

Assocostieri: «Transizione marittima, Gnl ideale»

Ambiente

Oggi solo tre porti in Italia hanno un'ordinanza per rifornire navi col gas

Raoul de Forcade

Il Gnl (gas naturale liquefatto) è il carburante ideale per la transizione ambientale del settore marittimo. Ma occorre creare al più presto un quadro di regole precise per consentire il bunkeraggio (cioè il rifornimento delle navi). Su questo gli imprenditori del settore sono pronti ma ancora manca il supporto normativo ed eventuali agevolazioni. È quanto emerso ieri da un convegno sul tema, organizzato da Assocostieri, l'associazione delle aziende che operano nel settore della logistica energetica.

«Il Gnl - sottolinea Elio Ruggeri, presidente di Assocostieri - è chiaramente il carburante prescelto dagli armatori per gestire la transizione energetica; questo è ormai evidente: dei nuovi ordini di navi circa la metà prevedono combustibili alternativi e, il 90% di questi, il Gnl. Inoltre, il gas naturale liquefatto può essere utilizzato nella versione bio-Gnl e Gnl sintetico e quindi divenire un fuel a emissioni zero per le navi». Oggi al mondo, prosegue Ruggeri, «ci sono circa

600 navi a Gnl che già viaggiano e
600 che stanno per essere varate.



**ELIO
RUGGERI**
Presidente
Assocostieri

Queste unità sono soprattutto da crociera ma anche portacontainer, portarinfuse, traghetti e ro-ro (per il trasporto rotabili). Una flotta ampia, quindi, e dobbiamo essere in grado di offrire a questo traffico una soluzione un servizio di bunkeraggio di Gnl».

Attualmente, ricorda il presidente di Assocostieri, il consumo di Gnl in Italia per trasporto pesante è di 150mila tonnellate l'anno per circa 5mila camion alimentati a gas. «Il mercato del bunkeraggio, invece, è a zero, a parte i rifornimenti a navi fatti da Edison a Trieste, qualche esperimento compiuto alla Spezia e una prova a Civitavecchia. Eppure il potenziale di bunkeraggio in Italia, secondo le stime dei nostri associati, varia tra 1,5 e 2 milioni di tonnellate: un potenziale molto importante». Inoltre, dice Ruggeri, ora molti imprenditori del settore hanno a disposizione bettoline (le navi adibite al rifornimento di altre navi) per Gnl e si sta superando la situazione per cui, chi aveva necessità di fare rifornimento, doveva far arrivare le unità ad hoc dai terminali di bunkeraggio in Francia e Spagna».

Ora l'Italia ha cinque terminali di rigassificazione (Panigaglia, Livorno, Piombino, Ravenna e Rovigo), cinque depositi di Gnl autorizzati (di cui due operativi, a Oristano e Ravenna) e 12 unità per fornire bunkeraggi. Tra tutte queste strutture, Livorno è già in grado di tra-

sterre Gnl sulle bentine, Panigaglia si sta attrezzando per farlo, Oristano è pronto e, sull'Adriatico, c'è il terminale del deposito costiero di Ravenna». A oggi, conclude Ruggeri, solo tre porti - La Spezia, Trieste e Civitavecchia - «hanno fatto ordinanze per il rifornimento di Gnl; serve una normativa nazionale per le operazioni di bunkering, che dia certezza agli operatori sui tempi e i modi delle operazioni, una traccia unica che tutti gli scali italiani possano applicare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA