



Assogasliquidi-Decarbonizzazione trasporto marittimo: occorrono soluzioni multiple per intervenire sull'efficienza delle navi

GNL e bioGNL strategici in tutti gli scenari

Rinnovo della flotta e miglioramento dell'efficienza energetica, incremento di carburanti bio e rinnovabili e sviluppo delle infrastrutture per la loro produzione e distribuzione

Genova, venerdì 13 ottobre 2023 - Il processo di decarbonizzazione del settore dello shipping richiede impegno su più fronti e al Green Ports&Shipping Summit, in corso a Genova, all'interno della XVesima edizione del Port&ShippingTech, Assogasliquidi-Federchimica presenta un focus sul contributo che il GNL ed il bioGNL possono fornire, insieme all'impiego dei biocarburanti liquidi, in questo lungo percorso, partendo dal presupposto che non esiste una effettiva concorrenza fra i diversi vettori energetici, perché tutti devono 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.

In questo quadro ampio e di approccio multisetoriale, 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.

E questo ruolo del Gas naturale liquefatto è confermato anche dalle stime dell'IMO (International Maritime Organization) elaborate nel 2018 e riveste quest'anno 2023 con due scenari diversi al 2050 che prevedono rispettivamente il taglio del 50 e del 100% di CO₂, attraverso soluzioni multiple e complementari sia per l'efficienza motoristica che per l'utilizzo di un mix energetico. In entrambi gli scenari GNL e il bioGNL sono strategici in un periodo di medio lungo termine.

In particolare, secondo i dati riportati dalla pubblicazione "The role of bio-LNG in the

decarbonisation of shipping” di Sea LNG, il bioGNL potrebbe consentire - a seconda dei feedstock e dei processi utilizzati- riduzioni CO2 sino a **-188%**, generando così addirittura un credito di carbonio.

“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 - spiega **Andrea Arzà presidente di Assogasliquidi-Federchimica** - grazie allo stato di avanzamento della ricerca e della produzione di bioGNL. Come dimostrano 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 - conclude Arzà - 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”.

I numeri del GNL e bioGNL

Le imprese del settore stanno investendo molto perché credono nello sviluppo di questi prodotti nel trasporto marittimo: nell’evoluzione della filiera particolarmente rilevante è stata l’apertura del primo deposito costiero di Oristano seguito da quello di Ravenna 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 a largo di Livorno 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, 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. Aumentati anche gli impianti in costruzione che ad oggi sono 15, 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 anche dalla realizzazione di un impianto di microliquefazione small scale in Sicilia.

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.