

Febbraio 2017



MOTORI MARINI A GNL, SFIDA TRA SNAM E OLT

LA SPEZIA - LE UNITÀ MERCANTILI E LE NAVI PASSEGGERI CHE FANNO SCALO NELL'ALTO TIRRENO, UN QUARTO DELLA FLOTTA MILITARE ITALIANA E UNA SERIE DI UTENZE INDUSTRIALI PRIVATE. È IL PACCHETTO DI CLIENTI PER IL QUALE, IN UNA GARA SILENTE, LA SPEZIA E LIVORNO SI STANNO CONTENDENDO UN PRIMATO



Livorno il terminale galleggiante Fsr Toscana.

La Spezia - Le unità mercantili e le navi passeggeri che fanno scalo nell'Alto Tirreno, un quarto della flotta militare italiana e una serie di utenze industriali private. È il pacchetto di clienti per il quale, in una gara silente, La Spezia e Livorno si stanno contendendo un primato: la possibilità di fornire a questo mercato il combustibile con il quale dovranno funzionare i grandi motori marini (navi) nell'area europea entro il 2025. In corsa ci sono Gnl.Italia (Snam) e Olt Offshore Lng Toscana. Entrambi hanno un impianto di rigassificazione: alla Spezia c'è Panigaglia con una struttura storica lungo la costa, a

«Gnl.Italia potrebbe essere pronta a occuparsi di ship loading entro il 2021 - dice Germano Grassini, responsabile delle operazioni a Panigaglia -. Abbiamo preso in considerazione sia l'ipotesi di caricamento di camion con un piccola stazione dentro il terminale, peraltro già esistente, sia le eventuali modifiche per accogliere navi più piccole (bettoline) in cui conferire il gas liquefatto. Lo studio ha dato esiti positivi». Il riferimento di Grassini è allo studio di

fattibilità appena commissionato per comprendere se l'impianto potesse sviluppare un simile servizio, i dati ufficiali saranno presentati entro un paio di mesi insieme al nuovo piano industriale dell'azienda, ma intanto la capacità di caricare le cisterne su gomma è già operativa.

La contromossa al progetto di Panigaglia arriva dal vicino Fsr Toscana, il terminale semi-inutilizzato di Livorno. Alessandro Fino, managing director di Olt, spiega: «Con un investimento di circa due milioni e con due anni di lavoro noi potremmo essere pronti ad accogliere a Livorno bettoline da 60 a 110 metri». **Secondo gli addetti ai lavori Panigaglia sarebbe molto più avanti nel progetto**, ma il problema di questo impianto è legato all'impatto ambientale sul territorio, la costa interna del golfo spezzino.

«**Prima dovremo confrontarci con gli enti locali e il territorio**», chiarisce infatti lo stesso Grassini. Sul sito di Panigaglia sono stati realizzati investimenti che rientrano nella disponibilità del budget di 3,8 miliardi di euro previsto dal piano strategico 2016-2020 dell'azienda. Per le operazioni di innovazione servirebbero, secondo fonti, «almeno 3 milioni di euro». Nel triennio 2013-2015 l'attività di rigassificazione sono state al minimo storico, ma le azioni di miglioramento si sono moltiplicate, a cominciare dalla ristrutturazione dei serbatoi.

GAS NATURALE ROMA 24 FEBBRAIO 2017

Gnl small scale: avanti Oristano e Panigaglia**Appello di Provincia e Industria: "Lo scalo sardo diventi polo principale dell'isola". L'impianto ligure "pronto a rifornire navi dal 2021". Intanto il Consiglio Regionale toscano boccia il terminale di Rosignano**

La Regione Sardegna deve riconsigliare il Porto di Oristano, per farlo diventare "il principale scalo regionale per il deposito e la distribuzione di Gnl e per il bunkeraggio". E' quanto chiedono la Provincia e il Comune di Oristano, le locali Camera di Commercio e Concorso Industriale e il Consiglio Comunale di Santa Giusta, in vista della revisione del Piano regionale dei trasporti che al momento indica lo scalo campidanu solo quale punto di riferimento delle merci sacche alla rinfusa.

Gli enti coinvolti, riporta la stampa locale, hanno presentato un'istanza congiunta alla Regione, che prende le mosse dagli sviluppi già in corso: l'autorizzazione unica per un primo deposito costiero di Gnl a Oristano e gli iter autorizzativi per ulteriori due depositi nello stesso porto (**QE 2/2**). In quest'ottica, ha dichiarato il sindaco di Santa Giusta Antonello Figus, il Piano regionale dei trasporti deve anche prevedere l'arrivo a Oristano delle navi da crociera, molte delle quali saranno alimentate a Gnl. "Abbiamo intenzione di chiedere al ministero delle Infrastrutture i finanziamenti per realizzare una banchina apposta per le navi da crociera, ma bisogna creare i presupposti, ossia il cambio della classificazione del porto", ha spiegato Figus.

Sul Gnl per l'alimentazione delle navi punta anche il terminale di Panigaglia, che un anno fa ha commissionato uno studio ad hoc a Engio e Rina (**QE 14/1/16**). Intervendendo ieri a La Spezia al workshop "Impiego del Gnl in campo navale", riporta il quotidiano "Città della Spezia", Germano Grassini di Gnl Italia ha spiegato che la società ha valutato con esito positivo "sia l'ipotesi di caricamento di camion con un piccola stazione dentro il terminale, parallelamente già esistente, sia le eventuali modifiche per accogliere navi più piccole in cui conferire il gas liquefatto". Gnl Italia potrebbe dunque essere pronta allo "ship loading" di Gnl entro il 2021, ha sottolineato Grassini, "ma prima dovranno essere presi in considerazione sia aspetti commerciali che di confronto con gli enti locali e con i territori".

Presente al workshop anche il managing director di Oit, Alessandro Fino, il quale ha assicurato che "con un investimento di circa 2 milioni di euro e con due anni di lavoro" il terminale al largo di Livorno sarà "pronto ad accogliere barche da 60 a 110 metri di lunghezza" (**QE 1/12/16**).

Rimanendo in Toscana, è da registrare l'approvazione unanime da parte della commissione Ambiente del Consiglio Regionale di una mozione del consigliere Tommaso Fattori (capogruppo di Sd Toscana a Sinistra) che boccia il progetto Gnl Edison di Rosignano (**QE 8/3/16**). "Serviva chiarezza per fare insieme un passo avanti e superare definitivamente un progetto inutile, pericoloso, dal forte impatto ambientale", ha commentato Fattori, convinto che "un nuovo rigassificatore è peraltro assolutamente incompatibile con gli strumenti di programmazione e gestione del territorio vigenti: lo stesso Piano integrato energetico regionale prevede il limite di un solo rigassificatore in Toscana".

RIGASSIFICATORE PRONTO A RIFORNIRE NAVI ENTRO IL 2021

E' LA DATA ENTRO CUI PANIGAGLIA POTREBBE INIZIARE A SERVIRE ANCHE LE BETTOLINE PER IL GNL CHE ALIMENTERÀ LE NAVI DA CROCIERA "VERDI". NEL 2016 SOLO SEI GASIERE HANNO SCARICATO, NEL 2011 ERANO 120.

Golfo dei Poeti - Sei navi hanno attraccato in tutto il 2016 per scaricare il gas nel terminal di Panigaglia. E la notizia è che questo è il record degli ultimi quattro anni, quando solo nel 2011 la media era di 120 circa, una ogni tre giorni. Questo trend potrebbe però finire da un momento all'altro, quando e se per l'impianto di GNL Italia dovessero aprirsi le porte alla parziale riconversione del sito per le operazioni di *small scale lng*, ovvero di conferimento di metano liquido non più solo nella rete nazionale ma anche per diversi servizi di piccola scala. Lo studio di fattibilità portato avanti in questi mesi ha dipinto due scenari principali. "Abbiamo preso in considerazione sia l'ipotesi di caricamento di camion con un piccola stazione dentro il terminale, prealtro già esistente, sia le eventuali modifiche per accogliere navi più piccole in cui conferire il gas liquefatto. Lo studio ha dato esiti positivi", ha illustrato oggi **Germano Grassini**, responsabile delle operazioni per il sito di Panigaglia e uno dei relatori del workshop "Impiego del gnl in campo navale" organizzato da Atena che si è tenuto presso il Polo Marconi.

Una platea mista di studenti di ingegneria nautica, di personalità legate alle professioni del mare - dal comandante della Capitaneria di porto Francesco Tomas all'ammiraglio Marco Manfredini - e dell'industria. Tra due anni le navi alimentate a gas naturale liquido saranno già in linea nel Mediterraneo e l'Italia sconta già un forte ritardo rispetto alla Spagna. Un futuro già scritto: le prime unità di questo tipo, molto meno inquinanti di quelle a *bunker oil*, che attraverseranno il varco della diga foranea potrebbero essere navi da crociera. Dove si riforniranno? "GNL Italia potrebbe essere pronta a occuparsi di *ship loading* entro il 2021. Ma prima dovranno essere presi in considerazione sia aspetti commerciali che di confronto con gli enti locali e con i territori", dice Grassini. Fresca è la memoria del movimento contro il raddoppio del terminale di qualche anno fa. In verità in questo caso gli interventi sarebbero molto meno impattanti, fa sapere l'azienda. Tecnicamente un rigassificatore come quello di Panigaglia potrebbe essere in un futuro prossimo meta di navi di taglia media con pochi accorgimenti. Bettoline e feeder verrebbero a prelevare il gas liquefatto dentro il golfo per conferirlo in depositi costieri appositi al di fuori. Ed è questo un aspetto dirimente: chi gestirà il passaggio intermedio tra l'impianto di rigassificazione e il sito di stoccaggio con tutti i fattori di sicurezza annessi? "Dev'essere ancora creata una filiera che comprenda anche le zone di stoccaggio costiere - dice **Alessandro Fino**, managing director di OLT, il rigassificatore offshore di Livorno - Dal canto nostro con un investimento di circa 2 milioni e con due anni di lavoro potremmo essere pronti ad accogliere bettoline da 60 a 110 metri di lunghezza". Se anche Panigaglia sarà della partita, lo si capirà probabilmente entro un paio di mesi quando verrà reso pubblico il nuovo piano industriale dell'azienda.

GNL PANIGAGLIA, “SERVIZI SMALL SCALE NEL 2021”

Lo studio di fattibilità per aggiungere i servizi “small scale” al terminale di rigassificazione Snam di Panigaglia “ha dato esiti positivi” e “Gnl Italia potrebbe essere pronta a occuparsi di ship loading entro il 2021. Ma prima dovranno essere presi in considerazione sia aspetti commerciali che di confronto con gli enti locali e con i territori”. Lo ha detto Germano Grassini, responsabile delle operazioni per il sito di Panigaglia, parlando al workshop “Impiego del Gnl in campo navale”, organizzato da Atena che si è tenuto presso il Polo Marconi. Lo studio di fattibilità portato avanti in questi mesi, riferisce il quotidiano “Città della Spezia”, ha riguardato due scenari principali: “abbiamo preso in considerazione sia l'ipotesi di caricamento di camion con un piccola stazione dentro il terminale, peraltro già esistente, sia le eventuali modifiche per accogliere navi più piccole in cui conferire il gas liquefatto”, ha aggiunto Grassini.

Al seminario è intervenuto anche Alessandro Fino, managing director di OLT: “deve essere ancora creata una filiera che comprenda anche le zone di stoccaggio costiere”, ha detto. “Dal canto nostro con un investimento di circa 2 milioni e con due anni di lavoro potremmo essere pronti ad accogliere barche da 60 a 110 metri di lunghezza”.

“L'IMPIEGO DEL GNL IN CAMPO NAVALE”: CONVEGNO AL POLO MARCONI

Il workshop si terrà giovedì 23 Febbraio, alle ore 14.30, presso le Aulee del Polo Universitario "Marconi", Via dei Colli 90.

Il seminario rientra nel programma di eventi formativi organizzato congiuntamente dalla Sezione Atena della Spezia e dal Polo DLTM, con la collaborazione di Promostudi La Spezia.

L'argomento, oggetto di precedenti seminari, richiede oggi un aggiornamento per gli importanti sviluppi intervenuti. L'impiego del GNL si va estendendo. Grandi navi da crociera con propulsione a GNL sono in costruzione; Istituzioni e Società di Classifica hanno prodotto normative specifiche; l'industria motoristica e impiantistica si dedica all'affinamento dei propulsori già realizzati ed alla ricerca di nuove soluzioni; la catena logistica per il rifornimento delle unità si è meglio definita e strutturata. Esperti di varie Istituzioni e dei vari settori produttivi tratteranno una panoramica su questa tecnologia che si presenta sempre più come protagonista dello sviluppo della costruzione navale a livello globale in virtù della drastica riduzione delle emissioni che con essa si ottiene.

I Relatori illustreranno con grande attenzione anche gli aspetti relativi alla sicurezza, sia nelle fasi di rifornimento che in navigazione. La presenza di terminalisti quali GNL ITALIA e OLT permetterà di dare uno sguardo sulle potenzialità di sviluppo della catena logistica del GNL nell'area portuale della Spezia e dei Mari Ligure e Tirreno. Sviluppo che la ormai prossima entrata in servizio delle grandi navi da crociera a GNL rende necessario e urgente.

L'intenso programma inizierà alle ore 14.00 con l'arrivo e registrazione del pubblico al Polo Universitario "Marconi". Il seminario avrà inizio alle 14.30.

Programma

14.00 - 14.30 - Registrazione invitati

14.30 - Presidente ATENA Spezia, C.A. Claudio Boccalatte: Apertura lavori Seminario

RINA - Dott. Ignazio Mulè: "GNL come combustibile marino - norme applicazioni interpretazioni "

WARTSILA - Sig. Giammario Meloni: "Innovazioni nello Shipping"

M.E.S. - Ing. Marco La Valle: "Soluzioni tecnologiche per la propulsione dual fuel e correlazioni tra il progetto della nave ed il sistema della propulsione"

Capitanerie di Porto - CF (CP) Massimo Mezzani: "L'impiego del GNL come combustibile per le navi. La normativa vigente"

15.45 - 16.05 - Intervallo

OLT Offshore Lng Toscana - Dott. Alessandro Fino: "FSRU Toscana Offshore LNG Terminal"

GNL Italia - Ing. Germano Grassini: "Snam e lo sviluppo di servizi Small Scale in ambito GNL"

SERCHIM - Ing. Vittorio Carrin: "Il "gas free" nell'approntamento di navi a GNL"

Autorità di Sistema Portuale - Mar Ligure Orientale - Ing. Franco Pomo: "Navi a GNL, il punto di vista dell'Autorità Portuale"

17.00 - 17.30 - Approfondimenti e Dibattito

17.30 - 17.45 - Interventi Conclusivi

17.45 - Chiusura Lavori

IMPIEGO DEL GNL IN CAMPO NAVALE. IL WORKSHOP TARGATO ATENA-DLTM

Il prossimo giovedì 23 febbraio alla Spezia, alle ore 14.30, presso le Aule del Polo Universitario "Marconi", Via dei Colli 90, la Sezione della Spezia di ATENA, Associazione Italiana di Tecnica Navale, organizza un workshop sul tema: "Impiego del Gnl in campo navale". Il seminario rientra nel programma di eventi formativi organizzato congiuntamente dalla Sezione Atena della Spezia e dal Polo DLTM, con la collaborazione di Promostudi La Spezia. L'argomento, oggetto di precedenti Seminari in questa Sede, richiede oggi un aggiornamento per gli importanti sviluppi intervenuti. L'impiego del Gnl si va estendendo. Grandi navi da crociera con propulsione a Gnl sono in costruzione; Istituzioni e Società di Classifica hanno prodotto normative specifiche; l'industria motoristica e impiantistica si dedica all'affinamento dei propulsori già realizzati ed alla ricerca di nuove soluzioni; la catena logistica per il rifornimento delle unità si è meglio definita e strutturata. Esperti di varie Istituzioni e dei vari settori produttivi tratteranno una panoramica su questa tecnologia che si presenta sempre più come protagonista dello sviluppo della costruzione navale a livello globale in virtù della drastica riduzione delle emissioni che con essa si ottiene. I Relatori illustreranno con grande attenzione anche gli aspetti relativi alla sicurezza, sia nelle fasi di rifornimento che in navigazione. La presenza di terminalisti quali Gnl Italia e OLT permetterà di dare uno sguardo sulle potenzialità di sviluppo della catena logistica del Gnl nell'area portuale della Spezia e dei Mari Ligure e Tirreno. Sviluppo che la ormai prossima entrata in servizio delle grandi navi da crociera a Gnl rende necessario e urgente. L'intenso programma inizierà alle 14 con l'arrivo e registrazione del pubblico al Polo Universitario "Marconi". Il seminario avrà inizio alle 14.30 con questo

Programma dettagliato

14.00 - 14.30 - Registrazione invitati

14.30 - Presidente ATENA Spezia, C.A. Claudio Boccalatte: Apertura lavori Seminario RINA - Dott. Ignazio Mulè: "GNL come combustibile marino - norme applicazioni interpretazioni"; WARTSILA - Sig. Giammario Meloni: "Innovazioni nello Shipping"

M.E.S. - Ing. Marco La Valle: "Soluzioni tecnologiche per la propulsione dual fuel e correlazioni tra il progetto della nave ed il sistema della propulsione"

Capitanerie di Porto - CF (CP) Massimo Mezzani: "L'impiego del GNL come combustibile per le navi. La normativa vigente"

15.45 - 16.05 - Intervallo

OLT Offshore Lng Toscana - Dott. Alessandro Fino: "FSRU Toscana Offshore LNG Terminal"

GNL Italia - Ing. Germano Grassini: "Snam e lo sviluppo di servizi Small Scale in ambito GNL"

SERCHIM - Ing. Vittorio Carrin: "Il "gas free" nell'approntamento di navi a gnl"

Autorità di Sistema Portuale - Mar Ligure Orientale - Ing. Franco Pomo: "Navi a gnl, il punto di vista dell'Autorità Portuale"

17.00 - 17.30 - Approfondimenti e Dibattito

17.30 - 17.45 - Interventi Conclusivi

17.45 - Chiusura Lavori Il workshop si terrà giovedì 23 Febbraio, alle ore 14.30, presso le Aulee del Polo Universitario "Marconi", Via dei Colli 90.