

IL PUNTO

Si amplia ma non “corre” la rete distributiva del gnl

L'impianto di erogazione più vicino è a Pontedera e lo ha realizzato Eni: difficoltà legate soprattutto ai pochi depositi presenti via terra

LIVORNO. L'impianto più vicino è a neppure 40 km. A Pontedera, sulla Fi-Pi-Li. Lo ha realizzato nel 2016 Eni. Eppure la rete di distribuzione, seppur cresciuta negli ultimi 5 anni, non è ancora capillare come negli obiettivi che erano stati posti. Ad oggi, infatti, lo sviluppo della rete distributiva del gnl è fortemente penalizzata dalla mancanza di depositi sul territorio nazionale accessibili via terra (gli hub di approvvigionamento restano in Francia, Spagna e

Paesi Bassi). Quelli esistenti o si trovano in zone interdette al traffico pesante (vedi Panigaglia) oppure sono offshore, come il caso di Olt a Livorno. Nel 2019 - secondo un censimento pubblicato da **Federmetano** - erano 61 gli impianti di erogazione di gnl in Italia e 42 quelli in fase di progettazione. Rispetto al 2018 c'è stato un incremento notevole del 175%. Tra le caratteristiche a vantaggio del metano liquido c'è il fatto che ha un elevato potere calorifico, conservato a -160°C può essere stoccato e trasportato in stato liquido, immagazzina molta energia in poco spazio (il suo volume è riducibile di

600 volte) il suo trasporto è economico. La Eni Station di Pontedera, così come quella di Piacenza in servizio dall'aprile 2014, faceva parte del progetto europeo “LNG Blue Corridors”, che aveva come obiettivo lo sviluppo di stazioni di servizio con metano liquido lungo quattro grandi direttrici commerciali che attraversano l'Europa da nord a sud e da est a ovest.

Perché è preferibile come combustibile per i mezzi pesanti rispetto ad altri? Il metano allo stato liquido consente di stoccare nel serbatoio standard di un camion circa tre volte il contenuto energetico del pari volume di metano

compresso tradizionale, garantendo così non solo risparmi di costo e minori emissioni inquinanti, ma anche elevata autonomia del veicolo che può percorrere fino a 1.000 km con un pieno. Sono promettenti le previsioni sul futuro del Gnl: da qui al 2040, è la stima, il mercato del gas liquido crescerà ad un ritmo del 10% all'anno. In realtà, i camion alimentati a metano liquido già ci sono, anzi la flotta dei veicoli in circolazione sta crescendo di anno in anno. Ma il 2020 potrebbe essere ricordato per l'arrivo delle prime navi a Lng nel Mediterraneo. E Livorno, in questo, può essere strategica. —
A.R.

ENI E GRUPPO NERI

Il piano per un polo di gas naturale fra Marzocco e la Darsena Petroli

C'è a Livorno il progetto nato dall'alleanza fra Eni, gruppo Neri e due aziende del settore gas per un polo di gnl fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli (capacità iniziale dello stoccaggio 4.5000 mc). E c'è chi come Gas and Heat, dopo essersi occupata della costruzione di serbatoi anche di nuovo tipo per il gnl, è scesa in campo per realizzare serbatoi e impianti per lo stoccaggio di liquidi criogenici: negli ultimi 3 anni l'ha fatto inviandoli un po' in tutto il mondo e adesso lo ha realizzato a Oristano, in Sardegna.

