



Comunicato Stampa

Perché è vera rivoluzione il GNL marittimo

Gli sviluppi della navigazione alimentata con il metano liquido saranno uno dei temi portanti della prossima [“The Small Scale LNG Use, Euro-Mediterranean Conference & Expo” \(Napoli, 15-16 maggio 2019\)](#). Al centro l’urgenza di predisporre la necessaria struttura di approvvigionamento del GNL per le navi.

Roma, 24 aprile 2019 – A parlare della rete dei depositi che si va costituendo e dei rifornimenti da “deposito a nave” e da “nave a nave” saranno i protagonisti della logistica marittima del metano liquido nel Mediterraneo centrale: **Avenir, Higas con Gas and Heat e CPL, Edison, Olt, Snam** e anche i principali interessati, come il **gruppo Carnival**.

La questione “dell’uovo o della gallina” si è infatti risolta, per il trasporto marittimo a GNL nel Mediterraneo, con la scelta degli armatori crocieristi di costruire le navi senza avere certezza di efficienti punti di approvvigionamento a terra. Adesso le navi ci sono, navigano dal Baltico al Tirreno, passando per l’Atlantico di Madeira e Tenerife attraversando Gibilterra, con i serbatoi che chiedono solo di essere riforniti (3.500 m3 alla volta, per le più grandi delle navi da crociera).

Nel “Mare nostrum” è entrata a metà aprile la **AIDAnova** (Gruppo Carnival-Costa, bandiera italiana) prima nave da crociera che - avendolo - può utilizzare esclusivamente il GNL nei suoi motori (che prudentemente possono però funzionare anche con gasolio marino). Altre navi a tutto GNL già operative e in linea nel Mediterraneo sono i traghetti Elio di Caronte e Tourist (che però non sa dove e come rifornirsi nello stretto di Messina) e la Hypatia de Alexandria di Balearia (rifornita da autocisterne nel porto di Barcellona).

AIDAnova è la prima di una grande serie di nuove navi da crociera a tutto GNL; più di altre dieci di stazza simile sono in costruzione e/o ordine da parte dei principali armatori crocieristi mondiali. Entro quest’anno nel Mediterraneo arriveranno anche la **Costa Smeralda** e la prima a GNL della compagnia **MSC Crociere**. La differenza con i ferry è che questi richiedono centinaia di m3, le grandi navi migliaia di m3.

Per avere un’idea di cosa questo significhi per la domanda di GNL marittimo basti pensare che i rifornimenti a Rotterdam sono passati da 1.500 m3 del 2017 ai 9.500 m3 del 2018, nonostante sia arrivata la concorrenza del rigassificatore di Dunkirk, che può rifornire dal molo navi con serbatoio da poche migliaia di m3 a molte decine di migliaia. Se ipotizziamo 30 rifornimenti da qui a fine anno nel Mediterraneo stiamo parlando di **oltre 110 mila m3 di GNL da vendere** (dalle poche centinaia del 2018).

Numeri che sono poi destinati a decuplicare in pochi anni con l’arrivo delle altre navi da crociera e la diffusione di traghetti e portacontainer (18 in costruzione solo da parte della compagnia francese CMA CGM, che per ora nel Mediterraneo) e delle petroliere, anch’esse sempre più spesso alimentate con il GNL. Il business adesso c’è, e anche i più dubbiosi si stanno ricredendo. A questo punto i mancati investimenti in logistica diventano perdite.

La gestione dei **sistemi alternativi al GNL**, come gli *scrubber*, i “filtri” ai camini che permettono di ridurre le emissioni anche usando il combustibile più inquinante, si sta rivelando più complessa del previsto (pulizia e smaltimento o riciclo dei residui filtrati) ed aumentano i controlli per prevenire comportamenti scorretti (sversamenti in mare). Ancora regna l’incertezza su quali saranno nel 2020 e nei prossimi anni i prezzi del gasolio con tenore di zolfo 0,5%, limite ambientale obbligatorio in tutti i mari del mondo tra soli 8 mesi (dal 1 gennaio 2020), per chi non scegliesse né il GNL né gli scrubber.



Intanto Francia e Spagna lavorano a Bruxelles per avere lo 0,1% di zolfo al più presto anche nel Mediterraneo (come già nel Baltico, nel Mare del Nord, nel Canale della Manica e lungo le coste dell'America del Nord). Oggi nel Mediterraneo sono permesse emissioni di zolfo 35 volte maggiori, che resteranno comunque 5 volte di più anche con i nuovi limiti del prossimo anno.

Tutto questo in un **mercato Oil & Gas** che - per quanto sempre imprevedibile, soprattutto a causa delle irruzioni della politica (dazi, embarghi, cartelli) - vede il prezzo del petrolio in risalita **mentre il GNL scende ai prezzi più bassi degli ultimi anni**, tanto da far calare in Europa anche il prezzo del gas naturale da gasdotto.

Oggi nel mondo le riserve subito estraibili di gas naturale sono tali da permettere gli attuali consumi per più di 200 anni; significa che **sostituendo anche tutto il petrolio oggi usato nei trasporti, il gas naturale basterebbe per almeno altri 100 anni**.

Se è vero che i paesi in via di sviluppo aumenteranno nei prossimi anni anche i consumi di petrolio, quelli già sviluppati li stanno riducendo, grazie a politiche di efficienza energetica ed ambientali. Inoltre nel settore del trasporto leggero il petrolio sembra destinato ad essere sostituito dalla trazione elettrica. E non basta, perché per quanto si possa raffinare il petrolio per portarlo a limiti emissivi compatibili con le politiche di contenimento delle emissioni mondiali ed europee, sia di contrasto al cambiamento climatico, sia dell'inquinamento atmosferico, non c'è gara con il bioGNL già oggi disponibile, e con il gas sintetico che sarà prodotto con l'elettrolisi che utilizzerà l'elettricità in eccesso delle fonti rinnovabili solari ed eolica, entrambi **ad impatto atmosferico e climalterante zero**.

Nell'attuale fase di start up delle produzioni di **bioGNL** sono richiesti incentivi pubblici (come in passato per la produzione di biogas, materia prima "rinnovabile"), che però in Italia sono esclusi per gli usi marittimi (mentre sono permessi per gli usi nelle acque interne e fluviali, poco diffusi in Italia). Una lacuna legislativa **di cui pure si parlerà a Napoli** e che dovrà essere risolta, considerando che il potenziale italiano complessivo di bioGNL supera i 13 milioni di metri cubi, più che sufficienti per soddisfare tutta la domanda dei nostri trasporti marittimi e terrestri pesanti dei prossimi anni.

[LINK AL PROGRAMMA](#) | [QUI](#)

[LINK ALLA REGISTRAZIONE](#) | [QUI](#)

CONTATTI STAMPA e COMUNICAZIONE:

Press Office – Giovanna De Cesare | giovannadc9@gmail.com – 327 558 8358

Event Manager – Daniela Pitton | daniela.pitton@mirumir.it – 346 5951336

Communication – Danilo Crovella | danilo.crovella@mirumir.it – 351 8565350