

Deposito Gnl: «La transizione ecologica parte da Ravenna»

Inaugurato il primo impianto nazionale per rifornire navi e autotrasporto



26 Ottobre 2021 Da oggi è ufficialmente operativo il primo deposito costiero nazionale di gas naturale liquefatto. A realizzarlo in sinistra canale Candiano, tra centrale Enel e Bunge, è la società Depositi italiani gnl, Dig, (partecipata al 51% da PIR, al 30% da Edison e al 19% da Scale Gas, controllata di Enagás).

I primi tir si approvvigioneranno di Gnl da fine mese, successivamente il servizio interesserà anche traghetti e navi. Il Gnl, rispetto ai combustibili tradizionali, è in grado di eliminare totalmente le emissioni di ossido di zolfo (Sox) e di polveri sottili (Pm), l'80-90% delle emissioni di ossido di azoto (Nox) e di abbattere di circa il 20 % quelle di anidride carbonica (Co2). Sono pari a 6 milioni di tonnellate le mancate emissioni di CO2 durante la vita utile dell'impianto.

Tanto che l'amministratore delegato di Dig, Alessandro Gentile, ha concluso il suo intervento, prima del taglio del nastro, affermando che «la transizione ecologica parte oggi da Ravenna».

Il deposito, realizzato con un investimento di circa 100 milioni di euro sul territorio, ha una capacità di stoccaggio di 20.000 metri cubi di Gnl e una capacità di movimentazione annua di oltre 1 milione di metri cubi di gas liquido, rendendo disponibile il gas naturale liquefatto per l'alimentazione di almeno 12 mila camion e fino a 48 traghetti all'anno.

Il progetto rientra nell'impegno dell'Italia di coprire con il Gnl il 50% del consumo marittimo e il 30% di quello stradale entro il 2030, creando una rete di infrastrutture di approvvigionamento lungo la rete trans-europea di trasporto (Ten-T). Ravenna è il primo porto italiano del Ten-T a dotarsi di una infrastruttura per il Gnl.

Importanti i numeri: 60 le imprese fornitrici, 50 quelle intervenute in cantiere, oltre 200 gli operai che mediamente hanno lavorato in cantiere, 80 gli ingegneri che hanno progettato e seguito l'esecuzione del deposito, 600mila le ore lavorate in cantiere, 28 mesi la durata dei lavori, 600 tonnellate di acciaio e 30mila metri cubi di calcestruzzo impegnati, 2200 i pali in ghiaia e 180 pali in calcestruzzo armato di oltre un metro di diametro e profondi 45 metri di consolidamento del terreno.

L'investimento è di 100 milioni di euro, più altri 10 per l'approntamento della banchina dove attracca la metaniera Ravenna Knudsen, che a sua volta si rifornisce a Barcellona grazie all'accordo con Scale Gas.

Il deposito è stato realizzato da Rcm Costruzioni dei fratelli Rainone, la stessa impresa che poi si è aggiudicata i lavori per l'Hub portuale.

L'iter burocratico di autorizzazione è stato di appena 18 mesi, rigoroso quanto efficiente: «È stato merito di un importante lavoro di squadra – sottolinea il sindaco Michele de Pascale – tra Comune, Regione, Adsp, Vigili del fuoco e di tanti altri uffici che hanno lavorato con attenzione e scrupolosità e alta efficienza. Ravenna si candida per essere all'avanguardia dei processi autorizzatori per essere attrattivi verso gli investimenti internazionali". Concetto ripreso dal presidente della Regione Stefano Bonaccini: "Per questa città è un momento molto favorevole. L'approfondimento dei fondali, il nuovo terminal crociere con Royal Caribbean e ora il deposito di Gnl, fanno di Ravenna un luogo all'avanguardia, capace di attrarre investimenti e di creare occupazione».

«Siamo molto soddisfatti di aver raggiunto questo ambizioso traguardo nella realizzazione della prima infrastruttura strategica di Gnl in Italia e particolarmente nel porto di Ravenna, che è la base storica del nostro Gruppo, e di aver intrapreso questa avventura economica con partner importanti come Edison e Scale Gas Solutions del Gruppo Enagás" commenta Guido Ottolenghi, amministratore delegato Pir. "Il deposito rappresenta il primo passo concreto nella direzione della transizione energetica del Paese. Non posso non ricordare mio padre Emilio, scomparso nel luglio scorso, che fu entusiasta di questo investimento quando gliene parlai la prima volta e che ha sempre seguito l'evoluzione del cantiere».

«Il gas naturale liquefatto – dichiara Nicola Monti, amministratore delegato di Edison – ha un ruolo cardine di accompagnamento della transizione energetica, in quanto permette di avviare subito il processo di decarbonizzazione dei trasporti marittimi e pesanti, dove altri tipi di soluzioni e tecnologie non sono implementabili su larga scala se non nel lungo termine».

Per Marcelino Oreja, amministratore delegato di Enagás, «questo nuovo terminale, che ha iniziato a rifornirsi dall'infrastruttura Gnl di Barcellona, rafforzerà la catena di approvvigionamento del GNL nel Mar Mediterraneo e contribuirà alla promozione e all'uso di questo combustibile alternativo nei trasporti. Questo traguardo strategico è in linea con la strategia di decarbonizzazione di Enagás e consentirà anche di raggiungere gli obiettivi UE di decarbonizzazione dei trasporti».

Il mercato italiano del GNL per autotrazione è caratterizzato da forti potenzialità di sviluppo e da trend di crescita che saranno accelerati grazie anche alla realizzazione di nuove infrastrutture. In Italia nel 2020 circolavano 2.904 mezzi (2.852 autocarri, 52 autobus) alimentati a GNL, pari a un incremento di circa il 40% rispetto al 2019; inoltre nel 2020 sono stati immatricolati 41 nuovi bus a GNL, confermando il trend di diffusione dei mezzi a GNL anche nel settore del trasporto pubblico locale. Nel primo semestre 2021 le nuove immatricolazioni di camion a GNL sono state 635 (+86,8% dalle 340 immatricolazioni di un anno prima) secondo i dati del ministero dei Trasporti elaborati dall'Anfia, Associazione italiana della filiera automobilistica. Attualmente nel Paese circolano circa 3.500 camion a GNL e si registrano 104 stazioni di rifornimento (erano solo 6 nel 2016).

Per quanto concerne il trasporto marittimo, dal 2010 ad oggi il numero di navi alimentate a GNL è continuamente aumentato, con un ritmo tra il +20% e il +40% all'anno e quelle in ordine ad oggi sono circa 84 unità. Una accelerazione dettata anche dall'introduzione nel 2020 del nuovo regolamento dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), che ha imposto di limitare il contenuto di zolfo nel carburante marittimo dal 3,5% dei carburanti tradizionali allo 0,5% per specifiche aree marine definite SECA (Sulphur Emission Controlled Area). In questo senso, un ulteriore contributo a nuovi ordini di navi a GNL è atteso dal settore crocieristico che ha nel Mar Mediterraneo il suo secondo mercato al mondo, preceduto solo dai Caraibi.

MVV ▢