



L'Associazione Ambiente e Società promuove ed organizza un convegno sul tema:

"IL MEZZOGIORNO VISTO A BRUXELLES: POLITICHE E STRATEGIE PER UN VERO SVILUPPO".

Venerdì 9 ottobre 2015, alle ore 16, Auditorium CISL, Via Rieti, 9, Roma.

L'insoluta, ad oggi, "questione meridionale" riporta d'attualità l'imperativo che il rilancio del sistema Italia non possa che passare obbligatoriamente attraverso una nuova "Agenda governativa per l'ammodernamento infrastrutturale del Meridione", anche ipotizzando una nuova operatività della Cabina di regia nazionale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a suo tempo istituita con la legge 341/1995, per un uso unitario dei fondi europei e di quelli nazionali.

A questa "Agenda" potrebbe essere assegnato un compito di coordinamento delle "risorse comunitarie" implementate da quelle "pubbliche nazionali" e dagli "investimenti privati", tutti finalizzati all'innovazione nel settore dei trasporti (FS-alta velocità Salerno – Reggio Calabria e S.S. Jonica), delle telecomunicazioni e delle infrastrutture energetiche (gas ed energia elettrica).

In particolare la stessa "Agenda" per attrarre gli "investimenti privati" dovrebbe anche prevedere apposite modalità di defiscalizzazione e/o incentivazione virtuosa con procedure "ex post".

Ora vista la presenza prestigiosa del Presidente Gruppo S&D del Parlamento Europeo, on. Gianni Pittella, l'occasione è ghiotta per avere chiarimenti di merito circa le opportunità che potranno derivare al sistema Italia ed al Mezzogiorno anche da alcuni Programmi e Direttive comunitarie di recente promulgazione le cui sinergie applicative - in stretta correlazione con le linee di indirizzo energetiche nazionali contenute nella SEN (Strategia Energetica Nazionale) del marzo 2013, e dal recente "Rapporto" ad essa ispirato quale quello redatto dai Ministeri MISE/MIT sul tema: "Utilizzo del GNL (gas naturale liquefatto) in Italia quale combustibile alternativo al petrolio nel settore dei trasporti", attualmente in consultazione al pubblico - potrebbero innescare un avvio di sviluppo virtuoso.

In particolare si fa riferimento:

- ai Programmi di Interesse Comune nel settore del gas e dell'energia quali il PCI (Projects of Common Interest), e ai connessi strumenti finanziari al fine di:
 - aumentare la competitività;
 - rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento;
 - ridurre le emissioni inquinanti.;
- alla realizzazione delle Reti Transeuropee di Trasporto marittime, stradali e ferroviarie, le così dette TEN-T (Trans European Network-Transport);
- alla attuazione della Direttiva 2014/94/UE del Parlamento e del Consiglio del 22 ottobre 2014 "sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi" delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto marittimo e terrestre (mezzi pesanti);
- alla attuazione degli indirizzi della citata SEN che ricalca in parte lo strumento di programmazione energetica del datato PEN (Piano Energetico Nazionale degli anni 70/80);



- alla operatività del “Rapporto” sopra citato che il Governo dovrebbe approvare entro la fine dell’anno in corso come “Piano Strategico Nazionale sull’utilizzo del GNL (gas naturale liquefatto) per il trasporto in Italia.

Un argomento, tra gli altri, credo meriti un rilievo particolare, in quanto è riferibile a tutti i documenti sopra citati che sottolineano le grandi potenzialità del porto di Gioia Tauro, ad oggi solo parzialmente utilizzate per la movimentazione del “transhipment di container” (carico e scarico di container dalle grandi navi delle linee transoceaniche e le più piccole navi “feeder” di collegamento con i porti del Mediterraneo e quelli del Nord Europa); potenzialità che potrebbero invece essere dispiegate in pieno attivando le linee programmatiche e le iniziative dei sopra citati documenti: una per tutte quella che individua il porto di Gioia Tauro come sito strategico per lo stoccaggio e successiva distribuzione del GNL, quale combustibile alternativo a quelli fossili per il trasporto navale e per quello pesante terrestre.

Non a caso il porto di Gioia Tauro è stato incluso nella lista dei 14 porti nazionali previsti dalla TEN-T (Trans European Network - Transport), e che in quanto tale dovrà dotarsi entro il 31 dicembre 2025 di una struttura di LNG bunkering (stoccaggio); LNG che potrà poi essere messo a disposizione degli utilizzatori di mare (navi di corto, medio e lungo raggio), e di terra (mezzi pesanti), creando sia una serie di stoccaggi minori lungo le coste e lungo le autostrade individuate.

Il porto di Gioia Tauro, anche per la sua posizione strategica nel Mediterraneo, aumenterebbe così la sua attrattività per i rifornimenti del combustibile (GNL) da parte delle navi in transito ed implementare anche il traffico merci, soprattutto se in parallelo sarà realizzato il “gateway ferroviario” nell’area retro-portuale, quale terminale intermodale strategico di rilevanza nazionale e comunitaria, per la cui realizzazione è di questi giorni la pubblicazione del relativo bando di gara da parte della Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Una struttura di stoccaggio di GNL a Gioia Tauro consentirebbe poi, previa rigassificazione dello stesso, la disponibilità di frigoriferie per alimentare la così detta “piastra del freddo”, opera peraltro già prevista da una Delibera del CIPE del 2003 per lo sviluppo dell’industria conserviera connessa all’agro-alimentare, (come realizzato da alcuni anni ad Anversa), con tutte le connesse sinergie di sviluppo del territorio e dell’incremento dei livelli occupazionali.

Un altro contributo dalla presenza di un serbatoio di stoccaggio di GNL a Gioia Tauro deriverebbe dalla possibilità di offrire al GSE (Gestore dei Servizi Energetici), un contributo di flessibilità per il servizio di “Peak Shaving”: cioè la utilizzazione del gas, previa rigassificazione dello stesso GNL, per la copertura dei picchi di consumo o di imprevisti mancati approvvigionamenti.

Infine l’attrattività delle attività portuali e dell’intera area industriale potrebbe poi avvantaggiarsi ulteriormente qualora andasse a buon fine la proposta di legge adottata in questi giorni dalla Giunta Regionale della Calabria per il riconoscimento della stessa a “Zona Economica Speciale “ (ZES), a fiscalità di vantaggio per le imprese innovative.

Per concludere si forniscono di seguito alcune informazioni sul combustibile alternativo GNL e del perché lo stesso sia diventato un obiettivo della politica comunitaria dei trasporti.



Il combustibile GNL (90% metano e altri idrocarburi in quantità minore) viene fornito da apposite navi dette metaniere (90.000 - 260.000 mc) allo stato liquido (temperatura – 160 °C e a pressione ambiente), in quanto in tale stato occupa un volume circa 600 volte inferiore rispetto alla condizione gassosa di partenza agevolando così lo stoccaggio e il trasporto. La sua eventuale rigassificazione avviene con dei semplici scambiatori di calore a temperatura ambiente e come tale può essere immesso anche nella rete nazionale gas.

L'utilizzo del GNL per il trasporto marittimo e su strada è un obiettivo della politica comunitaria dei trasporti e quindi la sua penetrazione sul mercato è coerente con la strategia dell'Unione di:

- aumentare la competitività e l'indipendenza geopolitica/economica del suo approvvigionamento, attualmente solo via tubo (Russia, Algeria ed altri);
- attenuare l'impatto ambientale riducendo le emissioni in atmosfera sia per gli ossidi di zolfo (SOx) tendenti a zero, sia per gli ossidi di azoto (NOx), riduzione oltre il 50%, nonché per l'anidride carbonica, riduzione del 25%.

Tutto finalizzato alla massima sintonia con i contenuti del "Protocollo di Kioto" entrato in vigore il 16 febbraio 2005 per le emissioni in generale, nonché al rispetto del limite dello 0,5% di zolfo per i combustibili marini dal 2020 a livello globale, come da normativa IMO (International Maritime Organization).