

Navi a gas, l'Adriatico completa la rete

Milano - La multa da 100 mila euro inflitta martedì in Francia al comandante della nave da crociera "Azura" per superamento dei limiti di zolfo nei gas di scarico è un segno dei tempi che cambiano. Trygve Seglem, direttore generale del gruppo armatoriale norvegese Knutsen, è pronto a cavalcare la nuova era

dall'inviato Francesco Margiocco



Milano - La multa da 100 mila euro inflitta martedì in Francia al comandante della nave da crociera "Azura" per superamento dei limiti di zolfo nei gas di scarico è un segno dei tempi che cambiano. Trygve Seglem, direttore generale del gruppo armatoriale norvegese Knutsen, è pronto a cavalcare la nuova era: «Siamo pionieri nel trasporto di gas con navi di piccola taglia, e siamo lieti di poterlo fare presto anche in Italia».

Il Gnl o gas naturale liquefatto è una delle risposte più ambiziose all'imperativo ecologico. È in linea con i limiti per le emissioni delle auto chiesti dall'Unione europea per il 2021, e con quelli per le emissioni delle navi voluti dall'Organizzazione marittima internazionale (Imo) per il 2020.

Knutsen ha in costruzione nei cantieri sudcoreani Hyundai una metaniera da 30 mila metri cubi che «per almeno 20 anni, almeno ogni due settimane, farà la spola tra i terminali di rigassificazione di Barcellona e Dunquerque e il deposito costiero di Ravenna». Di 20 anni è la durata del contratto firmato ieri da Knutsen, Edison e la Società petrolifera italo rumena (Pir). Edison e Pir sono i due soci della neonata Depositi italiani Gnl che realizzerà a Ravenna, entro il 2021, il deposito costiero di Gnl in porto.

Del costo di 100 milioni, avrà capacità 20 mila metri cubi, così illustrata da Pierre Vergerio, vicepresidente esecutivo del settore gasiero di Edison: «Potremo rifornire ogni anno 17 mila autobotti per il mercato dei camion a Gnl e 110 mila

bunkerine da 3.000 metri cubi per portare il gas alle navi. Più semplicemente, riforniremo un parco di 12 mila camion e 50 traghetti o tre-quattro navi da crociera».

Sul mercato dei camion a Gnl, Vergerio fa previsioni rosee: «Ad aprile 2019 ce ne saranno 2.000 in Italia, nel 2016 erano 130. E la Iveco ne prevede nel 2030, in tutta Europa, 230 mila». Sul mercato marittimo, il dirigente di Edison confida nelle regole Imo che scatteranno dal 2020 e che «spingeranno gli armatori a passare al Gnl quando rinnoveranno progressivamente le loro flotte».

Mentre Edison guarda anche ad altre installazioni (Brindisi, Oristano), la posizione di Ravenna è strategica. Il Gnl distribuito oggi in Italia arriva in gran parte dal terminale di Fos sur Mer, vicino a Marsiglia. Comodo per il nordovest d'Italia, non per il resto del Paese. «La posizione dovrebbe permetterci di essere molto competitivi su gran parte del territorio nazionale», afferma Guido Ottolenghi, amministratore delegato del gruppo Pir.

Gruppo che a Genova ha presentato istanza per spostare i suoi depositi chimici di Multedo nell'area dell'ex centrale Enel in porto, con un progetto che prevede anche un deposito di Gnl e che attende da tempo una risposta da parte dell'Autorità portuale. «Sul Gnl a Genova ci sono anche altri progetti oltre al nostro. Ritengo però che finché il mercato non decollerà la posizione di Genova sia meno strategica perché più vicina a Marsiglia. Anche da questo punto di vista, la scelta di Ravenna mi pare, in questa prima fase, la più giusta».

Gnl small scale: Edison parte da Ravenna, poi Napoli, Brindisi e Oristano

Obiettivo 25% del mercato italiano al 2030. Dalla j.v. con Pir 100 mln € per l'impianto romagnolo, rifornito da nave noleggiata da Knutsen. Intanto il Tar chiede chiarimenti su Rosignano



La conferenza stampa

Edison punta a raggiungere il 25% del mercato italiano del Gnl small scale al 2030 attraverso la realizzazione di un sistema di depositi costieri, il primo dei quali sarà quello di Ravenna e a seguire Oristano e forse Napoli e Brindisi ([QE 17/5](#)). Lo ha confermato oggi in una conferenza stampa a Milano l'evp Gas Midstream Energy Management della società, Pierre Vergerio, sottolineando che Foro Buonaparte intende realizzare nella Penisola "la prima catena logistica integrata di Gnl small scale".

Edison, ha [spiegato](#) Vergerio, "ad oggi è l'unico importatore di Gnl di lungo-termine in Italia e può quindi garantire la disponibilità continua e duratura del Gnl sul territorio grazie a un portafoglio diversificato e all'apertura di un nuovo canale di approvvigionamento dagli Stati Uniti". Il riferimento è al contratto ventennale sottoscritto l'anno scorso con Venture Global per l'acquisto di

1,4 miliardi di mc di Gnl dall'impianto Calcasieu Pass in Louisiana, che entrerà in funzione nel 2021 ([QE 27/9/17](#)).

La conferenza stampa è stata l'occasione per presentare la nuova società Depositi Italiani Gnl, la joint-venture tra Edison (49%) e Pir (51%) che realizzerà il deposito di Ravenna con un investimento di 100 milioni di euro ([QE 5/11](#)). Il deposito, che entrerà in esercizio nel 2021, avrà una capacità di stoccaggio di 20.000 mc di Gnl e una movimentazione annua di oltre 1 milione di mc. Edison si occuperà della costruzione del deposito e utilizzerà l'85% della capacità, il restante 15% sarà venduto a terzi.

Contemporaneamente, Edison ha siglato con l'armatore norvegese Knutsen un contratto di lungo termine per il noleggio di una metaniera da 30.000 mc che dal 2021 rifornirà il deposito di Ravenna. La nave, realizzata da Hyundai Heavy Industries, sarà in grado di caricare il Gnl in tutti i terminali europei, sottolinea una [nota](#).

Dopo Ravenna, i successivi passi di Edison saranno progetti di depositi costieri a Napoli, Brindisi e Oristano. A Napoli ([QE 29/5](#)) "da tempo stiamo discutendo con l'autorità portuale e con un partner per trovare un accordo simile a quello che abbiamo con Pir a Ravenna, spero nelle prossime settimane di annunciare qualcosa", ha rivelato Vergerio.

A Brindisi, invece, "si tratta di una possibilità seria e siamo su un livello di pre-fattibilità, ma l'accoglienza è buona", mentre a Oristano, dove proprio ieri sono iniziati i lavori per il deposito di Higas ([QE 29/11](#)), "pensavamo di partire per primi, ma in Sardegna il mercato è molto piccolo e aspettiamo la definizione di un quadro regolatorio certo", ha detto il manager.

Con il piano per il Gnl small scale, che consentirà di evitare 6 milioni di tonnellate di CO2, "non solo garantiamo al Paese una nuova fonte di approvvigionamento di Gnl creando una nuova infrastruttura, ma contribuiamo alla costruzione di un futuro di energia sostenibile permettendo il raggiungimento degli obiettivi della Cop 21, della direttiva europea Dafi e della Sen", ha commentato l' a.d. di Edison, Marc Benayoun, mentre l'omologo di Pir, Guido Ottolenghi, si è detto convinto che il deposito romagnolo è "una grande opportunità per il Paese e per il porto di Ravenna e una nuova e stimolante frontiera tecnologica e operativa per la logistica dei carburanti".

Intanto, arrivano novità su un altro progetto Gnl small scale promosso da Edison, ossia quello di Rosignano ([QE 17/5](#)). Il Tar Lazio ha infatti deciso di chiedere ulteriori chiarimenti al Minambiente e al Mise nell'ambito della causa intentata dall'Associazione Forum Ambientalista contro le autorizzazioni rilasciate all'iniziativa nel centro toscano, che inizialmente prevedeva un rigassificatore da 8 mld mc e che poi è stata integrata con una stazione Gnl per autocisterne e un sistema di caricamento su bettoline.

In particolare, in un'ordinanza (disponibile in allegato) il Tribunale si sofferma su 5 punti. Il primo è relativo ai "profili di rischio rilevati dal Gruppo di lavoro di cui al quarto motivo del ricorso introduttivo". Il secondo alle "ragioni che hanno indotto la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale (Ctvia) ad escludere la procedura di Via in relazione alla richiesta di revisione della 'variante al progetto Rosignano' inerente al terminale di rigassificazione di Gnl, presentato dalla Edison ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. n. 152/2006". Il terzo all'individuazione delle opere oggetto della predetta richiesta di revisione, rispetto a quelle individuate nel progetto originario". Il quarto all'incidenza di tali opere sulla "componente storico paesaggistica", per le quali secondo la ricorrente sarebbe stato necessario il parere del Mibac.

Infine, i giudici chiedono ai due ministeri di verificare “la coerenza, anche in termini di attualità”, del progetto con la Sen, alla luce della realizzazione di altri progetti di trasporto gas e del “consistente lasso di tempo” trascorso dal decreto 1257/2004 con il quale il Minambiente ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto iniziale presentato dalla Edison.

I ministeri avranno tempo 90 giorni per fornire le indicazioni richieste mentre il Tar ha aggiornato l'udienza all'8 maggio 2019.