

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Snam intende avviare investimenti per l'ampliamento di navi bettoline Gnl

Nicola Capuzzo · Sunday, April 23rd, 2023

Snam intende nel prossimo futuro “avviare investimenti per l'ampliamento delle flotte di bunker vessel Gnl e Bio-Gnl operanti nei mari italiani e mediterranei, lavorando in stretta collaborazione con gli operatori del settore marino, valorizzando le reciproche e complementari esperienze nel mondo del bunkering e del gas naturale”.

Lo ha rivelato in un'intervista pubblicata sul sito di Confitarma Emanuele Gesù, head of Midstream project delivery, commercial & operations di Greenture, società controllata al 100% da Snam (la ex Snam 4 Mobility) e neo-associata alla Confederazione Italiana Armatori.

Nella rubrica intitolata “Il punto di...” sono state approfondite le tematiche relative alla transizione energetica, ai nuovi carburanti, alle infrastrutture esistenti e a quelle necessarie, partendo dall'impegno di Snam sui tre pilastri della sicurezza di forniture, sostenibilità e competitività.

Secondo Emanuele Gesù “il sistema Italia necessita di sviluppare l'infrastruttura del gas naturale lungo tutta la catena del valore, attraverso una maggiore flessibilità? e un adeguato dimensionamento”.

Snam è impegnata “lungo tutti e tre i pilastri del trilemma energetico”, con una strategia che si articola in “investimenti nell'infrastruttura del gas lungo l'intera catena di creazione del valore come, ad esempio, l'acquisto e la messa in esercizio di due Fsr (Floating Storage Rigasification Unit), il potenziamento e l'ottimizzazione del sistema di stoccaggio, il rafforzamento della Linea Adriatica, lo sviluppo di Gnl di piccola taglia – midstream – e l'ampliamento delle reti di stazioni per il rifornimento stradale a Gnl / Bio-Gnl e in prospettiva a idrogeno”.

Gesù precisa che “queste ultime due attività? sono svolte da Greenture Spa società, controllata da Snam al 100%, che intende sviluppare il mercato non regolato dello Small-Scale Lng in Italia per favorire la decarbonizzazione dei trasporti terrestri, navali e ferroviari, promuovendo la transizione energetica del settore”. L'iniziativa si propone di fare leva sullo sviluppo del settore del Gnl italiano, anche grazie ai nuovi investimenti infrastrutturali previsti, “per favorire la progressiva sostituzione del gasolio e degli oli pesanti, sostenendo allo stesso tempo l'utilizzo del metano e del biometano liquido (Gnl e Bio-Gnl) e nel futuro di altri combustibili verdi come l'ammoniaca, l'idrogeno e il metanolo”.

Il responsabile Midstream project delivery, commercial & operations di Greenture aggiunge che “ad oggi si prevede un’importante crescita del mercato del Gnl e del Bio-Gnl, dalle circa 200 mila tonnellate annue attuali fino a oltre 1,5 milioni di tonnellate al 2030, di cui la parte marina ne rappresenterà? in Italia circa il 30%, contribuendo agli obiettivi di decarbonizzazione europei e dell’Imo, e aprendo in tal modo le porte all’utilizzo di altri combustibili verdi”.

A proposito di quali siano gli asset infrastrutturali che Snam ha individuato per favorire il percorso di transizione energetica dell’Italia e in particolare del settore marittimo, Gesù ha spiegato che sarà “fondamentale potenziare le infrastrutture nazionali, con un’attenzione particolare all’adattamento dei terminali di rigassificazione, alla costruzione di impianti di micro-liquefazione e alla costruzione di depositi costieri. Il fondamentale obiettivo è? quello di presidiare e sviluppare nuove catene del valore del GNL e del Bio-GNL che pongano al centro le infrastrutture di midstream attraverso le quali sviluppare attività? di caricamento diretto di autocisterne (per le attività? di bunkeraggio Truck to Ship) e di navi (per le attività? di bunkeraggio Ship to Ship), creando nuove filiere nazionali che siano in grado di distribuire la molecola in modo affidabile e competitivo, contribuendo all’indipendenza dell’Italia dalle forniture estere e abilitando lo ‘switch’ a nuovi combustibili piu? verdi da parte delle società? armatoriali. Inoltre, di particolare rilevanza per il mondo marittimo, ci si pone l’obiettivo di avviare investimenti per l’ampliamento delle flotte di bunker vessel Gnl e Bio-Gnl operanti nei mari italiani e mediterranei, lavorando in stretta collaborazione con gli operatori del settore marino, valorizzando le reciproche e complementari esperienze nel mondo del bunkering e del gas naturale”.

A questo scopo Snam, attraverso Greenture, ha consolidato il proprio impegno in numerose iniziative per lo sviluppo di infrastrutture Small Scale Lng. Fra questi l’avvio dell’iter progettuale (operativo nel Q1 2025) per l’upgrading del terminale di rigassificazione di Panigaglia, in provincia di La Spezia, al fine di permettere il caricamento di autocisterne per la distribuzione del Gnl in ambito marino e stradale, in aggiunta a successive iniziative di sviluppo delle attività? di re-loading di small scale bunker vessel presso il molo esistente. Oltre a ciò l’adeguamento del terminale Fsr di Livorno della società? Olt, di cui Snam detiene una partecipazione di controllo congiunto, per il caricamento di bunker vessel e carrier di piccola taglia a Gnl che sarà? operativo da settembre 2023. O ancora la realizzazione di un micro-liquefatore da rete gas per la produzione di Gnl e Bio-Gnl (operativo dal terzo trimestre 2025) nella regione Campania, che permetterà? il caricamento di autocisterne, contribuendo in tal modo allo sviluppo di carburanti green nel sud Italia.

“Le infrastrutture in corso di sviluppo da parte di Greenture saranno hub in grado di distribuire (potenzialmente anche al 100% della loro capacità?) il biometano immesso in rete da produttori presenti su tutto il territorio nazionale, indipendentemente dall’ubicazione geografica e nel pieno rispetto dei criteri di sostenibilità? richiesti da enti certificatori nazionali o volontari” prosegue spiegando Gesù. “In questo modo si potranno rendere disponibili all’industria dei trasporti grandi quantitativi di Bio-Gnl valido a fini Ets, con evidenti vantaggi sul piano della sostenibilità? ambientale e su quello economico, sfruttando il biometano che sarà? disponibile in quote crescenti nella rete gas nazionale, grazie anche agli attuali e futuri incentivi”.

Greenture “non vuole presentarsi al mercato marino come un mero operatore di sistema possessore di asset strategici nella filiera del Gnl – si legge ancora nell’intervista – ma vuole posizionarsi come partner ideale per armatori, bunkeristi, energy companies e istituzioni portuali nello sviluppo di iniziative innovative e sfidanti, come i primi bunkeraggi StS di Gnl e Bio-Gnl nei porti o nei mari italiani, auspicando in futuro che la partnership possa estendersi a simili progettualità? su altri

combustibili verdi, come ad esempio l'ammoniaca, abilitandone il mercato e collaborando con tutti gli operatori nell'ottenimento di normative e procedure chiare e definite e di modelli operativi facilmente replicabili”.

A proposito delle prospettive future dei carburanti navali, “nei prossimi decenni – aggiunge il rappresentate di Greenture – ci aspettiamo una molteplice infrastrutturazione nei porti europei e mondiali, costituita ancora da combustibili tradizionali come l'Mgo, ma progressivamente affiancata da combustibili alternativi come il Gnl, il metanolo e nel medio-lungo periodo l'ammoniaca. Dal quadro che si andrà a delineare appare evidente che non possa esistere un'unica soluzione, ma sarà necessario che tutti gli operatori perseguano un mix energetico variegato che valorizzi l'apporto di ogni combustibile rinnovabile. Ammoniaca, metanolo, Gnl (anche nella sua forma bio), elettrico a batterie, sono tutte parti di un'unica risposta agli ambiziosi obiettivi posti per la decarbonizzazione”.

Osservando “con attento interesse i nuovi fuel rinnovabili”, Snam ritiene che l'ammoniaca sia “il più probabile vettore per lo spostamento su lunghe distanze dell'idrogeno”. Il gruppo ritiene “che l'intrinseca flessibilità data dall'infrastruttura del Gnl, in grado di trattare allo stesso modo Gnl fossile, Bio-Gnl e Gnl sintetico in quote crescenti, sia una delle possibili risposte ai ‘timori’ dell'armamento mondiale, facilitandone le decisioni ‘go – not go’ proprio per il suo valore nel lungo periodo e offrendo una chiara direzione per il processo di decarbonizzazione sostenibile che deve avvenire a livello globale”.

Gesù si dice inoltre convinto che “nel breve periodo ci sia invece la necessità di un approccio pragmatico in cui è necessario sostenere le fonti energetiche di transizione immediatamente disponibili ed economicamente sostenibili, come il Gnl e il Bio-Gnl, valorizzandone il contributo già ora migliorativo rispetto alle fonti fossili tradizionali – circa il 20% di riduzione di emissioni CO2 nella forma fossile e superiori al 90% in quella bio, associata alla riduzione quasi totale di sostanze inquinanti (NOx, SOx, PM) in entrambe le forme – e programmando contemporaneamente un periodo di transizione sufficiente al graduale subentro di lungo periodo dei biocarburanti e degli RFNBOs (Renewable fuels of non biological origin come l'idrogeno e i suoi derivati, quali l'ammoniaca e il metanolo verdi e il Gnl sintetico)”.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, April 23rd, 2023 at 8:04 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.