

CONSULTAZIONE PIANO DEL MARE 2026-2028

“TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL’INDUSTRIA DEL MARE”

Gli sviluppi geopolitici internazionali degli ultimi anni hanno evidenziato la necessità di **ripensare il mix energetico nazionale e di puntare ulteriormente sulla diversificazione delle rotte e delle fonti di approvvigionamento**. In questo contesto, grazie alla sua flessibilità, il **GNL** ha iniziato a rivestire un ruolo sempre più centrale per la **sicurezza e stabilità del sistema energetico italiano**.

L’Italia negli ultimi anni si è impegnata nello sviluppo di **nuova capacità di rigassificazione**, elemento chiave sia per garantire la completa sostituzione dei volumi storicamente provenienti dalla Russia via tubo sia per massimizzare la posizione privilegiata del Paese al centro delle rotte Mediterranee, facendone un importante hub energetico regionale.

Parallelamente all’incremento di capacità di rigassificazione, risulta necessaria **crescente attenzione alla competitività dei terminali per garantire l’effettivo arrivo in Italia delle forniture**. Il mercato GNL, infatti, essendo per sua natura globale risulta molto sensibile alle dinamiche di prezzo e **l’attrattività dei terminali nazionali avrà un peso determinante nella destinazione finale dei carichi** e di conseguenza sulle quotazioni del mercato italiano.

In questo contesto, il settore marittimo si trova ad affrontare la sfida della decarbonizzazione, con l’inclusione nell’Emission Trading System (ETS) dal 2024, l’introduzione della Fuel EU Maritime e l’istituzione dell’area ECA nel Mediterraneo a partire dal 2025. **L’importanza della diffusione dell’utilizzo di combustibili alternativi** a quelli attualmente maggiormente diffusi appare dunque centrale ed in tal senso sarà fondamentale assicurare la creazione di un **sistema armonizzato e stabile a livello europeo che eviti asimmetrie che rischierebbero di ostacolare la diffusione dei combustibili alternativi e di penalizzare i porti italiani** rispetto a quelli di altri Paesi del Mediterraneo, garantendone quindi competitività e attrattività per operatori nazionali e internazionali.

▪ **GNL e bioGNL**

GNL e bioGNL sono combustibili sempre più rilevanti per la decarbonizzazione competitiva ed efficace del trasporto marittimo ed è quindi fondamentale che il Piano del Mare 2026-2028, in ottica di neutralità tecnologica, tenga in considerazione tali fonti energetiche.

Il GNL consente una riduzione (rispetto ai combustibili tradizionali) di circa il **20% delle emissioni di CO₂**, il **60-90% delle emissioni di NO_x** e di **quasi il 100% di SO_x**. Lo *small scale* LNG è quindi una linea d’intervento principale per permettere uno **sviluppo competitivo e sostenibile dei porti** in ottica internazionale e per garantire una maggiore attrazione di traffici ed investimenti. **L’attuale Piano già menziona il GNL tra le fonti alternative per la transizione energetica e sottolinea la necessità di sviluppare infrastrutture per il bunkeraggio nei porti italiani**, in linea con il Regolamento europeo AFIR (UE 2023/1804).

Occorre quindi individuare linee di intervento, in coerenza con quanto inizialmente previsto dal Fondo Complementare al PNRR, che permettano di **sostenere investimenti nella realizzazione di infrastrutture atte a creare una catena nazionale di depositi di GNL e bioGNL e di rendere maggiormente attrattivi i porti nazionali, con interventi infrastrutturali, logistici e procedurali dedicati**. Al contempo, sarà fondamentale assicurare un adeguato supporto al **settore della domanda**, ad esempio, attraverso un programma di riconversione delle flotte. I benefici economici ed ambientali derivanti consentiranno agli **operatori nazionali**

di risultare maggiormente competitivi sul mercato internazionale, rispettando gli obiettivi emissivi definiti a livello europeo.

È necessario sottolineare inoltre come una **semplificazione degli iter autorizzativi** sia essenziale: una possibilità potrebbe essere quella di creare una **procedura “fast-track”** per autorizzare progetti le cui caratteristiche soddisfino i criteri del Regolamento AFIR e per cui, in linea con quanto previsto per i progetti legati al PNRR, al PNC e al PNIEC, le procedure di VIA o VAS hanno tempistiche di approvazione ridotte.

La diffusione del **bioGNL** si scontra invece con limiti infrastrutturali che potrebbero penalizzare non solo il comparto, ma anche il perseguimento dei target europei di immissione in consumo di carburanti di origine rinnovabile e di riduzione delle emissioni di GHG. L’approvvigionamento di bioGNL da parte degli operatori del *bunkering* dovrebbe avvenire presso le infrastrutture di stoccaggio di GNL; tuttavia, l’offerta di servizi di *small scale* LNG presso tali infrastrutture è al momento quasi inesistente e il sistema è in ritardo, in considerazione del fatto che l’ETS *maritime* è attivo già per le emissioni del 2024 e la Fuel EU Maritime comincerà a trovare applicazione a breve.

È fondamentale quindi **valorizzare tutte le infrastrutture esistenti, inclusi i depositi costieri**, pensati per servire il settore dei trasporti, con un sistema di regole chiare per gli operatori economici che permetta di distribuire bioGNL attraverso le infrastrutture già esistenti per il GNL.

▪ **Bunkeraggio e infrastrutture di rifornimento nei porti**

Il bunkeraggio è un tema centrale per la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo e per garantire la competitività dei porti nazionali. Le difficoltà principali per l’utilizzo su larga scala di questi combustibili derivano dalla forte **necessità di investimento nei porti e nei terminal che gestiscono depositi costieri**. L’importanza di avere un’adeguata rete di stoccaggio e distribuzione è necessaria sia per dare **piena valorizzazione alle dotazioni infrastrutturali già esistenti e in sviluppo per i prodotti gassosi presenti sul demanio marittimo**, sia come ulteriore supporto alla crescita dell’infrastruttura di approvvigionamento del GNL e del bioGNL, con particolare riferimento allo sviluppo dei punti di rifornimento nei porti ed al bunkeraggio di carburante per la navigazione e per il trasporto pesante tramite bettoline.

È poi fondamentale avviare in tempi rapidi, con il coinvolgimento dell’intero *cluster* marittimo nazionale, **la stesura del piano nazionale per lo sviluppo dell’infrastruttura nei porti nazionali per il rifornimento degli altri carburanti alternativi sostenibili**, richiesto ai sensi del Regolamento AFIR.

▪ **Idrogeno e altri carburanti innovativi**

Tra i carburanti innovativi, si ritiene opportuno dare rilievo ai **nuovi utilizzi dell’idrogeno** (oltre alle più note forme di produzione tramite elettrolisi e reforming del biometano), che potrebbero offrire opportunità di sviluppo competitivo all’economia marittima; tra essi, in particolare, l’**idrogeno da ammoniaca** è oggetto di crescente attenzione come possibile vettore energetico per il medio-lungo periodo in diversi settori, incluso quello marittimo. Infatti, l’ammoniaca risulta più sicura e facile da trasportare rispetto all’idrogeno e può essere trasportata con infrastrutture simili a quelle del GNL. La densità energetica più alta per unità di volume rispetto all’idrogeno liquido la rende inoltre più conveniente da trasportare su navi, treni, ecc. L’idrogeno da ammoniaca rappresenta quindi un vettore energetico versatile e promettente soprattutto nei settori marittimo, industriale e nei trasporti pesanti a lunga distanza.

Infine, si aggiungono i **carburanti derivati dall'idrogeno combinato con la CO₂ (e-fuel)**, la cui maturità tecnologica varia sensibilmente in base al tipo di molecola prodotta e all'applicazione finale. In particolare, il **metano sintetico** risulta particolarmente interessante in quanto compatibile con le infrastrutture esistenti del gas naturale e, per mezzo del bilancio di massa, anche le infrastrutture GNL, consentendo un'integrazione più rapida e con costi significativamente inferiori.

▪ **ETS per il settore marittimo**

Al fine di evitare effetti distorsivi e complessità eccessive per il settore marittimo, sarà fondamentale evitare rischi di potenziale doppia tassazione, causata da una non corretta e non coerente sovrapposizione dei diversi strumenti (per esempio, ETS, fuelEU e IMO). Inoltre, sarà necessario operare **un'armonizzazione della normativa e delle regole applicative per la compliance ETS**, in modo da facilitarne il soddisfacimento utilizzando bioGNL certificato da Proof of Sustainability (PoS) o Garanzie d'Origine (GO+), anche di altri Paesi europei.

In questo contesto, risulta strategico valutare di destinare una **parte significativa dei proventi ETS marittimi a progetti infrastrutturali nei porti italiani**, in grado di abilitare l'uso di carburanti alternativi già disponibili e competitivi, come il GNL e bioGNL, garantendo una decarbonizzazione più immediata nonché importanti ricadute a livello ambientale e industriale. In particolare, si fa riferimento a:

- La realizzazione e il potenziamento di depositi costieri di GNL e bioGNL dedicati all'utilizzo nei trasporti (marittimo e terrestre), inclusi i collegamenti intermodali e le soluzioni logistiche connesse;
- Lo sviluppo delle infrastrutture GNL di bunkeraggio (*bunker vessels*) per supportare la diffusione di navi alimentate a GNL nei segmenti RO-RO, RO-PAX e crocieristico;
- La semplificazione procedurale e digitalizzazione dei processi autorizzativi e di monitoraggio relativi al bunkeraggio e alla movimentazione *small scale* di GNL e bioGNL nei porti.

Tale impiego mirato dei proventi ETS garantirebbe non solo la coerenza tra tassazione e obiettivi ambientali, ma anche un ritorno strategico in termini di competitività industriale, sicurezza energetica, attrazione di traffici e riduzione delle emissioni.