



DNV GL Oil & Gas: Uno studio commissionato dall'Emsa sull'utilizzo del GNL come combustibile per navi

di Elinor Turander Media Relations Manager, DNV GL - Oil & Gas

Astrid Folkvord Janbu Responsabile Analisi Comunicazione, DNV GL - Oil & Gas

Traduzione di Gaia Amore (Infornaval)

Oslo, 6 luglio 2016 - Due sono gli ostacoli principali per rifornirsi del GNL come combustibile per navi: sono le lacune del quadro legislativo o regolamentare, e la mancanza di norme uniche, standard. DNV GL ha intrapreso un'analisi e una valutazione identificare le lacune ancora esistenti per il completamento di un quadro a livello europeo per la distribuzione di GNL marino, bunkeraggio e l'uso. Il rapporto fa parte di uno "Studio sulla realizzazione di un quadro UE sulle navi metaniere-alimentato e la sua relativa infrastruttura di fornitura di combustibile", commissionato dalla Commissione europea, Direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE).

Il rapporto di DNV GL si basa su uno studio commissionato da EMSA [2]. Esso fornisce una panoramica delle norme vigenti, le norme ed i regolamenti che disciplinano la catena di fornitura di GNL marittimo, un gap di analisi da individuare nel quadro normativo al fine di rendere il GNL bunkeraggio e LNG alimentato per navi fattibile in Europa, una serie di raccomandazioni di indirizzamento le lacune individuate, e una valutazione di impatto delle raccomandazioni e delle azioni prioritarie.

"La valutazione di DNV GL delle attuali regole, norme e linee guida mostrano che da un punto di vista giuridico, non ci sono rimasti showstoppers importanti per l'uso di LNG come combustibile - sia per navi che fanno e navi della navigazione interna - né per la distribuzione di GNL strutture bunker ", dice Martin Layfield, leader del segmento globale della catena del valore del gas, DNV GL - Oil & Gas.

"Nei mesi novembre i membri europei dovranno presentare le loro politiche nazionali che utilizzano le raccomandazioni del rapporto. DNV GL ha consigliato all'UE di attuare uno scenario di armonizzazione bassa / moderata come l'opzione politica più praticabile che consentirà agli Stati membri di recepire la direttiva sui carburanti alternativi con un 'tocco leggero'. Ciò consentirà di ridurre lo sforzo di implementazione, ritardi e oneri amministrativi, pur consentendo la standardizzazione, "continua.

“I prossimi tre decenni vedranno un notevole aumento della domanda di energia. Allo stesso tempo, una grande parte del mondo si aspetta un’energia più verde, più affidabile e più conveniente. Questo è quello che noi chiamiamo il ‘trilemma’ energetico. Il gas naturale ha un ruolo chiave da svolgere nel futuro mix energetico e l’Europa continuerà ad essere un importante hub di importazione di GNL “, dice Liv Hovem, responsabile regionale, continentale Europa, Nord e Africa orientale per DNV GL – Oil & Gas.

“DNV GL è già alla guida di armonizzare attraverso una pratica consigliata per il GNL bunkeraggio ed è ben posizionata per sostenere gli Stati membri, nonché le autorità portuali e l’industria per una guida piu’ ampia per l’adozione nella loro legislazione, più o meno allo stesso modo in cui stiamo facendo con l’industria, sulla direttiva UE in mare aperto “, continua.

Det Norske Veritas ha recentemente pubblicato un “Metodo raccomandato per lo sviluppo e la gestione di strutture per GNL Bunkering”, la prima guida del settore sulla necessità di garantire un elevato livello di sicurezza, d’integrità e’affidabilità nella progettazione e le operazioni degli impianti del GNL per bunkeraggio “.

DNV GL ha anche contribuito alla relazione dell’UE sulla creazione della consapevolezza sui rischi di GNL e opportunità, con PwC come principale contributore.