

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il Ministero dei trasporti non crede nel Gnl come carburante del futuro per il trasporto marittimo

Nicola Capuzzo · Friday, April 22nd, 2022

“Il Gnl non sembra essere una soluzione adeguata agli obiettivi di decarbonizzazione con l’ambizione del Green Deal e della strategia iniziale di abbattimento delle emissioni (che prevede un dimezzamento al 2050 rispetto al 2008) decisa nel contesto dell’IMO”. Infatti “le emissioni fuggitive di metano, sia nei motori, sia lungo la catena di approvvigionamento a monte, rischiano di portare a emissioni di gas serra sul ciclo di vita più elevate rispetto all’uso dei combustibili liquidi tradizionali”.

Con queste parole il Rapporto intitolato [“La decarbonizzazione dei trasporti – Evidenze scientifiche e proposte di policy”](#) elaborato dagli esperti della Struttura Transizione Ecologica della Mobilità e delle Infrastrutture (Stemi) del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) ‘boccia’ il gas naturale liquefatto come carburante del futuro per il trasporto marittimo in Italia.

Meglio semmai il Gnl di origine biologica (biometano) ma “richiede investimenti significativi per lo sviluppo di nuove infrastrutture di distribuzione, non facili da giustificare a causa di diversi fattori”. L’opzione preferibile per le navi impiegate su traffici internazionali sarebbe quella rappresentata da ammoniaca o idrogeno ma “uno sviluppo commerciale rilevante richiederà almeno dieci anni”.

Gli autori del rapporto dicono infatti che per le distanze più lunghe, “ad esempio quelle percorse da navi container o dalle navi da crociera, le prospettive per la riduzione dell’impatto ambientale sono rappresentate da metanolo e idrocarburi sintetici, biocombustibili, idrogeno e ammoniaca”. Anche se – aggiungo – “si tratta di combustibili alternativi ancora in fase sperimentale e pertanto è fondamentale investire in ricerca e sviluppo per accelerarne l’adozione. L’elettrificazione delle banchine nei porti (*cold ironing*) per alimentare le navi ormeggiate è molto rilevante per ridurre le emissioni inquinanti.

Secondo gli autori della ricerca le priorità per la decarbonizzazione del trasporto marittimo sono infatti le seguenti: lo sviluppo di tecnologie capaci di incrementare l’efficienza energetica e l’assistenza del vento per tutte le navi; la costruzione di infrastrutture di accesso all’elettricità per le navi in stazionamento, affiancate a politiche che ne richiedano l’uso; la transizione all’elettrico delle navi traghetto su tratte inferiori ai 50 km e delle navi veloci (comprese quelle che servono le

isole minori, a partire da quelle che lo fanno con maggiore frequenza); lo sviluppo di motori capaci di utilizzare diversi combustibili.

“Occorrerà sempre dare priorità all’uso di biocombustibili e idrocarburi sintetici decarbonizzati, poiché le alternative sono particolarmente limitate” si legge nel rapporto. Che poi aggiungono: “Tali misure dovrebbero essere sviluppate in cooperazione con l’industria e potrebbero essere finanziate con fondi pubblici e/o con le entrate della tassazione sul carbonio, a eccezione del caso della cattura e dello stoccaggio del carbonio, che può fare leva sui profitti della produzione degli idrocarburi, specie se i prezzi di gas e petrolio rimarranno alti. Ogni iniziativa dovrebbe comunque essere coerente con la strategia industriale europea, che include tra gli altri l’alleanza sull’idrogeno pulito e quella sui combustibili rinnovabili a basso contenuto di carbonio”.

Più in generale in Italia il settore dei trasporti è direttamente responsabile del 25,2% delle emissioni di gas a effetto serra e del 30,7% delle emissioni di CO₂, a cui si aggiungono le emissioni nel settore dell’aviazione e del trasporto marittimo internazionali. Il 92,6% delle emissioni nazionali di tutto il comparto è attribuibile al trasporto stradale di passeggeri e merci, settore per il quale si registra un aumento del 3,2% delle emissioni tra il 1990 e il 2019, in controtendenza rispetto al calo del 19% delle emissioni totali durante lo stesso periodo. Per contribuire a raggiungere gli obiettivi europei, del pacchetto ‘Fit for 55’, che prevedono la riduzione del 55% delle emissioni climalteranti entro il 2030 e il loro azzeramento entro il 2050, è necessario accelerare il processo di decarbonizzazione, partendo proprio dal settore della mobilità.

Al seguente link è possibile consultare il Rapporto STEMI;

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/rapporto-stemi-presentato-ministro-giovannini-d-ecarbonizzazione-trasporti>

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, April 22nd, 2022 at 3:00 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.