

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Arzà (Assogasliquidi): “Ecco cosa serve per favorire l’impiego di Gnl e BioGnl nel trasporto marittimo”

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 18th, 2023

*Contributo a cura di Andrea Arzà \**

*\* presidente Assogasliquidi – Federchimica*

### **Decarbonizzazione del trasporto marittimo: obbligatorio considerare soluzioni multiple per intervenire sull’efficienza delle navi e promuovere le energie green. GNL strategico in tutti gli scenari**

Il processo di decarbonizzazione del settore dello shipping è complesso e richiede impegno su più fronti: rinnovo della flotta e miglioramento dell’efficienza energetica, oltre all’incremento nell’utilizzo dei carburanti bio e rinnovabili e sviluppo delle infrastrutture per la loro produzione e distribuzione.

Dal Green Port&shipping Summit a Genova, Assogasliquidi-Federchimica ha presentato un focus sul contributo che il Gnl e il BioGnl possono fornire – insieme all’impiego dei biocarburanti liquidi – nel processo di decarbonizzazione del settore marittimo, partendo dal presupposto che non esiste una effettiva concorrenza fra i diversi vettori energetici, ma che tutti possono contribuire a sostituire il bunker fossile che alimenta il 99% dei mezzi navali (il 95% del tonnellaggio) della flotta mondiale, rispettando la tipologia dei traffici, le caratteristiche dei motori, il refitting, ecc.

Anche dai risultati di un recente progetto dal titolo “La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo”, sviluppato da Eni in collaborazione con le associazioni degli armatori e il coinvolgimento delle più grandi aziende costruttrici di motori navali così come di altre associazioni di categoria (tra cui proprio Assogasliquidi) e con la supervisione del Rina, emerge infatti come sia fondamentale seguire un processo a doppio binario che garantisca il rifornimento della flotta esistente con carburanti low carbon (*drop in*) man mano che questa sarà progressivamente sostituita (attualmente il tasso di sostituzione delle flotte è stimabile nell’ordine del 2% annuo) e dall’altra parte sostenere i nuovi mezzi navali con motori dual fuel o dual fuel ready con una logistica in grado di soddisfarne le esigenze di rifornimento lungo le tratte.

Il progetto ha infatti definito un documento di orientamento strategico, a partire dall’analisi

dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica.

Il settore necessita quindi di soluzioni di breve, medio e lungo termine, compatibili con le dinamiche economiche, per contenere fino ad azzerare le emissioni di CO<sub>2</sub> e consentire agli armatori di rispondere adeguatamente ai target fissati dalla Commissione europea, nonché agli obblighi definiti a livello internazionale dall'Imo (International Marine Organization) e da altri ulteriori adempimenti. I vettori energetici disponibili sono molteplici (Hvo, Fame, Gpl, Gnl e le sue soluzioni bio e rinnovabili, metanolo, ammoniaca, carburanti sintetici e idrogeno) ma presentano applicazioni e prospettive diverse, condizionate dalla disponibilità di materie prime e dalle infrastrutture esistenti o in via di realizzazione.

In questo quadro ampio e di approccio multisettoriale il Gnl, e sempre più il bioGnl, possono svolgere un ruolo rilevante contribuendo a ridurre l'impatto ambientale sia in fase di navigazione, che nelle fasi di stazionamento della nave in banchina, con diretti benefici sul sistema portuale e retroportuale, ponendosi anche come soluzione complementare al cold ironing, in modo da non sovraccaricare l'infrastruttura per l'approvvigionamento dell'energia elettrica.

Secondo le stime dell'Imo al 2018 (International Maritime Organization) lo scenario che avrebbe permesso di raggiungere a livello mondiale gli obiettivi di decarbonizzazione entro il 2050 con la riduzione del 50% della CO<sub>2</sub> prevedeva l'adozione di soluzioni multiple e complementari tra loro riguardanti sia l'efficienza motoristica (in termini sia di condotta di navigazione che di accorgimenti progettuali) sia l'utilizzo di un mix energetico con diversi carburanti (quali Gnl, Gpl, metanolo, Hvo, idrogeno, ammoniaca, elettrico e nucleare) dove nessuna soluzione singola avrebbe superato 1/3 della domanda globale. In questa prima previsione, con proiezioni elaborate da Clarkson Research, la flotta di nuove costruzioni a Gnl rimarrebbe dominante, andando a ricoprire una quota del 32% del mix della flotta globale, superando per tonnellaggio quella a nafta pesante. Gli investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore marino entro il 2050 sarebbero dell'ordine dei 4 Triliardi di dollari.

Tuttavia nel 2023 l'Imo ha previsto un nuovo scenario con un traguardo ancora più sfidante al 100% di riduzione di CO<sub>2</sub>. E in questo scenario entra in gioco con ancor più forza il ruolo dei biocarburanti. Un focus sul bioGnl fa emergere come – secondo i dati riportati dalla pubblicazione “The role of bio-LNG in the decarbonisation of shipping” di Sea Llg – stante la diversa possibilità di ottenere il prodotto da diversi feedstock e processi il bioGnl consente di ottenere riduzioni nelle emissioni di CO<sub>2</sub> significative, fino al -188%, generando così addirittura un credito di carbonio.

Le imprese stanno investendo molto perché credono nello sviluppo del Gnl e del bioGnl nel trasporto marittimo: nell'evoluzione della filiera particolarmente rilevante è stata l'apertura del primo deposito costiero di Oristano (realizzato da Higas a maggio 2021) seguito da quello di Ravenna (Depositi Italiani GNL, novembre 2021). E ci sono almeno 9 progetti già autorizzati mentre altrettanti arriveranno nei prossimi anni. E' bene poi ricordare l'apporto che possono dare anche gli impianti di rigassificazione. Il terminale offshore di Gnl Olt ha ottenuto semaforo verde dal Ministero dell'Ambiente per aumentare gli approdi per navi di piccola taglia per servizio di small scale nel Mediterraneo, mentre è arrivata da tempo la procedura di esclusione di Via per operazioni di truck loading per il terminale di Panigaglia. Infine, c'è il progetto di adeguamento del terminale Adriatico in fase autorizzatoria.

L'infrastruttura di approvvigionamento del Gnl anche per lo shipping può poi contare già su 5 navi

in grado di effettuare servizi di bunkeraggio nel Mediterraneo; a queste si aggiungeranno presto altre 8 navi in corso di realizzazione, molte delle quali operative entro la fine dell'anno.

Per quanto riguarda la disponibilità di bioGnl va evidenziato come nel corso del 2022 sono entrati in funzione tre nuovi impianti di liquefazione di biometano per la produzione di bioGnl in Italia per un totale di dieci impianti operativi, con una capacità complessiva di oltre 20.000 t/a. Aumentati anche gli impianti in costruzione che ad oggi sono quindici (con una capacità totale di circa 60.000 t/a). Ben 9 in aggiunta di cui quattro nel sud del Paese (due in Campania, uno in Puglia e un altro in Sardegna).

Ulteriore stimolo alla produzione di volumi di bioGnl verrà dal piano infrastrutturale bioGnl per il trasporto marittimo e terrestre di Snam, che ha confermato anche la realizzazione di un impianto di microliquefazione small scale per la produzione di Gnl e BioGnl in Sicilia. L'impianto dovrebbe avere una capacità di 25.000 t/a, raddoppiabile e si andrà ad aggiungere al microliquefatore di Caserta (capacità 50.000 t/a) già autorizzato e oggetto anche di risorse del Fondo complementare al Pnrr.

A tali volumi si aggiunge poi la possibilità offerta dal servizio di Virtual liquefaction che potrà essere reso dai terminali di rigassificazione (che permette lo swap di biometano immesso al Psv e bioGnl riconsegnato al terminale), facendo sì che i volumi di bioGnl siano potenzialmente pari al 100% del Gnl ricevuto dall'impianto.

Per quanto riguarda la flotta alimentata a Gnl, attualmente sono oltre 20 le navi propulse a Gnl operanti nell'area mediterranea, con buone prospettive di crescita anche in relazione alla messa a terra degli investimenti stanziati sia dal Pnrr che dal Fondo Complementare.

Quando si considera il Gnl all'interno del processo di transizione energetica, lo si può già proiettare al futuro, ben oltre l'orizzonte temporale del 2050 grazie allo stato di avanzamento della ricerca e della produzione di BioGnl. Come dimostra il progetto di Eni e gli studi richiamati, non si può prescindere dall'utilizzo di tutte le soluzioni offerte dai carburanti alternativi e dai biocarburanti: in questo quadro il Gnl, sia nell'ottica della diversificazione delle fonti di approvvigionamento sia in relazione al contributo già oggi rilevante per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, rappresenta una soluzione pronta e disponibile. Ma occorre sostenere il settore rivalutando le misure previste dal pacchetto Fit-for 55, prevedendo specifici interventi di sostegno per l'utilizzo del bioGnl e individuando misure strutturali di riduzione del costo.

In termini fiscali bisognerebbe confermare l'esenzione dal regime di accisa per i quantitativi di Gnl impiegati nel trasporto marittimo, confermare la possibilità per i singoli Stati di definire un quadro di accisa agevolato per i prodotti gassosi nei trasporti, negli usi civili e nelle industrie. E inoltre, estendere la possibilità di usufruire di incentivi anche per quei volumi di bioGnl destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, massimizzando la penetrazione delle rinnovabili nel settore marittimo. Infine, mettere a terra importi già assegnati sul Fondo complementare al Pnrr superando gli ostacoli di natura burocratica che alcuni dei progetti stanno incontrando.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**



This entry was posted on Wednesday, October 18th, 2023 at 12:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.