Traghetti a gas naturale: il progetto (ecologico e risparmioso) che non c'è

Fedarlinea lancia un appello alla **rimotorizzazione delle flotte**. Secondo l'**associazione italiana di cabotaggio nazionale**, infatti, l'Italia soffre di un ritardo nel contenimento delle emissioni industriali inquinanti, contenimento che porterebbe a **utilizzare per le imbarcazioni adibite al trasporto delle merci e dei passeggeri i cosiddetti combustibili alternativi**, primo tra tutto il **gas naturale liquefatto, LNG**, con un grande vantaggio per il portafogli. Per dare un'idea delle cifre, **il costo del carburante rappresenta il 60-70% dei costi complessivi** sostenuti per l'esercizio delle tratte marittime. In base ad alcuni studi internazionali, l'utilizzo del gas naturale come combustibile rappresenta la più efficace strategia di adeguamento, per qualità e quantità, agli obiettivi del 2015 approvati dalla Commissione Ambiente del Parlamento europeo in materia di riduzione delle emissioni di Co2. Come fanno notare in Fedarlinea, però, "**Attualmente non è prevista nella legislazione nazionale la possibilità di utilizzare LNG come combustibile** di unità navali impiegate nel trasporto marittimo, nonostante esistano diverse normative internazionali di riferimento". Ma la non va così in tutta Europa: in **Germania** il governo sta sovvenzionando diversi progetto per l'utilizzo di fonti di energia alternative e lo stesso succede in **Norvegia**, **Svezia**, **Polonia, Francia e Danimarca**. **L'Italia sta partecipando ad alcune iniziative di studio** grazie al contributo di Fincantieri, coinvolto nei progetto **BESST** - Breaktrhrough in European Ship and Ship Building Technologies, volto all'ingegnerizzazione di sistemi dual fuel e alla progettazione di navi passeggeri e ferry con serbatoi gas verticali.