

ROMA, 16 giugno 2020 Gas

IL WEBINAR DI CONFERENZAGNL

Mise: “Biometano, lavoriamo per allungare incentivi”

Romano: “Dopo l’estate prevista consultazione”. Dialuce: “Semplificazioni, consegnate nostre proposte”. Intanto, a Panei la responsabilità sui depositi Gnl. Le ultime sull’evoluzione del mercato

di Carlo Maciocco



Il Mise pensa di “aprire una consultazione subito dopo l’estate” per elaborare delle soluzioni a supporto del biometano, a partire da un allungamento degli incentivi oltre la scadenza del 2022. Lo ha detto la dg per l’approvvigionamento, l’efficienza e la competitività energetica, Sara Romano, intervenendo al webinar “Infrastrutture Gnl e trasporti: dall’emergenza al rilancio” organizzato da ConferenzaGnl.

Le iniziative sul biometano

“Dobbiamo lavorare all’aggiornamento delle stime sul biometano avanzato e alla proroga/aggiornamento del regime di aiuti, la cui scadenza del 2022 è troppo breve”, ha detto la dirigente del ministero. Aggiungendo che si è “discusso con il Cib su come poter rilanciare il sistema anche coinvolgendo il mondo agricolo”.

Sotto questo profilo, il responsabile R&S del Consorzio Italiano Biogas, Lorenzo Maggioni, ha sottolineato che a seguito della riduzione del contingente di biometano avanzato per il 2020

([QE 19/5](#)) “stiamo parlando con Gse e ministeri per rivedere le quote dei biocarburanti avanzati non solo sul 2020 ma anche per gli anni seguenti”.

Maggioni ha aggiunto che “entro il 2022, quando è prevista la fine dei contributi, ci saranno 35 mila t di bio-Ing nel settore trasporti”. Mentre “in questi giorni” è entrato in esercizio un nuovo impianto da 2 mila t annui di Cooperativa Speranza, mentre un secondo impianto è previsto entro luglio nel Iodigiano.

Mercato Gnl e nodo autorizzativo

Parlando più in generale di Gnl, la Romano ha sottolineato che l’obiettivo è “mettere in piedi un progetto di sviluppo e poi lavorare anche sul versante europeo”.

Poi, ovviamente, c’è il tema autorizzativo, sottolineato da gran parte degli intervenuti. “Abbiamo pronto un set di norme per semplificare non solo i tempi ma la stessa struttura decisionale sul Gnl e altre infrastrutture necessarie alla realizzazione del Pniec – ha rimarcato il dg Mise per le infrastrutture e la sicurezza dei sistemi energetici e geominerari, Gilberto Dialuce - Lo abbiamo sottoposto ai legislativi e al vertice politico per inserirlo nel decreto semplificazioni”.

Il direttore ha anche fatto il punto sulle attività in corso, in particolare per quanto riguarda i depositi costieri di Gnl. “In totale abbiamo depositi in costruzione o autorizzati per volumi complessivi pari a 82 mila mc – ha spiegato - poi ci sono i progetti di Napoli e Brindisi ancora da autorizzare per altri 44 mila mc”.

Tra l’altro, nel corso del webinar è stato reso noto che in seno al Mise la competenza autorizzativa sui depositi è passata da Guido Di Napoli a Liliana Panei, entrambi presenti all’evento “virtuale”.

Presente anche Marco Coletta della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del Mit. “Sia noi che il Mise abbiamo sempre fatto tutto nei tempi dovuti, non dovete prendervela con noi”, ha sottolineato. Aggiungendo che “bisognerà rimettere a regime tutta fase di programmazione” visto che “tutte le autorità portuali vorrebbero un deposito ma non è possibile”.

Il punto di imprese e associazioni

Nel corso dell’evento, aperto da un intervento di Tommaso Franci di Ref-e, le numerose imprese e associazioni intervenute hanno fatto il punto sulle varie iniziative in essere.

Il Ceo di Gas and Heat Claudio Evangelisti ha sottolineato che per il deposito Higas di Oristano “a fine estate contiamo di fare prove e test, con l’obiettivo di avviare l’operatività a novembre o comunque entro l’anno”

A stretto giro dovrebbe arrivare poi quello Edison/Pir di Ravenna: “Malgrado i rallentamenti imposti dal Covid confermiamo l’avvio nella seconda metà 2021”, ha detto Valentina Infante, head of Lng and storage infrastructures di Foro Buonaparte.

Per quanto riguarda invece il progetto small scale di Livorno, l’a.d. di Olt Giovanni Giorgi ha sottolineato che “dal 1° ottobre piizzeremo gli ordini, poi partiremo con i lavori e a metà 2021 ci attendiamo l’arrivo delle prime navi su cui scaricare il Gnl”. Rimane però “il problema autorizzativo soprattutto lato Minambiente”.

Elio Ruggeri, head of global Lng di Snam, ha rimarcato che “a inizio 2022 avremo i 200 mila t a Panigaglia, pari a 40 camion al giorno”. Al centro Italia è poi previsto “un micro liquefattore in Campania da 50 mila t, anche questo immaginiamo a inizio 2022”. Poi è previsto “un altro micro liquefattore a Verona e abbiamo individuato un sito in provincia di Enna in Sicilia”. Il tutto con l’obiettivo di “diffondere il Gnl e il bio-Gnl sull’intero territorio nazionale”.

Infine, Massimo Prastaro (responsabile Innovazione e Progetti di Sviluppo Retail di Eni) ha detto che il gruppo intende “investire fortemente sulla rete di distribuzione a Gnl” con l’obiettivo di arrivare a “30 stazioni entro 3 anni”. Attualmente Eni può contare su 5 stazioni nel centro nord, ma “entro l’estate arriveranno altri 2 impianti ad Asti e Villorba (Treviso) colmando la direttrice est-ovest. Contiamo poi di colmare la direttrice nord-sud ma servono i terminal e la disponibilità di prodotto”. Il gruppo punta inoltre “al bio-Gnl sia con produzione nostra sia tramite accordi con operatori della filiera”.

Nel corso del webinar, la presidente di Federmetano Licia Balboni ha anche auspicato che Eni riprenda in mano “l’ipotesi di small scale a Gela”.

All’evento hanno preso parte anche esponenti di Vulcangas, Costa Crociere, Freight Leaders Council, Assarmatori, Assogasliquidi Federchimica, NGV Italy, Unione Petrolifera, Confitarma, Assopetroli Assoenergia e Assocostieri.

[stampa](#) | [chiudi](#)Copyright © RIP Srl
Gas Naturale - GPL - GNL

martedì 16 giugno 2020

Biometano, verso proroga incentivi Semplificazioni, set di proposte per il Pniec

I dg Romano e Dialuce all'evento ConferenzaGNL. Sardegna, tubo sì tubo no: prima portiamo il gas a prezzi competitivi, poi valutiamo sviluppo. Panei responsabile autorizzazione depositi Gnl

I direttori generali energetici del ministero dello Sviluppo economico hanno messo a punto un set di proposte di semplificazione per le autorizzazioni delle infrastrutture necessarie all'attuazione del Piano energia e clima. Proposte che sono ora al vaglio del vertice politico e degli uffici legislativi, in attesa di confluire nel Decreto Semplificazioni il cui varo è previsto per il mese di luglio. È una delle tante novità annunciate questa mattina al webinar sul Gnl small scale organizzato da **ConferenzaGNL** e **Mirumir**, insieme a una prossima consultazione per la proroga degli incentivi al biometano e al piano per il Gnl in Sardegna.

Sara Romano, dg mercati energetici, ha detto che le strutture ministeriali sono al lavoro su due punti prioritari. Il primo riguarda le semplificazioni, una "azione decisa di semplificazione delle procedure di autorizzazione per la logistica strategica necessaria all'attuazione del Pniec. Abbiamo messo a punto un pacchetto di norme a livello tecnico per la valutazione da parte del vertice politico. In un modo o nell'altro o in una versione o in un'altra, il tema è condiviso. Anche perché la transizione è difficile se i tempi sono mediamente quelli che si osservano, al di là dell'emergenza".

Gilberto Dialuce, dg infrastrutture e sicurezza, ha confermato: "è pronto un set di norme per rendere più rapido ed efficace nei tempi e nella struttura decisionale l'iter per le infrastrutture necessarie agli obiettivi del Piano nazionale integrato energia e clima. Le abbiamo già sottoposte al vertice politico e legislativo per vedere se si riesce a inserirle nel Decreto Semplificazioni".

Dal canto suo, **Guido Di Napoli** (Mise) ha sottolineato che le autorizzazioni alle infrastrutture del Gnl sono state spesso "tra i procedimenti più lineari e andati in porto in maniera più semplice, rispetto a molti altri". **Liliana Panei** (Mise) ha ricordato di avere recentemente assunto la responsabilità della parte autorizzativa relativa ai depositi, garantendo "piena continuità" ed esprimendo "soddisfazione per i procedimenti che sono andati molto rapidamente. Il Gnl – ha aggiunto – piace molto, in molti credono alla sua funzione ambientale e non solo e si registra spesso un buon accoglimento dal territorio. a breve arriveranno altre manifestazioni di interesse e procedimenti, speriamo con altrettanta scioltezza".

Uno dei nodi da sciogliere resta quello dei diversi livelli amministrativi, dai porti ai ministeri. Su questo secondo Dialuce si può lavorare a "un coordinamento maggiore tra ministeri e tra porti e autorità nazionali".

Dopo aver ricordato che la competenza sul Gnl è divisa tra mercato e mobilità (Romano) da una parte e infrastrutture e sicurezza (Dialuce) dall'altra, Dialuce ha ricordato che sono stati autorizzati (o lo stanno per essere) **depositi per 82mila mc** e ci sono iniziative a Napoli e Brindisi per altri 44mila mc. Importante anche il ruolo dei terminali **Olt** e **Panigaglia** "per fungere da poli di distribuzione portuale per il traffico marittimo". Mauro Coletta, direttore generale del Mit, ha assicurato che i ministeri "vanno avanti in maniera speditissima" sottolineando che "il mondo portuale fa molta fatica su alcuni settori", anche perché "tutte le autorità portuali vorrebbero un deposito nelle rispettive aree, ma questo non è possibile".

C'è poi il capitolo **Sardegna**. Romano ha detto che il Gnl è lo "strumento principe" per decarbonizzare alcuni consumi industriali e aree come la Sardegna. "Stiamo studiando un piano di rilancio di alcuni poli industriali in Sardegna mediante Gnl". Il punto, ha aggiunto Dialuce, non è "tubo sì, tubo no. Vediamo intanto come portarlo il gas: prima pensiamo all'approvvigionamento e poi casomai se c'è uno sviluppo locale su misura delle esigenze. Il tutto avendo in mente il phase out del carbone al 2025 e il rilancio dei poli produttivi". Un punto delicato, secondo Romano, riguarda il mercato a valle: come regolare e mettere puntelli regolatori nella consapevolezza che ci sono aree del Paese o bacini di utenza che possono rendere l'investimento non profittevole o meno profittevole, come ad esempio la Sardegna. "Stiamo lavorando con la sottosegretaria Todde per montare un

progetto che va in quella direzione. Il vincolo è che il Gnl sia una leva per la crescita e il rilancio dei poli produttivi con costi competitivi. E senza accorgimenti regolatori questo vincolo rischia di non essere rispettato.

Infine, il **biometano**, il “secondo punto su cui stiamo lavorando” dopo le semplificazioni, nelle parole di Romano. “Stiamo lavorando all'aggiornamento delle previsioni in materia di biometano avanzato, con la revisione e la proroga dei regimi di aiuto che il governo ha messo in atto dal 2018. Non è solo una proroga, che è necessaria visto che il 2022 è un orizzonte troppo breve. Dobbiamo dare una prospettiva ma anche un aggiornamento deciso perché è un settore dalle grandi potenzialità tecniche. Abbiamo discusso con il Cib su come poter rilanciare il sistema e catturare il potenziale del settore agricolo. Sulle materie prime utilizzabili – ha aggiunto – bisognerà agire su due fronti: recepire la direttiva Red II e negoziare in sede europea perché molte proposte del settore agricolo non sono condivise, quanto alla sostenibilità delle singole materie prime”. Su tutte queste misure, ha concluso Romano, “pensiamo di aprire una consultazione subito dopo l'estate”.

In generale, da parte delle istituzioni continua ad esserci un **approccio positivo** nei confronti del Gnl, come ha fatto notare Romano in apertura del suo intervento: “il Gnl è una parte importantissima del Pniec. Spero che il fatto che io vengo da una lunga militanza nel settore elettrico non sia vista negativamente. Sopporto poco le diatribe tra elettrico e Gnl, come nelle Fer c'è chi tifa per l'elettrico e chi per il termico. Per noi tecnici queste rivalità non esistono. Il Gnl è un punto importantissimo per vari motivi, dall'incremento e migliore gestione delle punte di sicurezza del sistema gas alla decarbonizzazione dei trasporti, che non è vero che è solo elettrica. Su quest'ultimo punto è intervenuto anche Di Napoli: “in attesa del decollo della mobilità elettrica e a idrogeno, soprattutto per il trasporto pesante e marittimo il Gnl può essere protagonista della transizione. Dialuce ha infine lanciato un “appello” in previsione dell'approvazione del Decreto Semplificazioni e del suo approdo in Parlamento: “nel momento in cui partiremo con le norme di semplificazione sarà utile avere una discussione su questo per portarle a buon fine in tempi rapidi”.

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.

di G.M.

Il Gnl small scale non si ferma

Deposito Higas entro fine anno, Olt a metà 2021, Edison/Pir entro il 2021, due punti vendita Eni entro l'estate, Panigaglia e microliquefatore Snam in Campania a inizio 2022, Livorno a metà 2022

Il nuovo coronavirus ha rallentato anche il Gnl small scale ma meno di altri comparti energetici. E le attività sono già ripartite in grande stile. È quanto è emerso dall'evento online organizzato oggi da ConferenzaGNL (v. [resoconto a parte](#) per gli interventi dei dirigenti ministeriali) con gli interventi di Tommaso Franci (Ref-e), Costantino Amadei (Società italiana gas liquidi, Vulcangas), Claudio Evangelisti (Gas and Heat), Giovanni Giorgi (Olt), Valentina Infante (Edison), Franco Porcellacchia (Costa Crociere), Massimo Prastaro (Eni), Elio Ruggeri (Snam), Enrico Allieri (Assarmatori), Andrea Arzà (Assogasliquidi), Licia Balboni (Federmetano), Mariarosa Baroni (Ngv Italy), Franco Del Manso (Unione Petrolifera), Fabio Faraone (Confitarma), Sebastiano Gallitelli (Assopetroli Assoenergia), Lorenzo Maggioni (Cib), Massimo Marciani (Freight Leaders Council) e Marika Venturi (Assocostieri).

Franci ha illustrato il quadro del settore a fine 2019 ([v. Staffetta 05/02](#)) e la necessità di un aggiornamento alla luce dell'emergenza coronavirus.

Amadei (Vulcangas) ha parlato in rappresentanza della joint venture Eni-Neri-Liquigas-Vulcangas che ha progettato un deposito costiero a Livorno, la Livorno Lng Terminal. "Entro fine mese – ha detto – ci aspettiamo il parere del gruppo di lavoro del Ctr, il Comitato tecnico regionale. A fine 2020 presenteremo la documentazione al Mise per avere un permesso entro l'anno. Vorremmo rispettare la deadline di metà 2022 per l'entrata in esercizio, anche per poter usufruire dei fondi UE. Il deposito è piccolo, 4.900 metri cubi, ma con Olt vicinissimo ha una grande flessibilità logistica". Proprio con Olt "abbiamo iniziato a parlare per i servizi industriali. Il terminal avrà quattro baie per il carico di autobotti e una per il carico e scarico di bettoline". Secondo Amadei il sistema non è ridondante, soprattutto in prospettiva. Quanto invece a Vulcangas, tre sono i punti vendita stradali in funzione, un altro aprirà a metà luglio ad Aprilia, un altro a ottobre a Falconara. "Ad aprile abbiamo messo in funzione un impianto agroindustriale in Romagna e un altro in una fabbrica di gomma vicino Bologna. E abbiamo altri contratti a sud di Roma, in particolare a Napoli". Novità anche sul bioGnl con la firma di un accordo con Bioraffinerie Bergamasche per consegna del prodotto prevista in un primo momento in luglio ma poi, per via dell'emergenza, rimandata a dicembre/gennaio.

Evangelisti (Gas and Heat) ha detto che le attività al cantiere di Santa Giusta (Oristano) non si sono mai interrotte completamente in questi mesi, anche se un po' di rallentamenti sulla filiera movimento terra e lavori civili ci sono stati. L'obiettivo è di mettere in funzione l'impianto prima della fine dell'anno, con prove e test alla fine dell'estate ed entro fine anno il primo commissioning cargo. Le difficoltà riguardano il mercato locale, con "decisioni di investimento che stentano a essere prese o confermate. Questa è la maggiore incertezza". nel frattempo comunque, sono già tre gli impianti industriali in funzione a Gnl nell'isola, "oltre al pioniere 3A".

Giorgi (Olt) ha detto che l'azienda ha approfittato dell'emergenza per "finalizzare l'ingegneria di dettaglio" del progetto di adattamento della nave rigassificatore ai servizi small scale, e per "scegliere i fornitori in modo da essere pronti il primo ottobre a piazzare gli ordini e per metà 2021 a ricevere le prime piccole metaniere su cui scaricare il metano liquido. Il problema – ha aggiunto – resta la mancanza di autorizzazioni, in particolare dal ministero dell'Ambiente, l'ultimo pezzo del processo autorizzativo che ci manca".

"Il deposito di Ravenna sta avanzando rapidamente, confermiamo la data di entrata in esercizio nella seconda metà del 2021", ha detto **Infante (Edison)**. "Il cantiere è stato fermo per poco più di un mese ma abbiamo un piano per il recupero dei ritardi, mentre la nave da 30mila mc non ha subito sostanziali ritardi nella costruzione". Per Edison sono necessari incentivi al settore marittimo per passare al Gnl e la revisione della Dafi.

Porcellacchia (Costa Crociere) ha sottolineato che il settore è stato "uno dei business più in sofferenza" per l'emergenza Covid. Ma nonostante questo "i programmi per le navi e per quelle a Gnl in particolare non sono cambiati. Due sono già in esercizio e nove saranno consegnate secondo i

programmi nei prossimi cinque anni. Entro il 2025 avremo in operazione 11 navi a Gnl. Cinque appartengono al gruppo Costa Crociere e sono a bandiera italiana: le vedremo spesso nel Mediterraneo. Vanno sia a Gnl che a Mdo. Noi preferiamo usare il Gnl ma possiamo fare rifornimento solo a Tenerife, Barcellona e Marsiglia. Non abbiamo possibilità per il Mediterraneo orientale. Queste navi avranno un fabbisogno di Gnl di 20-25mila tonnellate l'anno. È un quantitativo interessante. E ci interessa anche il bioGnl per gli obiettivi che ci siamo dati in termini di emissioni di CO2: stiamo lavorando con una società del gruppo che ha la tecnologia per l'upgrading degli impianti di produzione di biogas e per la liquefazione. Sarebbe un grande successo poter rifornire una quota di Gnl da bio”.

Prastaro (Eni) ha detto che il Gnl “è l'unico carburante alternativo maturo e disponibile per il trasporto pesante. Come Eni stiamo investendo fortemente sulla rete di distribuzione. Abbiamo cinque stazioni di servizio di Gnl nel centro nord, a Pontedera, e punti vendita convenzionati in provincia di Bergamo, Frosinone e Chieti. Altri due punti vendita entreranno in funzione entro l'estate ad Asti e a Villorba (TV)”. L'obiettivo è avere “30 stazioni di servizio tra proprietà e convenzionati nei prossimi tre anni. E questo vuol dire anche sviluppo nel Meridione d'Italia”. Prastaro ha poi ricordato che “a gennaio lo sciopero a Fos ha creato problemi di disponibilità di prodotto”, per poi passare al bioGnl. “Come Eni puntiamo molto al prodotto bio sia con nostra produzione – vorremmo diventare presto produttori di bioGnl – e anche con accordi con produttori della filiera bio”.

Ruggeri (Snam) ha illustrato la tabella di marcia dell'azienda: ammodernamento del terminale di Panigaglia con servizi small scale in esercizio a partire da inizio 2022 con capacità di carico di 200mila tonnellate, pari a quasi 40 camion al giorno; microliquefatore in Campania da 50mila tonnellate l'anno in corso di autorizzazione con possibile entrata in esercizio a inizio 2022; in progetto microliquefatore a Verona; individuato sito per microliquefatore in Sicilia, in provincia di Enna.

Marciani (Freight leaders council) ha ricordato le iniziative prese in tempo di emergenza, con una settantina di stakeholder per la piattaforma logistica con associazioni, sindacati e mondo della ricerca.

Allieri (Assoarmatori) ha detto che lo shipping vede il Gnl con particolare attenzione, come un “fattore di transizione che può aiutare la decarbonizzazione, propedeutico all'utilizzo di altri combustibili come il bioGnl e il gas sintetico”. Purtroppo, ha aggiunto, siamo “distanti dall'avere procedure per consentire alle bunkerine di rifornire le navi: la burocrazia ci farà aspettare rispetto alle possibilità offerte dall'industria”.

Si è passati poi alle associazioni con **Arzà (Assogasliquidi)** che ha sottolineato il “coraggio e l'ottimismo con cui la filiera del Gnl ha reagito all'emergenza sanitaria. Nonostante lo sciopero dirompente che aveva ridotto drasticamente gli approvvigionamenti a gennaio”. Ora l'industria “ha un bisogno di cassa importante perché è un settore in crescita, molti investono e se manca la domanda anche i flussi di cassa saranno fortemente influenzati, e di conseguenza anche gli investimenti”. Poi ha proposto tre questioni. “L'Emilia Romagna ha investito sul Gnl per il trasporto extraurbano. E gli altri? La A35 ha segnalato l'intenzione di ridurre il pedaggio del 30% per i veicoli anche a gas. E le altre autostrade? Sulle Ztl ci sono sindaci che hanno tolto possibilità di accedere ai veicoli a gas, altri l'hanno confermata. Per poter continuare a investire – ha concluso – abbiamo bisogno di un sistema coerente. Ancora oggi alcuni politici molto sensibili ad associazioni ambientaliste estremiste continuano a ritenere che gli incentivi al settore gas sono una cosa molto negativa. Vorremmo che il Paese facesse scelte più coerenti”.

Balboni (Federmetano) ha fatto notare che il Gnl ha retto meglio del metano compresso, con un calo di erogato del 50% circa contro una riduzione dell'85-90% del gassoso, e sta avendo una ripresa più veloce.

Baroni (Ngv Italy) ha ricordato i tavoli di lavoro dell'associazione su Gnl, idrogeno e revisione bombole.

Anche **Del Manso (Unione Petrolifera)** ha parlato di consumi: per la benzina maggio è stato a livelli “un po' più accettabili, meno peggio del previsto, con un calo del 30-40%” e il “gasolio un po' meglio”. Del Manso ha sottolineato poi la “grave crisi di liquidità dei punti vendita”. Passando al Gnl, ha parlato del progetto di deposito Decal che “ha subito un ritardo, è in fase autorizzativa anche per problemi con la Capitaneria di porto per il rilascio dell'autorizzazione. Ma – ha aggiunto – stanno procedendo verso l'autorizzazione finale, la Regione Vene è completamente d'accordo, il progetto esecutivo sarà pronto in autunno e se arrivano le autorizzazioni il cantiere potrebbe partire entro l'anno”.

Per **Faraone (Confitarma)** “non ci sono notizie di cancellazione di ordini. Caronte & Tourist sta trattando per una seconda unità, mi risulta”.

Gallitelli (Assopetroli) ha parlato di un “timido segnale di ripresa” e della “voglia di ripartire con progetti di ammodernamento dei punti vendita”. Per questo è “necessario il sostegno della logistica e

delle istituzioni". Dopo l'emergenza "serve un cambio di passo repentino e forte con interventi di semplificazione delle norme esistenti soprattutto per lo sviluppo della logistica Gnl. Molti dei nostri associati hanno progetti nel cassetto, anche autorizzati, anche a sud, ma sono frenati dai costi logistici". Per questo servirebbe un credito di imposta come per l'efficienza e incentivi all'acquisto dei mezzi".

Venturi (Assocostieri) ha ricordato che l'associazione ha tra i propri soci i tre terminali di Gnl e le principali società attive nello sviluppo dei depositi costieri e del bunkeraggio marino, chiedendo come prima cosa lo snellimento delle procedure autorizzative e la loro omogeneità in tutta Italia.

Maggioni (Cib) ha presentato il quadro del biogas: 18 impianti attivi che producono il 15% dei consumi di metano nel settore dei trasporti, quota che entro fine anno arriverà al 30%. In questi giorni, ha aggiunto, "iniziamo a produrre bioGnl con la Cooperativa Speranza di Candiolo (Torino): 200 tonnellate l'anno. Hanno firmato un accordo con un'azienda di trasporto pesante. Il secondo impianto partirà entro fine luglio nel lodigiano. Entro fine 2022, quando cesseranno i contributi, avremo almeno 35mila tonnellate l'anno di bioGnl". quanto al settore marittimo, l'ostacolo è che non sono consentiti incentivi al bioGnl nel settore". Maggioni ha poi sottolineato la "interlocuzione positiva con il Mise" in merito alle proroghe per la conversione di impianti biogas a biometano "che rischiavano di perdere gli incentivi", mentre ha criticato la decisione del Gse di "diminuire il contingente di biometano avanzato a disposizione per il 2020. Stiamo chiedendo di rivedere le quote dei biocarburanti avanzati per il 2020 e gli anni successivi, un innalzamento delle quote come previsto dalla direttiva Red II, in modo da rendere bancabili i nostri progetti".

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.