

Svolta green, è l'ora del metano liquido

Più risparmio e meno inquinamento. «Soluzione ideale - spiega l'ing. Bonaccorso - per alimentare tir e navi»
La Sicilia potrebbe diventare una centrale nazionale, ma il progetto dell'hub Eni a Gela sembra ancora fermo

GIANLUCA REALE

CATANIA. La sfida per avere trasporti su gomma e via mare più sostenibili è quella del metano, gas naturale, liquido. Ma in Sicilia il progetto di creare un hub logistico per la produzione industriale, lo stoccaggio e la distribuzione del gas naturale liquido (GNL) a Gela, nella riconversione degli impianti Eni, è ferma al palo. Da quasi due anni.

«Il gas naturale potrebbe segnare il futuro dei trasporti in modo più sostenibile, può essere strategico in questa fase di gestione dell'emergenza da Covid-19 ed è in linea con la Direttiva DAFI sullo Sviluppo delle Infrastrutture per i Combustibili Alternativi prevista dal Green Deal della Ue che punta su elettrico, metano compresso (GNC), metano liquido (GNL), biometano e GPL. Ma sull'elettrico ci sono dei limiti, solo il 30% è prodotto da fonti naturali e sui mezzi pesanti è difficilmente ipotizzabile un impiego per i lunghi tragitti. Il metano, invece, consentirebbe di risparmiare il 30-40% dei costi di combustibile per autotrazione e abbatterebbe l'inquinamento da particolato di quasi il 90%». Parola di Angelo Bonaccorso, ingegnere catanese vice presidente nazionale di **Federmetano**. Fu lui a realizzare il primo impianto di metano compresso, a Belpasso, che permise di alimentare i nuovi bus comprati dall'amministrazione comunale di Catania, nel 1997.

Proprio **Federmetano** l'11 maggio ha

presentato alla ministra delle Infrastrutture, De Micheli, un documento sulla mobilità sostenibile attraverso il gas naturale. In Italia ci sono 1377 distributori di GNC e 70 di GNL, l'ultima "frontiera" del metano, trattato a bassissime temperature per renderlo liquido. Ma di questi distributori, da Firenze in giù c'è poca roba. Quasi nulla. «I nostri autotrasportatori - aggiunge Bonaccorso - sono tagliati fuori. Molte imprese siciliane si riforniscono a Piacenza, ma le grandi piattaforme di stoccaggio si trovano all'estero, a Barcellona e Marsiglia: troppo dispendioso per le nostre imprese di trasporto andare ad acquistare lì il GNL e portarlo qui per alimentare le loro flotte. La Sicilia, invece, potrebbe essere una grande base logistica per questo combustibile sia a servizio dell'autotrasporto sia per il rifornimento delle navi, soprattutto cargo, che passano dal canale di Sicilia. È questo il combustibile su cui si punta adesso. Molte case produttrici, Iveco, Scania, Volvo e anche molti cantieri navali ormai producono autocarri e navi alimentate a metano liquido».

Il progetto dell'hub che sarebbe dovuto nascere a Gela, però, sembra fermo, nonostante in Sicilia arrivino dalla Libia due grandi gasdotti, uno a Mazara del Vallo e uno proprio a Gela (Greenstream). In base al protocollo d'intesa con Ministero dello Sviluppo Economico, Regione e Comune di Gela nel novembre 2014, l'Eni ha realizzato uno studio di fattibilità per la realizzazione di un polo logistico per la distribuzione di gas naturale liquefatto (LNG). Nel 2016 lo studio fu pre-

sentato e con le istituzioni coinvolte si fece pure una lettera di intesa. Tra le due soluzioni proposte, si scelse quella per un impianto di mini liquefazione da 30 mila tonnellate l'anno destinato a soddisfare il mercato regionale. Un progetto definito "GNL/GNC Small Scale", investimento di circa 70 milioni di euro, inclusa la rete di distribuzione; un importo molto minore rispetto a una prima ipotesi iniziale. Siamo nel 2017, a luglio Eni produce un documento in cui illustra il progetto evidenziando alcune cose: per quanto riguarda il GNL per il settore nautico è «necessario verificare disponibilità di finanziamenti/incentivi ad hoc», per quanto riguarda il GNL da autotrazione si chiedono «accordi vincolanti» su volumi di fornitura con le imprese, «un'imposizione fiscale favorevole». Insomma, paletti sull'economicità del progetto. Eppure a settembre 2018, la giunta regionale, nella deliberazione 347, «apprezza» la relazione sugli interventi previsti dal protocollo di intesa fatta dall'assessore all'Energia, Pierobon e da mandato allo stesso assessore all'Energia e a quello delle Attività produttive, Turano, di predisporre un apposito atto di indirizzo per valutare gli «effetti» degli interventi previsti, verificandone l'efficacia nel tempo «tramite un gruppo di lavoro costituito da più assessori competenti in materia». Bisogna capire se per Eni il progetto è ancora in pista. Intanto, le cose cambiano velocemente. Tir e navi pare puntino sempre più sul GNL. La Sicilia rischia di rimanerne tagliata fuori?



CHI È BONACCORSO

Catanese, ingegnere, ha realizzato importanti lavori pubblici e commerciali e di edilizia privata. Esperto urbanista, è specializzato anche nella realizzazione di impianti industriali a rischio di incidente rilevante e dal 1997 nella progettazione di impianti carburante metano per autotrazione e GPL. Dal 2002 al 2006 è componente del Consiglio Regionale Urbanistica (CRU). Nel 2005 eletto nel Direttivo Nazionale di **Federmetano** di cui è attualmente vicepresidente. Nel 2012 rinominato nel CRU fino al 2015. Dal 2016 al 2019. Componente della Commissione Regionale Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica

