

Carburanti. L'Italia punta sul metano Gnl per le navi, pronto a breve il piano nazionale

■ Punta decisamente sull'utilizzo del gas naturale liquido (Gnl) il futuro della propulsione per le navi che solcano l'area euromediterranea. Isoli imprenditori di navi da crociera, infatti, stanno pianificando investimenti per circa otto miliardi di euro per realizzare navi a Gnl. A questi si aggiungono i traghetti progettati con la nuova propulsione. Il Governo, da parte sua, si prepara a varare, a breve, il piano nazionale per l'utilizzo del Gnl ed, entro novembre, un dlgs in materia di combustibili alternativi (per tutto il trasporto).

Intanto il rigassificatore Olt di Livorno ha messo a punto uno studio preliminare di fattibilità (cofinanziato dall'Ue) che ha confermato la capacità del terminale di scaricare un parte di metano, non ancora rigassificata, su bettoline con capacità di carico compresa tra 1.000 e 7.500 metri cubi. Piccole metaniere che sarebbero in grado di approvvigionare le stazioni per il rifornimento di Gnl dedicato alle navi che diversi porti italiani (in prima linea ci sono Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Venezia Ancona e Augusta) si preparano a costruire. Il terminal Olt, spiega Marika Venturi, dirigente dell'azienda e presidente di Assocostieri, tra luglio e agosto, ha avuto «cinque slot di discarica, con un quantitativo complessivo di Gnl pari a circa 450 milioni di metri cubi di gas, rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit (Stoccaggio gas Italia). Il terminale, in virtù del fatto di essere stato ricavato da una nave metaniera trasformata, è in grado, dal lato destro, di assolvere ai suoi compiti di rigassificazione; al contempo, dal lato sinistro, può scaricare Gnl in una bettolina». Per raggiungere questo risultato

servono modifiche marginali di Olt che potrebbero essere realizzate in tempi ridotti (uno o due anni, contando anche l'iter dei premessi).

L'Ue ha stabilito che gli Stati membri, entro il 18 novembre, devono aver pronto un *framework* relativo ai combustibili alternativi ed essere pronti a utilizzarli entro il 2020. L'1 gennaio 2017, poi, entrerà in vigore il codice internazionale di sicurezza (Igf) per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità. Su questo il Comando generale delle capitanerie, fa sapere il contrammiraglio Luigi Giardino,

RIGASSIFICATORE

Il terminale Olt di Livorno punta a diventare hub di approvvigionamento per le bettoline che porteranno il gas liquido nei porti

«ha già in corso studi tecnici e relativi piani di *assessment*, per la piena implementazione del codice Igf, allo scopo di permettere ad alcune navi da crociera già in costruzione, la possibilità di essere pienamente conformi al nuovo codice». L'Italia, peraltro, sta partecipando a diversi progetti Ue coordinati dalla direzione generale del trasporto marittimo del Mit: Costa (già concluso) Gainn4mos, Gainn4core, Poseidon Med 2. Per gli ultimi tre il valore dell'investimento italiano è oltre 60 milioni. E il prossimo 18 ottobre Livorno ospiterà un convegno, promosso da Olt e comando generale della guardia costiera, incentrato proprio sul Gnl per le navi.

R.d.F.