

# Transizione a metà: solo il gas è un'alternativa per le navi

Dall'Assemblea di Assarmatori un appello per realizzare depositi di GNL nei porti



di [Bruno Dardani](#) 2 Luglio 2024, 10:15

2.3k Visualizzazioni [2 commenti](#)



© OleksandrKalinichenko e Tanankorn Pilong tramite Canva.com

La **transizione ecologica** si ferma sulle banchine dei porti. Mentre qualcuno scopre che con due navi da crociera collegate alla presa di corrente delle ormai arcifamose banchine elettriche (cold ironing che fa più chic...e non impegna) si spegnerebbero intere città a causa dell'enorme consumo concentrato di energia prodotta come ovvio da centrali a carbone, anche il grande dibattito sui carburanti alternativi per consentire alle navi passeggeri e merci di navigare, torna alla casella di partenza: quella del **gas naturale**.

Idrogeno, ammoniaca, bio fuel, propulsione nucleare, elettrico...restano al palo e dall'assemblea di Assarmatori di Roma, il presidente Stefano Messina afferma senza mezze parole e con una trasparenza inconsueta: "Il **gas naturale liquefatto (Gnl)** è il carburante su cui puntare per accompagnare lo

shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada”.

E aggiunge: “Il concetto di neutralità tecnologica ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo – ha sottolineato Messina – **non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani**; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte”

Come dire: lasciamo perdere i sogni e dedichiamoci alla realtà, anche se in molti si chiedono se effettivamente anche il gas naturale (GNL) e l'esigenza di disporre di giganteschi depositi in aree portuali non è proprio così scontata. Con porti che confinano con condomini, già il dibattito in corso sullo spostamento dei **depositi nel porto di Genova**, con conseguente fioritura di Comitati del no e di ricorsi al Tar, anche solo l'idea di proporre un deposito di gas a diretto contatto con il tessuto urbano delle città che nella maggior parte dei casi circondano e soffocano le aree portuali, si rivelerà un problema non da poco da risolvere.

**Stefano Messina** ha chiesto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea, sottolineando come “si tratti di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità”.

**Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas.** “Nel 2023 – ha detto – le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo **le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%**. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese”.

Attualmente nel mondo sono **469 le navi che funzionano a Gnl** e nella migliore delle ipotesi raggiungeranno quota mille nel 2027. Secondo i dati di

Clarksons la quota maggiore di ordini per nuove navi alimentate con combustibili alternativi nel 2023 era ancora costituita da Gnl a doppia alimentazione, anche se con un aumento a 125 ordini di navi a doppia alimentazione a metanolo nel 2023. Ancora peanuts rispetto a una flotta mondiale di oltre 84.600 unità in servizio nel mondo. Ma è già un passo avanti parlare di gas e non di miscele strane.

Bruno Dardani, 2 luglio 2024