

## Mattana: il GNL a Napoli e nel futuro



Fabrizio Mattana

NAPOLI – *Fabrizio Mattana, SVP Edison-Gas, Infrastrutture & Cinzia Garofoli*  
(segue in ultima pagina)

## Gavagnin: tra GNL

*sui temi dell'LNG e Small Scale LNG è il coordinatore dell'iniziativa ConferenzaGNL, che dal 2012 divulga e promuove l'utilizzo*

*del GNL e di tutta la sua filiera, e che oggi rappresenta il punto di riferimento del settore. Parliamo con lui delle importanti novità di questo periodo in termini di GNL e tecnologie emergenti.*

**Dottor Gavagnin, quali novità, in campo GNL e non solo, ha presentato nella sua relazione alla Port&ShippingTech?**

Questa edizione della Port&ShippingTech è stata particolarmente importante perché ha coinciso con l'arrivo di una serie di notizie estremamente interessanti. La prima riguarda il progetto del deposito costiero a Napoli di cui sottolineo la validità perché porta il mondo del GNL di piccola taglia anche al Sud. Da qui potranno dunque partire i rifornimenti che oggi invece arrivano da Marsiglia solo nel centro Italia.

La seconda notizia riguarda l'av-

vio di un impianto di biometano in Sicilia che probabilmente produrrà anche il BioGNL; con ciò avremo il GNL da Napoli e anche da Brindisi - dove è previsto un prossimo deposito costiero - in concorrenza con il BioGNL prodotto in Sicilia. Questo fatto è di estremo interesse perché naturalmente è lo sviluppo del mercato a spingere in avanti questa filiera industriale.

Un'altra notizia riguarda l'entrata in servizio degli autobus a metano liquido in Emilia Romagna, e quindi sui lunghi tragitti. Ulteriore notizia di rilievo - dato che l'Italia rispetto agli altri paesi europei è in ritardo di almeno 3 anni nello specifico - riguarda un'ordinanza della Capitaneria di Porto responsabile per la Liguria in materia di rifornimento delle navi. Grazie ad essa finalmente il rifornimento potrà essere effettuato sia con i camion da molo sia con le piccole navi cisterna che nei porti riforniscono le grandi navi da crociera e i cargo a GNL: attività queste che sono ormai di routine in tutto il Nord Europa, nell'Atlantico, e soprattutto in Spagna. Con questa ordinanza Genova

e La Spezia potranno entrare in concorrenza con Barcellona, ma anche con Marsiglia, porto nel quale è in fase di avvio tali tipi di rifornimenti.

Tutto ciò delinea a mio parere un quadro di maturità del settore che tra l'altro, va sottolineato, gode di pochissimi incentivi pubblici e si basa solo sulla volontà e sulla capacità di impresa, di rischio e di investimento di imprenditori italiani, anche di piccola e media dimensione. Gli esempi in questo senso sono tanti, basta pensare a quante aziende costruiscono stazioni di servizio a GNL senza nessun incentivo pubblico; ciò dimostra che è un settore nel quale si può continuare ad investire e a credere.

**In queste giornate si è parlato anche di altre tecnologie ecosostenibili per un calendario prossimo**

**futuro.**

Di grandissima attualità è l'idrogeno che rappresenta però una soluzione per il dopo-domani, non per il domani. E nel dopo-domani dell'idrogeno c'è lo small scale GNL; questo perché il GNL - come similitudine di architettura generale della filiera industriale, di componentistica, di attività criogeniche per il suo trasporto ed anche per tutta la logistica - sarà la base che darà solidità all'idrogeno.

L'idrogeno si usa da 60 anni ma non è ancora diventato un vettore: nonostante i numerosi vantaggi che presenta non si è ancora riusciti a trasformarlo in qualcosa che si possa diffondere a raggiera in tutto il mondo; e questo è significativo. Il problema da risolvere oggi è riuscire ad avere fonti energetiche che inquinino il meno possibile nel rispetto della qualità dell'aria: le soluzioni che abbiamo attualmente sono il metano ed il GNL che non presentano polveri sottili né zolfo ed emettono quantità inferiori di CO<sup>2</sup> di NOX, che comunque permangono.

La soluzione nei prossimi 10-20 anni è data dall'utilizzo del biometano e del BioGNL che essendo

composti da prodotti che decadono e nel loro decadere producono metano, attraverso la loro raccolta ed utilizzo realizzano una economia circolare.

Ma il tema è questo: l'economia circolare si chiama appunto "economia" e questo significa che non può basarsi solo sui sussidi; non potremo sussidiare l'economia circolare per sempre. Il rifiuto deve avere un valore.

Nel momento in cui il rifiuto acquisisce un valore entra nella catena del valore mettendo in gioco un acquirente pronto a corrispondere il giusto prezzo per utilizzarlo nella sua nave, ripagato dalla consapevolezza di averla messa in condizione di rispettare tutti i limiti più stringenti sia dal punto di vista delle emissioni ambientali che di quelle climateranti.