

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Il futuro prossimo del bunker navale è il Gnl, a seguire l’alternativa sarà il metanolo”

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 19th, 2023

**Questo contributo fa parte dei contenuti pubblicati all’interno dell’inserito:**

**“PRESENTE E FUTURO DEL BUNKER NAVALE IN ITALIA” (leggi in Pdf)**

*Contributo a cura di avv. Dario Soria \**

*\* Direttore generale Assocostieri*

Il futuro del bunkeraggio navale, nel breve termine, sarà dominato da un passaggio al GNL sempre più pronunciato, spinto dalle direttive europee sulle infrastrutture di carburanti alternativi (DAFI, AFIR), sui carburanti navali sostenibili (Fuel-EU Maritime) e sull’estensione del sistema di quote di emissione di CO<sub>2</sub> al settore navale (ETS), nonché dalla strategia di lungo termine dell’IMO per la riduzione delle emissioni GHG e all’istituzione di una area ECA nel Mediterraneo. In particolare, ad ogni nave è associato un indice di prestazione energetica (Carbon Intensity Indicator – CII), con obblighi di efficientamento progressivamente più stringenti: navi che vengano classificate in classe D per tre anni di seguito o in classe E per un singolo anno sono tenute a sviluppare un piano correttivo.

Il GNL offre fin da subito una riduzione di circa il 25% delle emissioni di CO<sub>2</sub>, su cui si pone l’accento per prevenire il riscaldamento globale e che offre immediati vantaggi in termini di calcolo del CII, e allo stesso tempo porta una marcata riduzione delle emissioni che impattano la qualità dell’aria locale, quali le emissioni di NO<sub>x</sub> e di particolato. In prospettiva, gli impianti di liquefazione del gas naturale, sia prelevato dalla rete sia prodotto dagli impianti biometano, potranno contribuire ad allargare l’offerta del prodotto sul territorio nazionale. Il c.d. bando GNL (DM n.191 del 27/06/2022) è lo strumento con cui il Fondo Complementare al PNRR sta contribuendo a irrobustire l’offerta di GNL in ambito navale, incentivando sia la realizzazione di punti di rifornimento GNL in ambito portuale, impianti di liquefazione di GNL, bettoline GNL. Assocostieri ha partecipato attivamente con il Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti per la corretta implementazione dei progetti, e la quasi totalità delle imprese aggiudicatrici sono parte della base associativa.

Per cogliere il pieno significato di tale impegno occorre considerare anche il forte impegno dell'Italia nel campo del biometano, confermato con il recente Decreto Biometano (DM 15/09/2022) che incentiva, oltre ai nuovi impianti biometano, anche la riconversione delle vecchie centrali elettriche a biogas. Grazie alle Garanzie di Origine del biometano, sarà possibile impiegare il bio-GNL prodotto anche lontano dal punto di produzione, con un meccanismo virtuale che permetterà alle navi di caricare prodotto green.

Guardando agli order book delle navi in costruzione, a livello globale, la scelta del GNL appare quanto mai corretta. In base ai dati 2022, ben il 47,5% delle navi in ordine prevede fuel alternativi, in genere GNL (39,5%), con un crescente contributo del metanolo (4,6%). Rimangono diverse altre soluzioni, che tuttavia appaiono ancora poco mature, o limitate a settori particolari. Ad esempio, le motorizzazioni GPL (2,2%) appaiono limitate alle gasiere che trasportano il GPL stesso. L'ammoniaca, per quanto desti interesse a livello globale e compaia come opzione in diverse soluzioni "ammonia-ready", non prevede ancora nessuna implementazione pratica. L'elettrico puro a batteria non sembra una strada percorribile al di là dei piccoli trasporti punto-punto su tratte brevi. A destare interesse sono le soluzioni a metanolo e le soluzioni elettriche ibride, dove i motori primi rimangono alimentati con carburanti convenzionali o alternativi ed è prevista una trasmissione elettrica alle eliche.

Il metanolo appare una soluzione, al contrario, più matura, e in base ai dati Alphaliner sui primi mesi del 2023, raggiunge il 62% degli orderbook a livello globale. Il bio-metanolo è già oggi disponibile in diverse aree. L'implementazione della logistica del bunkeraggio, lo stoccaggio a bordo, i profili di sicurezza appaiono compatibili con il bunkeraggio di diverse classi di navi. Infine, in prospettiva, il metanolo può essere derivato dalle tecnologie power-to-liquid (PtL), divenendo e-metanolo. Per tali motivi il settore delle grandi portacontainer, che occupa una posizione preminente nella movimentazione di merci, si sta rivolgendo con decisione verso il metanolo, quale carburante da affiancare al GNL in ottica di riconversione delle motorizzazioni.

Volendo immaginare uno scenario di lungo periodo, l'unico punto fermo che sembra ormai imprescindibile è una maggiore flessibilità delle motorizzazioni navali, e di converso una maggiore frammentazione della logistica del bunkeraggio navale, chiamata a gestire una molteplicità di vettori diversi, con un mix energetico complesso e adeguato a perseguire, di volta in volta, la riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti e inquinanti nel modo più adatto alle esigenze particolari.

A questa segmentazione si accompagnerà una transizione verso prodotti più sostenibili all'interno di ogni segmento, che non tralascerà quelli che ora chiamiamo carburanti convenzionali. Giova infatti ricordare un dato essenziale, che deve porre nella giusta prospettiva le valutazioni di scenario e gli obiettivi di decarbonizzazione: la flotta di circa 80.000 navi che attualmente consuma olio combustibile pesante e diesel marino non potrà materialmente essere sostituita prima di un periodo di circa 80 anni, ipotizzando ottimisticamente una produzione di 1.000 navi/anno,

livello massimo raggiunto dalla cantieristica navale globale negli anni scorsi.

Sarà quindi non solo importante, ma essenziale, sviluppare soluzioni drop-in che permettano di decarbonizzare anche le navi che attualmente usano carburanti fossili, con soluzioni già ready-to-market, quali il biodiesel, l'HVO e il bio-metano, e altre soluzioni ancora da consolidare, come il Bio-HFO, olio combustibile pesante di matrice biologica ottenuto da pirolisi.

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



This entry was posted on Wednesday, April 19th, 2023 at 4:30 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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