

metano liquido



L'Italia accelera sul LNG

VIA LIBERA A RAVENNA PER IL PRIMO DEPOSITO SULLA COSTA ADRIATICA

Metano liquido: il Ministero dell'ambiente ha approvato da poco l'avvio dei lavori per l'hub di Ravenna, che sarà operativo nel 2021. Ma non sarà il solo: entrerà in funzione nel 2019 lo stabilimento di Oristano, ed è previsto per il 2022 quello di Porto Marghera. "La vera rivoluzione è qui e ora", commenta **Federmetano**

Guido Gambassi

Sorgerà a Ravenna, e sarà operativo all'inizio del 2021, il primo deposito sulla costa adriatica di gas naturale liquefatto (LNG), grazie all'investimento di 160 milioni da parte del Gruppo PIR e Edison. Con il via libera del Ministero dello sviluppo economico, arrivato lo scorso febbraio, prenderanno il via in ottobre i lavori di costruzione dell'impianto, che sarà dotato di due grandi serbatoi da 10.000 metri cubi ciascuno e sorgerà in un'area di 23.000 metri quadrati situata vicino agli stabilimenti della Bunge Spa e della centrale Enel, lungo il Porto di Ravenna.

"Questo sarà il primo hub sulla costa adriatica" precisa la presidente di **Federmetano**, **Licia Balboni**. "Seguirà probabilmente a di-

stanza di un anno, a Porto Marghera, l'apertura del deposito di Venice Lng S.p.A., partecipata di Decal S.p.A. e San Marco Gas. Il primo hub italiano in assoluto sarà quello di Oristano (della società Higas) - l'inizio dell'operatività è previsto per il primo semestre 2019 - che permetterà la metanizzazione dell'isola, fino a oggi tecnicamente impossibile per oggettiva mancanza di metanodotti."

L'Italia si prepara con queste strutture a rispettare la direttiva europea che dal 2021 obbliga l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo. Ma si tratta anche e soprattutto di un importante tassello infrastrutturale per il futuro della mobilità nazionale, con particolare riferimento al trasporto pesante,

che permetterà di recuperare un gap che l'Italia ha accumulato nei confronti di altri paesi europei, nonostante l'ampia diffusione del metano allo stato gassoso (CNG) nel nostro paese. L'uso del LNG è infatti strategico ai fini del risparmio e dell'efficienza dell'auto-transporto, sia in termini economici che dal punto di vista delle emissioni, fino ad oggi però questo vantaggio viene fortemente limitato dalla mancanza di un nodo italiano di distribuzione, infatti tutto il metano liquido che si consuma in Italia arriva via terra su mezzi provenienti dai depositi costieri di Barcellona o di Marsiglia.

Di qui la valenza strategica dei depositi, come sottolinea anche Balboni: "La presenza della molecola, stoccata sul suolo nazio-



metano liquido



Immagine: Gruppo PIR

nale, permetterà di abbassare il suo costo e di renderla ancora più competitiva rispetto agli altri carburanti. I vantaggi economici per le aziende di trasporto saranno ancora più evidenti. Il trasporto su gomma copre l'85% dello scambio merci in Italia. Negli ultimi anni il Mit ha incentivato il rinnovo del parco circolante anche a favore del LNG (€ 20.000 per mezzo) del CNG (sino a € 8.000), con strumenti finanziari che probabilmente verranno riprogrammati anche per il periodo 2018/2019 per importi simili. Il principale motore del cambiamento sono però i committenti delle aziende di trasporto, che desiderano una filiera green certificata per i loro prodotti, ricomprendendo in essa il trasporto che deve essere quanto più sostenibile possibile, a minor Carbon Footprint". Il progetto presso il porto ravennate prevede anche l'implementazione di una filiera per il trasporto del metano liquido a mezzo di navi metaniere sino al deposito di ricezione per lo stoccaggio, e la successiva distribuzione mediante l'utilizzo di autocisterne e di

navi gasiere. Saranno inoltre realizzate le infrastrutture e gli impianti necessari a consentire l'attracco di navi metaniere per lo scarico del LNG al deposito con caratteristiche di capacità di carico compresa fra 7.500 e 27.500 m³, l'attracco di navi metaniere (bettoline) per il carico di LNG dal deposito aventi caratteristiche di capacità di carico compresa fra 1.000 e 4.000 m³, il trasferimento del prodotto liquido dalle navi gasiere ai serbatoi di stoccaggio e da questi ultimi alle bettoline ("terminal to ship"), attraverso bracci di carico, e la distribuzione del prodotto

al mercato attraverso operazioni di caricamento su autocisterne ("terminal to truck"). Un'occasione importante dunque anche per non disperdere ma anzi rilanciare il primato che l'Italia detiene nell'utilizzo del metano, sia in termini di parco circolante, che di impianti di distribuzione, che di sviluppo tecnologico: "La situazione è radicalmente mutata in questo anno - spiega **Federmetano** -, i distributori di LNG operativi sono 20 (erano 15 nel 2017). Lo sviluppo ha riguardato anche il centro e sud Italia con l'impianto di Mesagne (BR) ed entro il 21 giugno prossimo è prevista l'apertura di un nuovo distributore in Campania, il primo in autostrada. Le inaugurazioni di nuovi impianti si susseguono al ritmo di un paio al mese. Entro fine 2018 le stazioni di servizio eroganti LNG saranno addirittura 35 e le immatricolazioni di mezzi pesanti alimentati a metano liquido procedono con valori a due cifre. I mezzi alimentati a LNG immatricolati in Italia nel 2017 sono stati circa 300 e solo nei primi 4 mesi del 2018 si è arrivati a un immatricolato pari a oltre 500 unità (elaborazione fonte ANFIA sui dati del Mit)."

Un'evoluzione incoraggiante dunque per l'intero sistema della logistica e della mobilità italiana, che permette in concreto di coniugare risparmio economico e sostenibilità ambientale. "La vera rivoluzione è qui e ora, il metano - CNG, LNG, biometano e biometano liquido - non solo è la risposta percorribile al calo di emissioni inquinanti ma è anche la più sostenibile in termini di efficienza e di infrastrutture, che sono già disponibili e funzionanti," conclude **Licia Balboni**. "Il gas naturale è dunque protagonista non solo della transizione energetica, ma vera e propria soluzione nella mobilità del futuro al pari dell'elettrico".

