI e ASSARMATORI

Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo



Si terrà, **mercoledì 19 maggio 2021** dalle ore 10.30 alle ore 13.00 **in Videoconferenza**

Durante l'evento Istituzioni, Associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del GNL nei trasporti marittimi. Una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale. Sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Saranno presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze,

rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Saranno rappresentati diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Sono stati altresì invitati, come interlocutori istituzionali, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il Presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

06.05.21



Gnl navi, webinar Assocostieri-Assarmatori

Si terrà mercoledì 19 maggio dalle 10.30 alle 13 in videoconferenza il webinar Assocostieri-Assarmatori “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”. Durante l'evento, si legge in una nota, istituzioni, associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del Gnl nei trasporti marittimi, una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale. Sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture Gnl con il settore armatoriale. Saranno presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del Gnl ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Saranno rappresentati diversi depositi costieri di Gnl e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Sono stati invitati, come interlocutori istituzionali, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il presidente della Commissione Via/Vas.

06.05.21



Forum di Assocostieri e Assarmatori sul ruolo dei combustibili alternativi nello shipping

Si terrà il 19 maggio in videoconferenza

Assocostieri e Assarmatori hanno organizzato per il prossimo 19 maggio un forum su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” nel corso del quale rappresentanti di istituzioni, associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del gas naturale liquefatto nei trasporti marittimi. In particolare, sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. (2/1)

Programma

- ore 10.30 Saluti introduttivi
 - Marika Venturi
Presidente Assocostieri
- 10.40 Saluti introduttivi
 - Stefano Messina
Presidente Assarmatori
- 10.50 *Il valore del procedimento ambientale nello sviluppo dei combustibili alternativi*
 - Massimiliano Atelli
Presidente Commissione VIA-VAS / MiTE
- 11:10 Tavola rotonda
 - Valentina Infante
Head of LNG and storage infrastructures Edison
 - Maurizio Zangrandi
Amministratore delegato di GNL Italia e OLT
 - Marika Venturi
Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager di OLT
 - Antonio Nicotra
Olbia LNG
 - Dario Soria
Direttore Generale Assocostieri
 - Andrea Annunziata
Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale
 - Stefano Beduschi
Deputy Senior Vice President Italia Marittima e Consigliere di Assarmatori
 - Michele Francioni
Senior Vice President MSC Cruises
 - Mattia Canevari
Energy & Biosafety Manager GNV

Vincenzo Franza
Presidente di Caronte Tourist Isole Minori

Modera Angelo Scorza
Direttore Responsabile Ship2Shore

13:00 Conclusioni
Pasquale Russo
Segretario Generale di Confrtrasporto

06.05.21



Il ruolo del GNL nei trasporti marittimi - Forum Assocostieri e Assarmatori

"Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" è il titolo del Forum organizzato da **ASSOCOSTIERI e ASSARMATORI** che si terrà, mercoledì 19 maggio 2021 dalle ore 10.30 alle ore 13.00 in videoconferenza.

Durante l'evento Istituzioni, Associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul **ruolo del GNL nei trasporti marittimi. Una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale.**

Sarà affrontato **il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale.** Saranno presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Saranno rappresentati diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Tra gli interlocutori istituzionali saranno presenti: il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

06.05.21



Strutture strategiche e sicurezza per l'ambiente, il punto tra tecnologie e giurisprudenza

La giornata organizzata da Canale Energia si terrà on line il prossimo 20 maggio alle 14.00

Le infrastrutture strategiche che siano di carattere energetico o della mobilità devono rispondere a dei parametri di sicurezza controllo ambientale. Un tema sempre più caldo visto il chiaro indirizzo dell'Europa verso una veloce e irrevocabile transizione ecologica.

Il comparto industriale si sta confrontando già da tempo con questa esigenza tanto da sviluppare diversi parametri di studio e analisi per relazionarsi con le esigenze della Commissione Via-Vas, organo indipendente che esamina e verifica l'impatto in termini ambientali tutti i progetti, i programmi e le opere per la realizzazione e l'implementazione di infrastrutture nel Paese, e i controlli di enti preposti come Ispra.

Un aspetto che vede cambiare anche le responsabilità giuridiche e le figure preposte a supervisionare tali responsabilità. Su questo tema il quotidiano Canale Energia ha deciso di organizzare una giornata di lavori il prossimo **20 maggio alle 14.00**.

A fare un quadro sull'attuale giurisprudenza e su quanto si sta delineando in Europa interverrà la **professoressa dell'università di Firenze Cecilia Valbonesi**. Seguirà la best practice aziendale di **Olt Offshore Lng Toscana**, il terminale di rigassificazione nel mar Tirreno a largo della costa tra Livorno e Pisa. Per concludere la giornata seguirà una tavola rotonda tra i diversi attori delle infrastrutture e dei controlli ambientali come: **Assocostieri, Unem, Ispra** e invitati a partecipare la **Commissione Via** e l'**Associazione Infrastrutture sostenibili**.

In chiusura lavori interverrà il **senatore Paolo Arrigoni, 13^a Commissione permanente Territorio, ambiente, beni ambientali**.

03.05.21



Petrolio e truffe, a Catania sequestrati 100mila litri di carburante

Individuate due vaste aree destinate a depositi clandestini di carburante, nel cui complesso sono state sequestrate anche quattro cisterne e due serbatoi

I finanziari del Comando Provinciale di Catania hanno eseguito una vasta operazione a contrasto delle frodi nel settore petrolifero in tutta la provincia di Catania, che ha consentito il sequestro di oltre 100mila litri di carburante, di due depositi clandestini, di 5 autocisterne, di un autocarro e la denuncia di 18 soggetti all'Autorità giudiziaria. Nel dettaglio, i controlli - svolti dal Nucleo PEF della Guardia di finanza di Catania nei mesi tra febbraio e aprile di quest'anno, con il supporto della DT VII - Direzione regionale per la Sicilia dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e in particolare del Laboratorio chimico in dotazione della stessa - hanno riguardato l'intera filiera del trasporto, deposito e commercializzazione dei prodotti petroliferi.

Carburante agricolo venduto a Tir e veicoli commerciali

Le attività di verifica delle autocisterne e della relativa documentazione di accompagnamento hanno così consentito di riscontare, in diverse circostanze, che il carburante agricolo - a cui si applica una tassazione agevolata, allo scopo di favorire il settore, particolarmente importante per l'economia locale - era in realtà destinato, fraudolentemente, per i normali usi di autotrazione di tir e mezzi commerciali.

Oli di bassa qualità

Gli interventi hanno anche permesso di individuare, a Catania e a Giarre, due vaste aree destinate a depositi clandestini di carburante, nel cui complesso sono state sequestrate anche quattro cisterne e due serbatoi metallici, con gruppo erogatore e apparato conta litri. È stato evidenziato che, in cinque casi, il carburante sottoposto a controllo e successivo sequestro è stato ottenuto miscelando oli di bassa qualità e che pertanto, una volta messo in commercio nei distributori stradali e destinato al rifornimento, avrebbe potuto arrecare gravi danni alle autovetture.

Assocostieri ringrazia ADM

Intanto, nell'ambito della lotta alle frodi nel settore carburanti, Assocostieri ha espresso un ringraziamento all'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli, per l'open hearing di recente organizzato e dedicato all'e-DAS, strumento essenziale per la digitalizzazione della filiera di distribuzione dei prodotti energetici. A parere dell'Associazione, la scelta dell'ADM si presenta in linea con il concetto di "Full Digital", che eviterebbe la tenuta di un doppio binario, DAS cartaceo e e-DAS, con una ridondanza di adempimenti che comportano oneri in termini economici e di personale per le proprie aziende associate.

Assocostieri ha fin da subito auspicato l'implementazione dei processi di digitalizzazione e telematizzazione previsti dalla normativa, che hanno portato importanti cambiamenti nel comparto rappresentato ed indubbi vantaggi nella lotta alle frodi nel settore dei carburanti, nella logica di un once only effettivo e di un'interoperabilità tra banche dati di diverse amministrazioni, ulteriore ed utile presidio nella lotta alle frodi.

03.05.21



Das telematico, Assocostieri: bene estensione a carburanti agricoli

Assocostieri valuta positivamente l'accoglimento della propria istanza di estendere l'e-Das anche ad altri prodotti energetici, in particolare alla benzina e al gasolio usati come carburanti denaturati per uso agricolo, quale ulteriore tassello per il contrasto all'evasione delle accise sui carburanti in un'ottica di semplificazione degli adempimenti a carico delle aziende del settore interessate dalla movimentazione e dalla detenzione di prodotti energetici. Lo si legge in una nota dell'associazione.

Positivo il giudizio sulla previsione dell'interoperabilità dell'Adm con gli uffici Uma nonché la possibilità per le aziende che esitano carburanti a imposta assoluta di utilizzare direttamente l'e-Das per i carburanti agricoli e per altri prodotti energetici previa comunicazione agli Uffici competenti al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione. L'associazione ritiene necessario che, all'atto della fornitura, l'appuramento dei quantitativi di prodotto trasferiti tramite e-Das venga effettuato dal destinatario stesso del carburante agricolo con una procedura facilmente fruibile. Per una completa riforma del processo di digitalizzazione risulta secondo Assocostieri necessario considerare anche il discorso relativo alla tracciabilità dei denaturanti che attualmente arrivano presso i depositi tramite Xab in quanto la possibilità di tracciare l'intera filiera è ancora più importante alla luce proprio delle recenti frodi che hanno evidenziato un uso non corretto del denaturante.

Per estendere l'utilizzo dell'e-Das ad altri prodotti energetici ad oggi non contemplati risulta secondo l'associazione "necessario risolvere quelle problematiche, più volte portate all'attenzione dell'Adm, che, anche se non bloccanti, non permettono agli operatori di gestire pienamente tutte le funzioni dell'e-Das.

03.05.21



ASSOCOSTIERI: l'e-DAS per i carburanti agricoli è un ulteriore tassello nella lotta alle frodi



l'e-DAS per i carburanti agricoli è un ulteriore tassello nella lotta alle frodi

L'Associazione auspica un approccio Full Digital per evitare una ridondanza di adempimenti e garantire una maggiore efficienza del comparto

Roma, 30 aprile 2021 – Nell'ambito della lotta alle frodi nel settore carburanti, ASSOCOSTIERI intende esprimere un ulteriore ringraziamento all'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli; in questo caso per l'open hearing di recente organizzato e dedicato all'e-DAS, strumento essenziale per la digitalizzazione della filiera di distribuzione dei prodotti energetici.

A parere dell'Associazione la scelta dell'ADM si presenta in linea con il concetto di "Full Digital" che eviterebbe la tenuta di un doppio binario, DAS cartaceo e e-DAS, con una ridondanza di adempimenti che comportano oneri in termini economici e di personale per le proprie aziende associate.

ASSOCOSTIERI ha fin da subito auspicato l'implementazione dei processi di digitalizzazione e telematizzazione previsti dalla normativa, che hanno portato importanti cambiamenti nel comparto rappresentato ed indubbi vantaggi nella lotta alle frodi nel settore dei carburanti, nella logica di un once only effettivo e di un'interoperabilità tra banche dati di diverse amministrazioni, ulteriore ed utile presidio nella lotta alle frodi.

In termini generali, ASSOCOSTIERI valuta positivamente l'accoglimento della propria istanza ad estendere l'e-DAS anche ad altri prodotti energetici, in particolare alla benzina e al gasolio usati come carburanti denaturati per uso agricolo, quale ulteriore tassello per il contrasto all'evasione delle accise sui carburanti in un'ottica di semplificazione degli adempimenti a carico delle aziende del settore interessate dalla movimentazione e dalla detenzione di prodotti energetici.

ASSOCOSTIERI esprime il proprio apprezzamento anche per la previsione di una interazione e dell'interoperabilità dell'ADM con gli uffici UMA nonché la possibilità per le aziende che esitano carburanti ad imposta assolta di utilizzare direttamente l'e-DAS per i carburanti agricoli e per altri prodotti energetici previa comunicazione agli Uffici competenti al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione.

In linea con quanto previsto attualmente in temi di buoni UMA, l'Associazione ritiene necessario che, all'atto della fornitura, l'appuramento dei quantitativi di prodotto trasferiti tramite e-DAS venga effettuato dal destinatario stesso del carburante agricolo con una procedura facilmente fruibile.

Per una completa riforma del processo di digitalizzazione risulta, altresì, necessario considerare anche il discorso relativo alla tracciabilità dei denaturanti che attualmente arrivano presso i depositi tramite XAB in quanto la possibilità di tracciare l'intera filiera è ancora più importante alla luce proprio delle recenti frodi che hanno evidenziato un uso non corretto del denaturante.

Va da sé che per estendere l'utilizzo dell'e-DAS ad altri prodotti energetici ad oggi non contemplati, risulta necessario risolvere quelle problematiche, più volte portate all'attenzione dell'ADM da parte di ASSOCOSTIERI che, anche se non "bloccanti", non permettono, tuttavia, agli operatori di gestire pienamente tutte le funzioni dell'e-DAS.

ASSOCOSTIERI, Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

03.05.21



Assocostieri: “E-Das per carburanti agricoli ulteriore tassello nella lotta alle frodi”

“Serve approccio full digital per evitare una ridondanza di adempimenti e garantire una maggiore efficienza del comparto”

Assocostieri valuta positivamente l'accoglimento della propria istanza ad estendere l'e-Das anche ad altri prodotti energetici, in particolare alla benzina e al gasolio usati come carburanti denaturati per uso agricolo, quale ulteriore tassello per il contrasto all'evasione delle accise sui carburanti in un'ottica di semplificazione degli adempimenti a carico delle aziende del settore interessate dalla movimentazione e dalla detenzione di prodotti energetici. È quanto commenta l'associazione in una nota in cui esprime anche il proprio apprezzamento “per la previsione di una interazione e dell'interoperabilità dell'Adm con gli uffici Uma nonché la possibilità per le aziende che esitano carburanti ad imposta assoluta di utilizzare direttamente l'e-Das per i carburanti agricoli e per altri prodotti energetici previa comunicazione agli Uffici competenti al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione”. Per Assocostieri, all'atto della fornitura, l'appuramento dei quantitativi di prodotto trasferiti tramite e-Das deve essere effettuato dal destinatario stesso del carburante agricolo con una procedura facilmente fruibile.

Per una completa riforma del processo di digitalizzazione risulta, altresì, necessario – continua l'associazione – “considerare anche il discorso relativo alla tracciabilità dei denaturanti che attualmente arrivano presso i depositi tramite XAB in quanto la possibilità di tracciare l'intera filiera è ancora più importante alla luce proprio delle recenti frodi che hanno evidenziato un uso non corretto del denaturante”.

Per estendere l'utilizzo dell'e-Das ad altri prodotti energetici ad oggi non contemplati, risulta necessario – secondo Assocostieri – “risolvere quelle problematiche, più volte portate all'attenzione dell'Adm (...) che, anche se non ‘bloccanti’, non permettono, tuttavia, agli operatori di gestire pienamente tutte le funzioni dell'e-Das”.

“Serve approccio full digital per evitare una ridondanza di adempimenti e garantire una maggiore efficienza del comparto”, conclude l'associazione.

01.05.21

LA GAZZETTA MARITTIMA

PER FAR FRONTE ALL'EMERGENZA ECONOMICA

Assocostieri sui debiti d'accisa

L'Associazione esprime la propria soddisfazione per l'open hearing organizzato dall'ADM - L'importanza del lavoro dei terminalisti

ROMA – Assocostieri, tra le prime associazioni del settore della logistica energetica a richiedere l'attuazione della disposizione di cui all'art. 3, comma 4-bis del TUA, esprime soddisfazione per l'open hearing organizzato il 22 aprile scorso dall'ADM dedicato al tema della rateizzazione del debito d'accisa per i depositi fiscali di prodotti energetici ed alcolici.

La possibilità di rateizzare il debito di accisa per il titolare del deposito fiscale di prodotti energetici che si trovi in "documentate e riscontrabili" condizioni oggettive e temporanee di difficoltà economica, senza l'adozione di un decreto ministeriale per l'individuazione delle condizioni e delle modalità di applicazione della rateizzazione, ha permesso a molte aziende del comparto da noi rappresentato di sottrarsi al fallimento.

Nonostante le diverse misure di sospensione di adempimenti e di versamenti tributari introdotte nel tempo dai vari provvedimenti normativi, le nostre aziende si trovano ancora oggi a dover fronteggiare una grave crisi di liquidità dovuta a diversi fattori come la drastica contrazione dei consumi, l'aumento dei crediti rimasti insoluti e la dilazione dei pagamenti che si protrae oltre le scadenze pattuite.

Tale strumento ha contribuito, in parte, ad arginare tale crisi che ancora le nostre aziende associate stanno accusando e, a distanza di circa un anno, si ritiene opportuno stabilizzare regole "permanenti" anche al di là della situazione di crisi sanitaria ed economica connessa al Covid-19.

Le proposte di Assocostieri – In vista del processo di integrazione delle disposizioni di cui alla circolare 11/D del 30 maggio 2020, che ha fornito gli indirizzi operativi contenuti nella Determinazione n. 163202 di pari data, Assocostieri (segue a pagina 8)

Assocostieri sui debiti

ha avanzato alcune proposte ed osservazioni all'ADM circa le condizioni che legittimano la richiesta di autorizzazione alla rateizzazione del versamento d'imposta.

A parere di Assocostieri, sul piano delle condizioni di oggettiva difficoltà e dei parametri da considerare occorre tener conto, innanzitutto, degli operatori di logistica. Si ritiene fondamentale considerare come presupposto legittimante automatico e permanente la condizione, già prevista nella Circolare N. 11/2020, che il cliente depositante non versi l'accisa o non fornisca la relativa provvista per pagarla.

Sul piano delle condizioni di temporanea difficoltà economica, occorre semplificare il processo per l'autorizzazione della rateizzazione tenendo in considerazione il rendiconto finanziario, che mette a confronto il mese relativo all'immissione al consumo con la media del periodo, che potrebbe anche evidenziare una riduzione del fatturato e la sussistenza di costi finanziari.

Assocostieri ha valutato con piacere il prolungamento della rateizzazione per un periodo più ampio rispetto al mese poiché le difficoltà aziendali possono effettivamente riguardare più mesi. Per tale ragione, con riferimento al parametro del fatturato, relativamente alla percentuale del 33% ed al paragone con il semestre 2019, si valuta opportuna una dilazione di pagamento comprendente un perio-

do più ampio rispetto alle quantità mensili mediamente immesse in consumo.

Se si vuole invece considerare un periodo più recente, ad esempio il 2020, la percentuale dovrebbe scendere al 25% per evitare che alcune aziende possano non rientrare nella rateizzazione, permanendo una situazione di crisi di liquidità.

La Circolare N. 11/2020 è stata, infatti, emanata in un periodo emergenziale di massima crisi.

01.05.21



Il full digital per combattere l'evasione nella filiera carburanti

Estendere l'**e-Das** anche ad altri prodotti energetici, nello specifico a benzina e gasolio usati come carburanti denaturati per uso agricolo. La scelta dell' **Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli**(Adm) trova il plauso di Assocostieri in quanto favorisce il *“contrasto all'evasione delle accise sui carburanti semplifica gli adempimenti a carico delle aziende del settore interessate dalla movimentazione e dalla detenzione di prodotti energetici”*.

Perchè serve un approccio Full digital

Eliminare il doppio binario *“cartaceo – digitale”* e orientarsi quindi verso un approccio che sia *“full digital”* oltre a facilitare la gestione degli obblighi del sistema, permette di aumentare la tracciabilità dei denaturanti in quanto, si legge nella nota *“la possibilità di tracciare l'intera filiera è ancora più importante alla luce proprio delle recenti frodi che hanno evidenziato un uso non corretto del denaturante”*.

Azione che secondo l'Associazione dovrebbe essere effettuata *“dal destinatario stesso del carburante agricolo con una procedura facilmente fruibile”*.

Tutti scogli che vanno superati per rendere fluida e affidabile la rete di approvvigionamento secondo Assocostieri.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING