

Impianti per combustibili alternativi: un valore per il Porto?

vita cittadina

Euclide Di Pretoro

IMPIANTI PER COMBUSTIBILI ALTERNATIVI:

UN VALORE PER IL PORTO?

Il progetto per la realizzazione di un impianto per lo stoccaggio di 25.000 mc di GPL, sulla parte finale del molo nord del porto di Ortona, ha sollevato perplessità e qualche malumore. In assenza di informazioni chiare, sulla sicurezza e i rischi, i benefici e le opportunità, sono giuste e comprensibili le perplessità. **Bene, quindi, avrebbe fatto l'azienda proponente, fin dall'inizio, a chiarire ogni aspetto del progetto**, dissipando dubbi e perplessità e, soprattutto, a dimostrare i concreti benefici occupazionali per le maestranze locali, come impegno per il futuro, **ma anche nel presente**, sulle attività già in essere, considerata la grave situazione occupazionale di questo territorio.

Depositi di GPL sono presenti in diversi porti italiani e uno da 25.000 mc sul nostro porto risulta il terzo, per dimensione, dopo i 52.000 mc di Brindisi e i 48.000 mc di Livorno, forse un po' sovradimensionato per una regione piccola come l'Abruzzo.

Il GPL (gas di petrolio liquefatto) è annoverato tra i combustibili alternativi, cioè tra quelli indicati per sostituire il petrolio, anche al fine di contribuire a ridurre le emissioni dei gas serra, in particolare nel settore dei trasporti. Infatti, la proposta di Direttiva del Parlamento Europeo 2013/0012 (COD), riporta tra le principali "opzioni in materia di combustibili alternativi: l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, **il gas naturale in forma di gas naturale compresso (GNC), gas naturale liquefatto (GNL) e gas da petrolio liquefatto (GPL)**".

L'Europa, in particolare, prevede "punti di rifornimento per il GNL in tutti i porti e lungo le autostrade, entro le distanze massime specificate, della rete Ten-T" (Reg. UE 1315/2013).

Il gas naturale liquefatto (GNL) costituisce "un combustibile alternativo attraente per consentire alle navi di soddisfare i requisiti di riduzione del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo, che interessano la metà delle navi che operano nel trasporto marittimo europeo a corto raggio".

Infatti, nella Direttiva Europea 2012/33/UE, è previsto "**che entro la fine del 2020 sia disponibile una rete centrale di punti di rifornimento di GNL per le navi che operano nel trasporto marittimo**".

L'obiettivo di creare una rete centrale, aggiunge il documento comunitario, "non deve tuttavia escludere che in prospettiva **il GNL sia disponibile anche nei porti al di fuori di tale rete, in particolare di quelli che rivestono importanza per le navi che non effettuano operazioni di trasporto** (pescherecci, imbarcazioni di servizio offshore, ecc.)".

Il GNL costituisce tra i combustibili alternativi, indubbiamente, una futura fonte energetica dominante. Sarebbe, quindi, **opportuno che la società, che intende realizzare l'impianto di GPL sul porto, si adoperi per la realizzazione di un impianto di GNL**. Tale impianto oltre a costituire un indubbio vantaggio competitivo per l'azienda aggiungerebbe valore al porto, che sarebbe tra i primi in Adriatico, e potrebbe sviluppare un forte potere di attrazione per i rifornimenti energetici (e non solo) di grandi navi. Un elemento attrattivo che aggiunge certamente valore al Porto e lo agevola nella crescita.