



**Audizione presso le Commissioni Riunite VIII (Lavori pubblici, Comunicazioni)
e X (Industria, Commercio, Turismo) del Senato della Repubblica.**

**Memoria di MAREVIVO sullo Schema di Decreto legislativo di attuazione della direttiva
2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, relativo alla
realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.**

18 ottobre 2016

L'associazione ambientalista Marevivo nel ringraziare per questa convocazione esprime il suo apprezzamento sostanziale per il testo dello Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

In particolare, data la "mission" prevalente dell'Associazione, l'apprezzamento è rivolto all'allegato Quadro strategico nazionale dedicato alla fornitura di gas naturale liquefatto (GNL) per la navigazione marittima che potrà favorire il ricorso a un carburante di impatto più contenuto rispetto ai derivati del petrolio oggi prevalentemente utilizzati.

Ragioni di convenienza economica infatti, fanno sì che la maggior parte delle navi commerciali impiegate nelle rotte internazionali utilizzi come combustibile il residuo dei processi di raffinazione del petrolio caratterizzati, tra l'altro, da elevati tenori di zolfo che, diversamente da quanto accade nei paesi dell'Europa del Nord, vengono ancora tollerati dalla normativa vigente in Italia (a questo proposito vale la pena ricordare l'impegno di Marevivo che insieme a Conferenza GNL fin dal luglio 2013 sosteneva l'importanza per l'Italia di adottare gli stessi parametri dell'Europa del Nord).

D'altro canto i motori navali a gas naturale permettono una forte riduzione delle emissioni di inquinanti: in particolare $SO_2 \approx -99\%$ (zolfo presente nel GNL solo in traccia); $NO_x \approx -80\%$. Il GNL è poi compatibile con lo scenario di decarbonizzazione proprio della strategia climatica dell'UE presentando, a parità di energia fornita, una riduzione del tenore di carbonio di oltre il 25% rispetto ai carburanti derivati del petrolio.

Per consentire il passaggio al nuovo combustibile si rende quindi necessaria la realizzazione di una adeguata infrastruttura in mancanza della quale, a parte le apprezzabili eccezioni, non sarà facile che gli armatori investano nella propulsione a gas che potrebbe costituire una vera e propria rivoluzione tecnologica per la filiera navale, e in questa direzione va lo Schema di Decreto all'esame.