

Il porto di Livorno accende sogni di sviluppo grazie al gas naturale

Il Gnl rappresenta la nuova frontiera dei combustibili alternativi imposti dalle recenti normative. Il maggiore porto toscano può recitare un ruolo chiave nel bacino del Mediterraneo.

■ LIVORNO

LA DIRETTIVA Europea sui combustibili alternativi (2014/94/Eu) impone che i Paesi membri diano disposizione di adottare politiche incentivanti l'utilizzo di combustibili alternativi con un ridotto impatto ambientale sia in termini di emissioni di particolato che di sostanze nocive come SOx ed NOx. La direttiva, frutto di un lungo percorso di analisi a livello europeo, ha identificato tre principali combustibili per il trasporto che dovranno essere promossi: la mobilità elettrica; l'idrogeno; la mobilità a gas sia compresso che liquido (GNL).

Proprio quest'ultimo combustibile, sembrerebbe essere il candidato ideale per la riduzione delle emissioni nel settore marittimo. Infatti, nel Nord Europa - che ha

visto nel 2015 entrare nelle aree "ECA" (Emission Control Areas, dove i combustibili utilizzati dalle navi non possono contenere livelli di zolfo maggiori dello 0,1% come da Annex VI direttiva Marpol con conseguente aggravio di costo per l'uso di diesel marittimo maggiormente raffinato) la Manica, il Mar del Nord e il Mar Baltico - si susseguono con frequenza notizie di nuovi impianti GNL per fornire gas naturale liquefatto ad imbarcazioni o progetti che lo forniranno a breve.

Ad esempio, il terminale di rigassificazione di Gate ha caricato il 19 settembre una «bunkerina» da 7.500 metri cubi per rifornire un impianto industriale in Svezia, un servizio che solo pochi anni fa non era previsto. Nello stesso giorno il maggior operatore del porto di Lubecca (Lübecker Hafen-Gesellschaft) ha stipulato un accordo per servizi di bunkeraggio nel porto con un operatore russo (LNG Gorskaya). Il 1 ottobre il nuovo terminale di rigassificazione di Pori in Finlandia, ha effettuato il rifornimento diretto di una nave a propulsione GNL.

In questo contesto, si inserisce la nuova direttiva varata dal Ministero dello Sviluppo Economico,

che darà seguito in tempi stretti alla direttiva Europea 2014/94/EU in Italia, ponendo le basi per lo sviluppo di un nuovo settore che potrebbe diventare una grossa opportunità per il Mediterraneo e l'Italia. A Livorno ieri si sono confrontati istituzioni, aziende e operatori coinvolti nel settore.

IL PORTO di Livorno punta a sviluppare un sistema di gestione dell'intera filiera del GNL. Il progetto GAINN-T punta alla creazione di una rete di stoccaggio, trasporto e distribuzione completamente a GNL. Coinvolti, tra gli altri, OLT, ENI, HIGAS e l'Autorità Portuale di Livorno. Il progetto prevede, inoltre, la formazione del personale coinvolto.

Altri progetti di stoccaggio

Il progetto di Terminal GNL nel porto di Gioia Tauro permetterebbe un rifornimento rapido a qualsiasi unità navale, rifornendo allo stesso tempo altri terminali costieri in zona.

Il Terminal s'inserisce nel progetto di TEN-T (Trans-European Transport Networks in Europe) senza il quale l'Italia farebbe i conti con una forte diseconomia infrastrutturale.





Tre combustibili eco-compatibili

Sono tre i combustibili per il trasporto promossi dalle autorità ambientali: mobilità elettrica; idrogeno; gas compresso o liquido (Gnl)

Convegno di studi sulle prospettive

Le prospettive legate all'espansione del Gnl sono state esaminate ieri a Livorno da istituzioni, aziende e operatori

Il nord Europa apre la strada

Mar del Nord, Baltico e Manica all'avanguardia nella conversione al Gnl. In Italia un progetto per Gioia Tauro

La Best Practice

La best practice appartiene a Carnival con le unità alimentate a GNL della flotta AIDA. L'utilizzo di GNL porterà a una riduzione delle emissioni di CO2 del 25% fino al 2020, una purificazione dell'acqua del 10% con la tecnologia AWWPS, una riduzione della produzione del 5%, una costante riduzione delle emissioni nocive e una riduzione del 5% di spreco di acqua a bordo. L'uso del GNL come combustibile ha portato a ridurre del 25% le emissioni di CO2 rispetto al gasolio, del 95% le emissioni particolato e a emissioni zero di solfuro. Nel 2015 AIDA Prima ha avviato la produzione di elettricità da GNL.

L'ente certificatore

Grazie al GNL, le emissioni di SO sono nulle come quelle di materiale particolato, mentre quelle di CO2 sono ridotte del 20%. Dal punto di vista normativo, risulta fondamentale il Codice IGF, che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2017. Secondo il DVG NL i criteri di sicurezza fondamentali sarebbero quattro: segregazione del serbatoio, doppio scafo per protezione ambientale, controllo delle perdite e shutdown di emergenza

▲ UNA RETE
NELL'AREA
DELLO SCALO

Il progetto
Gainn-T
punta a
creare una
rete per
stoccare
trasferire
distribuire
Gnl
per navi a
trazione
esclusiva
con quel
tipo di
emergia
Coinvolti
tra gli altri
Olt, Eni,
Higas e
l'Autorità
Portuale
di Livorno

