

# LNG: la risposta immediata per la decarbonizzazione

**Massimo Marciani**  
**Presidente Freight Leaders Council**



# Freight Leaders Council

Il Freight Leaders Council - già Freight Leaders Club – è una libera associazione privata, apartitica e senza scopi di lucro, che riunisce aziende leader della filiera della logistica con lo scopo di formulare pareri, giudizi, ed indirizzi rivolti alla Comunità ed alle istituzioni in un ottica globale e non di parte, per contribuire allo sviluppo e alla competitività della logistica sostenibile.



# La sua mission

Riportare (o meglio portare) il dibattito pubblico sui temi della logistica intermodale sostenibile allo scopo di rendere più produttivo il nostro paese, più competitive le aziende, più soddisfatti i consumatori.

Lo slogan è: *la logistica, l'industria delle industrie.*



# Perché associarsi

Il Freight Leaders Council vuole:

aiutare le aziende a capire le novità, i trend, le evoluzioni,  
a fare le scelte giuste;

aiutare i manager a fare squadra, a conoscersi  
e a collaborare;

aiutare le associazioni a fare rete;

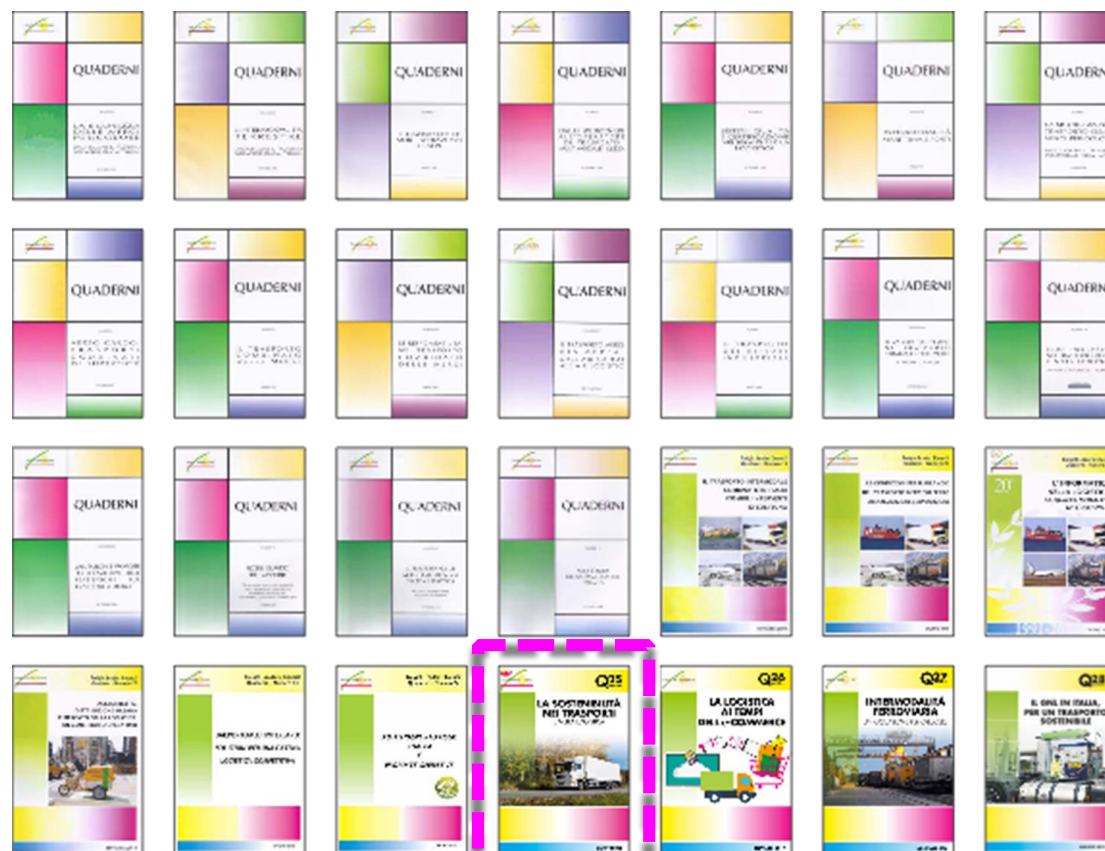
aiutare l'opinione pubblica a comprendere la grande sfida  
di una logistica più sostenibile.



# I quaderni del Freight



# I quaderni del Freight



Giugno 2016

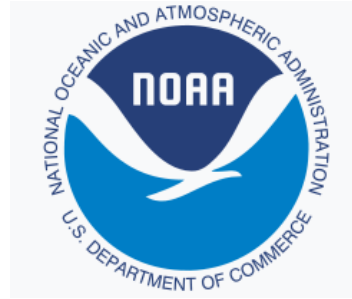
Freight Leaders Council



Raccomandazione  
di sviluppare gli  
usi del GNL come  
combustibile per

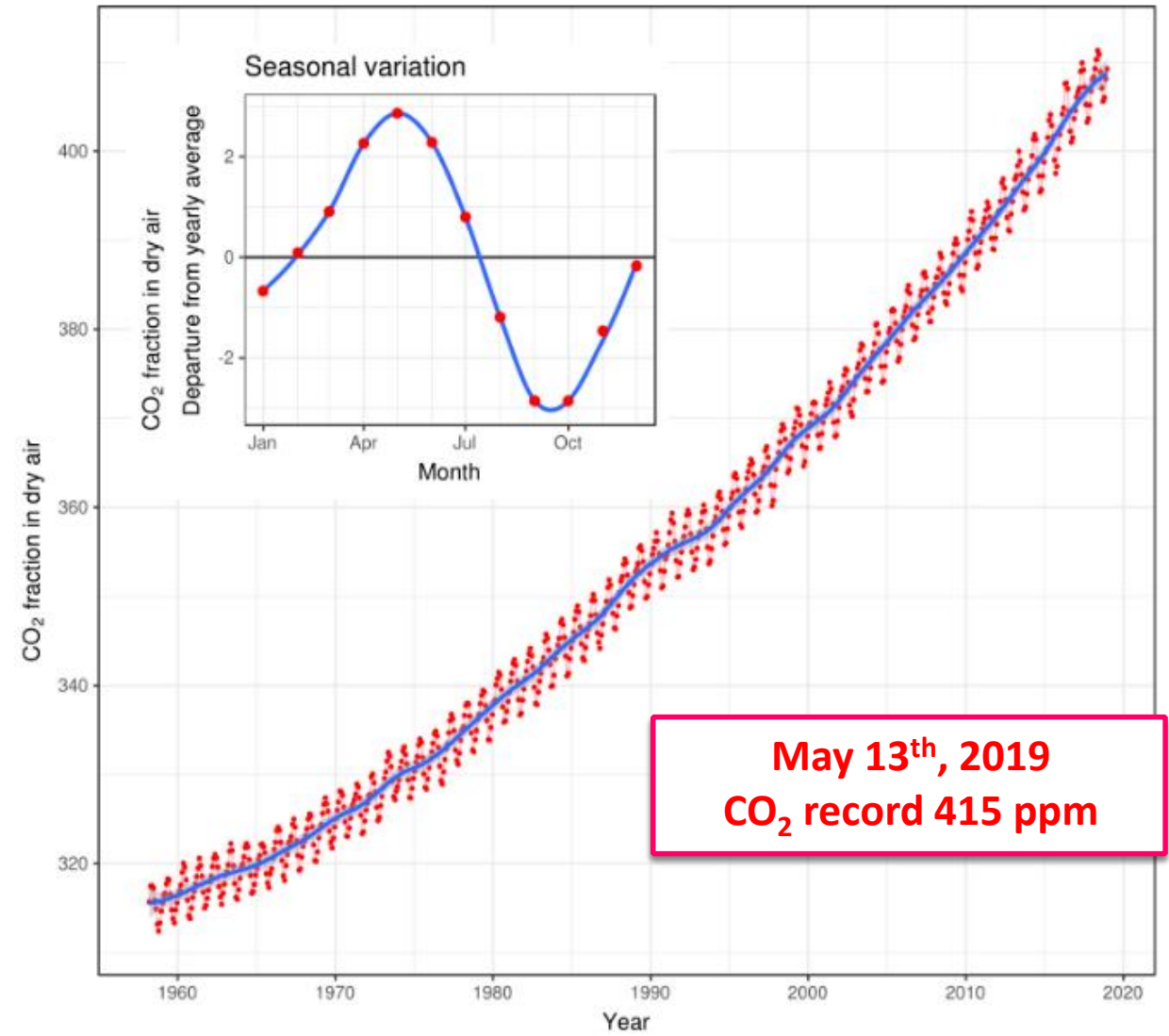
- riduzione della CO<sub>2</sub>
- in preparazione  
al biogas





## Monthly mean CO<sub>2</sub> concentration

Mauna Loa 1958 - 2018





## VANTAGGI AMBIENTALI DEL GNL

- 99% di SO<sub>x</sub>
- 50% di NO<sub>x</sub>
- 15% di CO<sub>2</sub>
- 0.0% Particolato

## ANALISI WELL TO WHEEL

- 15% di gas serra
- 94% di emissioni climalteranti  
con bio-GNL

(rispetto ai combustibili tradizionali)

**IL GNL IN ITALIA,  
PER UN TRASPORTO  
SOSTENIBILE**



MAGGIO 2019

- ✓ COSA È IL GNL
- ✓ CARATTERISTICHE DEL GNL  
E IL FUTURO
- ✓ GNL PER I TRASPORTI
  - strada
  - mare
  - ferrovia
  - spazio
- ✓ CRITICITÀ E RIMEDI
- + UN UTILE GLOSSARIO

## IL GAS NATURALE NEL MONDO

**220.000**  
**MILIARDI DI M<sup>3</sup>**

sono le riserve provate  
nel mondo di gas naturale



**Eccetto l'Europa,**  
in tutte le maggiori regioni  
del mondo  
**la produzione di gas**  
**è prevista in aumento**

**800.000**  
**MILIARDI DI M<sup>3</sup>**

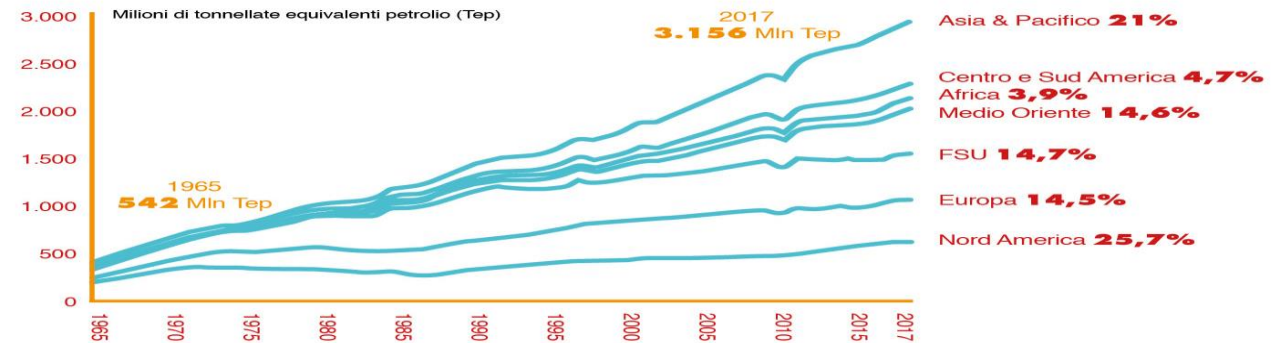
sono le risorse recuperabili

Queste quantità  
sono potenzialmente  
in grado di coprire  
per oltre **200 anni**  
un livello di consumo  
pari a quello attuale.

## I CONSUMI DI GAS NATURALE

**3156 milioni di TEP nel 2017**

è la domanda globale  
di gas naturale che ha segnato una crescita superiore del 67% rispetto alla media del  
periodo 2000-2016 (circa 71 mld mc)



## DAL GAS NATURALE AL GNL

**CIRCA IL 30% DEL GAS NATURALE NEL MONDO VIENE TRASPORTATO IN FORMA LIQUIDA**, con sistemi di compressione alla temperatura di **-161 gradi centigradi**, che permettono di **ridurre di oltre 600 volte il volume** (a pressione atmosferica), con considerevoli vantaggi in termini di ingombro e trasportabilità.



## LA DIFFUSIONE DEL GNL IN EUROPA E IN ITALIA

**2 IN ITALIA,  
I DEPOSITI COSTIERI  
IN COSTRUZIONE  
PER GLI USI DI  
PICCOLA TAGLIA**

**RAVENNA**  
**10.000**  
**METRI CUBI**  
raddoppiabile in funzione  
della domanda

**SANTA GIUSTA,  
ORISTANO**  
**9.000**  
**METRI CUBI**

**OPERATIVI  
ENTRO IL  
2021**

**SPAGNA,  
OLANDA,  
BELGIO,  
FRANCIA,  
PORTOGALLO,  
GRAN BRETAGNA  
I PAESI EUROPEI**

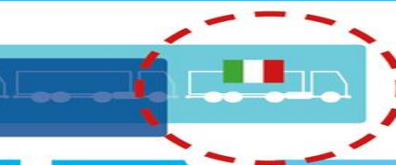
### **DOTATI DI RIGASSIFICATORI**

i cui depositi sono stati adattati al  
prelievo del GNL per il rifornimento  
delle autocisterne e più recentemente  
anche delle navi cisterna.



## MEZZI PESANTI AD ALIMENTAZIONE GNL

**6.000**  
**IMMATRICOLATI  
IN EUROPA**



di cui **2.000**  
**IMMATRICOLATI  
IN ITALIA**



## IL GNL PER IL TRASPORTO STRADALE PESANTE

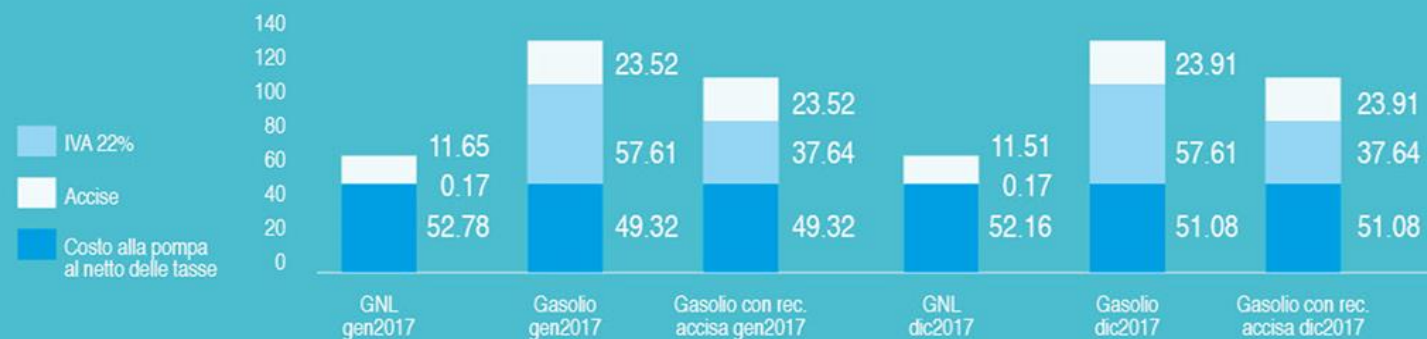
- **Costo più basso alla pompa per il GNL** rispetto al gasolio: 0,15 euro la differenza tra il diesel e il GNL.
- **Un camion a GNL** (rispetto a un equivalente Diesel) costa da 15.000 a 60.000 euro in più, ma **può beneficiare degli incentivi statali pari a circa 20.000 Euro a veicolo**.
- **3 anni è il periodo medio durante il quale un camion a GNL può essere ammortizzato**, considerando una percorrenza media di 100.000 km, il differenziale di prezzo è compensato e il camion a GNL diventa una fonte costante di risparmio, soprattutto per il minor costo del GNL rispetto al gasolio.
- Prestazioni analoghe: oggi un **veicolo industriale a GNL grazie al doppio serbatoio ha un'autonomia fino a 1.600 KM con un pieno**. Inoltre produce meno rumore e vibrazioni rispetto a un analogo modello diesel
- **I motori sono di due tipologie:** a ciclo otto (senza AdBlue) e quelli a ciclo diesel.

## IL PREZZO DEL GNL E LE ACCISE

A gennaio 2015 il costo del GNL era del 38% **inferiore** a quello del gasolio, con un differenziale che ha toccato il picco (44%) a maggio 2015, ed il suo minimo a febbraio 2016 (29%). Ha poi ripreso quota arrivando al 39% nel dicembre 2016 e al **43%** nel dicembre 2017.



## Prezzi normalizzati gasolio autotrazione e GNL alla pompa gennaio e dicembre 2017 (€/MWh)





# Le proposte del Freight

## **1 MIGLIORARE LA SUPPLY CHAIN DEL GNL IN ITALIA**

Serve un piano nazionale operativo che preveda: punti di carico GNL nei rigassificatori di Rovigo e La Spezia e la veloce autorizzazione per quello di Livorno piano nazionale per i depositi costieri la definizione di una normativa per il rifornimento di GNL ship to ship piano per la fornitura di elettricità alle navi ancorate nei porti.

## **2 CERTEZZA SUL PREZZO DEL GNL**

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima ha previsto che le accise sul GNL non mutino fino al 2030, ma agli operatori serve certezza normativa.

## **3 È NECESSARIO AVERE UNA PIANIFICAZIONE STRINGENTE DI RIDUZIONE DELL'USO DELLO ZOLFO PER IL MARE "CHIUSO" MEDITERRANEO**

Particolare attenzione deve essere poi rivolta agli aspetti autorizzativi, che hanno un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera del GNL per il rifornimento delle navi.

## **4 CREARE LE CONDIZIONI PER L'ACCELERAZIONE DELLA PRODUZIONE DI BIO-GAS E QUINDI BIO-GNL**

definire un quadro regolatorio stabile per l'uso del bio-gas e del bio-GNL .

## **5 IL PARCO DEI MEZZI PESANTI ITALIANI È OBSOLETO, OCCORRE INCENTIVARNE IL RINNOVO**

Oltre agli attuali aiuti per l'acquisto dei mezzi, il Governo dovrebbe valutare la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli pesanti alimentati con GNL e bio – GNL, come deciso in Germania per il biennio 2019-2020.

Freight Leaders Council

Grazie per la vostra attenzione e vi ricordo che potete scaricare il Q28 dal nostro sito

**[www.freightleaders.org](http://www.freightleaders.org)**

Per entrare in contatto con noi

Twitter: **@freightleaders**

Linkedin: **[linkedin.com/company/freight-leaders-council](https://www.linkedin.com/company/freight-leaders-council)**

Email: **[presidenza@freightleaders.org](mailto:presidenza@freightleaders.org)**

