

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Gnl falsa soluzione sostenibile per il trasporto marittimo”

Nicola Capuzzo · Monday, November 18th, 2024

Il gas naturale liquefatto (Gnl) che l'Europa importa inquina circa il 30% in più rispetto a quanto ipotizzato dal Regolamento sui carburanti puliti per il trasporto marittimo, il FuelEU Maritime.

È quanto emerge dal [nuovo studio](#) di Transport & Environment (T&E), organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, che chiede all'Ue di aggiornare la sua normativa in materia di combustibili per il trasporto marittimo tenendo conto del vero impatto climatico del gas di natura fossile.

“Le emissioni upstream rendono il Gnl inquinante come il carburante che dovrebbe sostituire. Il gas fossile viene considerato un'alternativa pulita ai tradizionali combustibili per il trasporto marittimo, come l'olio combustibile pesante, uno dei combustibili più inquinanti del pianeta. Ma il nuovo studio di T&E mostra che, a causa delle cosiddette 'emissioni upstream', quelle che si verificano prima del consumo a bordo dell'imbarcazione, il Gnl proveniente dai principali fornitori dell'Ue – Stati Uniti, Qatar, Russia e Algeria – è inquinante tanto quanto il carburante che sostituisce. Anche quando il Gnl di importazione ha minori emissioni a monte, come quello proveniente dalla Norvegia e dal Regno Unito, la riduzione delle emissioni è comunque limitata”.

Al 2030 un quarto del traffico marino potrebbe essere alimentato a Gnl. Oggi, sono circa 1.200 le navi alimentate a Gnl in tutto il mondo, ma questo numero potrebbe crescere vertiginosamente: le compagnie di navigazione ne hanno infatti ordinate altre 1.000, avviando così una notevole crescita dei consumi di questo gas fossile. Con un tale incremento, secondo T&E, al 2030 circa un quarto del traffico marittimo dell'Ue potrebbe essere alimentato da Gnl.

“La legge Ue non tiene conto dell'origine del combustibile. Essa calcola le emissioni del carburante in base al ciclo di vita, vale a dire tenendo conto sia delle emissioni a monte del consumo del carburante, sia di quelle derivanti dalla sua combustione. Tuttavia, quella stessa legge assegna un valore standard alle emissioni correlate alle attività estrattive, di processing e di trasporto del Gnl, che possono invece variare notevolmente a seconda dell'origine del combustibile e del modo in cui viene prodotto. L'analisi di T&E mostra che le emissioni upstream del Gnl importato in Europa sono mediamente del 30% superiori a quanto sin qui stimato, con un valore medio di 24,40 gCO₂e/MJ. Questo errore nella misurazione degli impatti del Gnl sta inducendo molte compagnie a puntare su questo tipo di carburante per raggiungere i loro obiettivi di sostenibilità. Ma una misurazione più precisa delle emissioni reali del gas fossile nel trasporto

navale ci dice, ad esempio, che una singola nave portacontainer di grandi dimensioni, alimentata a Gnl, arriva a emetterebbe circa 2.731 tonnellate di CO₂ equivalenti in più rispetto a quanto sin qui stimato, in un anno di attività”.

Per questo secondo l’associazione “il Gnl non è un carburante sostenibile: è un gas fossile ben più inquinante di quanto si pensi. Le emissioni fuggitive legate all’estrazione, al trasporto e alla combustione del metano lo rendono tanto emissivo quanto l’olio combustibile che dovrebbe sostituire” ha dichiarato Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia: “Le principali compagnie di navigazione non dovrebbero sprecare miliardi in una falsa soluzione che non le aiuterà a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Piuttosto dovrebbero concentrare i loro investimenti nella produzione di e-fuels realmente sostenibili, come ammoniaca o metanolo di sintesi. L’Ue e l’Organizzazione Marittima Internazionale devono tenere conto dei reali valori emissivi del Gnl sull’intero ciclo di vita, smettendo di incentivarne l’uso”.

In virtù dei risultati dello studio, T&E chiede all’UE di modificare i fattori di emissione all’interno del Regolamento FuelEU Maritime, per riflettere le nuove evidenze scientifiche: “Gli armatori dovranno iniziare a contabilizzare le emissioni dei loro carburanti a partire dal 2025, quando il regolamento entrerà in vigore. Al contempo chiede di tenere conto di queste emissioni anche all’Organizzazione marittima internazionale che deve ancora determinare i fattori di emissione predefiniti dei diversi combustibili, compreso il Gnl”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, November 18th, 2024 at 9:00 am and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

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