

Ad agosto il primo carico di gas naturale

Inizierà la fase dei test dei nuovi impianti che Gruppo Pir, Edison e la Scalegas Solution hanno costruito in sinistra Candiano

Il primo carico di gas naturale liquefatto (Gnl) arriverà nella seconda parte di agosto a bordo della nave 'Knutson Ravenna', con una capacità di 30mila metri cubi a viaggio, che si rifornirà inizialmente a Barcellona. Da quel momento inizierà la fase dei test dei nuovi impianti che Gruppo Pir, Edison e la spagnola Scalegas Solution, riuniti nella società Depositi Italiani Gnl, hanno costruito in sinistra Candiano, nell'area compresa tra Bunge e Centrale Enel.

Ieri mattina gli amministratori delegati del Gruppo Pir e dell'Edison, Guido Ottolenghi e Nicola Monti, accompagnati dall'ad di Depositi Italiani Gnl, Alessandro Gentile, hanno visitato il cantiere dove i lavori sono giunti al 90%.

«L'emergenza Covid ha prodotto qualche rallentamento - spiega Monti - ma abbiamo recuperato il tempo perso e confermiamo l'avvio dell'operatività commerciale per fine ottobre. Da agosto ci saranno tutti i test sugli impianti e confidiamo quindi di partire in quel mese».

E' il primo impianto del genere a essere inaugurato sulla penisola, un altro deposito si trova in Sardegna a Oristano.

L'investimento di Depositi Italiani Gnl da parte dei tre soci,

Gruppo Pir detiene il 51% del capitale, Edison il 30% e Scalegas Solution il 19%, è stato di poco superiore ai 100 milioni. Il 45% di questa cifra ha avuto ricadute sul territorio ravennate, con lavoro per una decina di imprese locali.

«In una prima fase il deposito rifornirà le stazioni di servizio che erogano il Gnl ai camion, in quanto il trasporto pesante è quello che per primo ha avviato la messa sul mercato di mezzi alimentati con questo combustibile che abbate le emissioni rispetto al gasolio», aggiunge Monti. «Nei mesi successivi inizieremo ad alimentare anche le navi, principalmente quelle da crociera che transitano in Adriatico. Il rifornimento avverrà con navi più piccole che imbarcheranno il Gnl qui in deposito e andranno in mare a rifornirle» aggiunge l'amministratore delegato di Edison.

La società ha già in corso contatti con diversi armatori che attendono la consegna dai cantieri di

IL CANTIERE

L'avvio dell'operatività commerciale è previsto per fine ottobre



Guido Ottolenghi e Nicola Monti, ad di Edison, nel cantiere (Zani)



navi alimentate dal Gnl. Man mano che entreranno in attività, l'utilizzo del gas naturale liquefatto abatterà il carico inquinante di CO2 del 20% e l'azzeramento di altre emissioni (ossidi di zolfo e di azoto e polveri). In continuità con gli accordi firmati dalle due società nel 2018, Ottolenghi e Monti potrebbero condividere anche altri progetti. Il primo riguarda due impianti per il Gnl nel Sud Italia e non si escludono altre partnership nel campo della sostenibilità.

Le due società guardano ai fondi per la mobilità sostenibile previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. «Il grande problema è quello di accelerare ogni iter burocratico» spiegano i due amministratori delegati. «Un esempio positivo è quanto accaduto a Ravenna dove l'amministrazione locale, nel rispetto delle proprie prerogative, ha lavorato con impegno perché l'iter si concludesse nei tempi previsti e non dopo anni e anni».

Lorenzo Tazzari



Primato

Il deposito di Gnl è il primo impianto del genere a essere inaugurato sulla penisola, un altro deposito si trova in Sardegna a Oristano. L'investimento di Depositi Italiani Gnl da parte dei tre soci, Gruppo Pir detiene il 51% del capitale, Edison il 30% e Scalegas Solution il 19%, è stato di poco superiore ai 100 milioni

IL NODO VIABILITÀ

Crescerà il traffico lungo la Baiona Si rischia il 'tutto esaurito'

Da tempo la Baiona non è sufficiente per reggere il traffico degli autotreni diretti alle aziende sorte lì fin dal Dopoguerra, a cui si somma quello degli abitanti dei lidi nord e dei turisti nel periodo estivo. Stiamo parlando di un'area che sta sviluppando caratteristiche che non si possono certo definire nuove.

Ma tra qualche anno si rischia il 'tutto esaurito', su un'arteria che resterà sempre più arretrata rispetto alla crescita di una zona che non sarà più solo industriale. Infatti, il nuovo terminal crociera - come home port, dettaglio non indifferente - porterà il transito di bus turistici, auto e taxi per trasferire i passeggeri dall'hotel alla nave oppure per accompagnarli nelle varie escursioni organizzate. Un carico di mezzi di cui bisogna programmare la gestione fin da ora.

Il problema è stato sollevato più volte dalla Pro Loco di Porto Corsini e dal Comitato cittadino dei Lidi Nord, in passato e anche recentemente, che chiedono una viabilità efficiente e sicura. Tra l'altro, le tre località di quel tratto di costa (Porto Corsini, Marina Romea, Casalborsetti) sono al centro di investimenti nella propria riquali-

ficazione, sia pubblici che privati, e ricordato che contano 5mila residenti che diventano 30mila nella stagione estiva. Per questo, chiedono di essere coinvolti ed esprimono preoccupazioni su tempi e modi.

Per quanto riguarda l'area industriale, la Bunge con la nuova produzione delle farine ha aumentato la necessità di far circolare i camion. La Marcegaglia lavora a pieno regime, il distretto chimico ha le sue esigenze, i terminal portuali che si trovano lungo l'asta della Baiona stanno andando bene e con i fondali anche più profondi non potranno che migliorare ancora.

Da ottobre entrerà in funzione il deposito di Gnl: inizialmente saranno 3 o 4 autobotti al giorno che varcheranno il cancello di Depositi Italiani per fare il pieno e andare a rifornire le stazioni di servizio. Nel tempo, a pieno regime, si calcola che possano essere 60 al giorno.

La crescita economica di tutta quell'area è vitale per Ravenna e quindi necessario che le infrastrutture viarie e ferroviarie siano in grado salvaguardare le esigenze delle località, del turismo, delle imprese, della tutela del territorio.

lo. tazz.