

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dopo il Gnl gli armatori italiani guardano con interesse ad ammoniaca e idrogeno

Nicola Capuzzo · Monday, May 11th, 2020

Recentemente [Rina e Snam hanno annunciato un'alleanza](#) per studiare insieme produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno, nonché un suo utilizzo come carburante per le navi. Wartsila ha reso noto che i suoi motori e i generatori a gas destinati sia alla generazione elettrica che alla propulsione navale, attualmente già in grado di utilizzare come carburante biometano, potranno presto bruciare idrogeno green prodotto da [rinnovabili](#), azzerando quindi le proprie emissioni di CO2. Sempre negli ultimi giorni un consorzio di aziende giapponesi (fra cui il cantiere navale Imabari) ha avviato [un progetto per realizzare navi oceaniche alimentate ad ammoniaca](#), una delle forme con cui può essere trasportato e utilizzato l'idrogeno.

A cercare di dare qualche indicazione su quale sarà il carburante pulito del futuro per le navi ci ha provato Mario Mattioli, presidente di Confitarma e armatore di navi gasiere con la società Synergas, che [alla nuova testata online Hydro News ha detto](#): “Il trasporto marittimo guarda da tempo all'utilizzo di un combustibile ‘pulito’: non solo Gnl ma anche metanolo e, per il futuro, ammoniaca e idrogeno. Ogni scelta naturalmente presenta dei pro e dei contro e ogni cambiamento per essere attuato richiede una serie di condizioni, come ha già dimostrato il passaggio alla soluzione transitoria del Gnl. Ecco perché, guardando al futuro è necessaria una visione d'insieme legata a produzione, trasporto, distribuzione, stoccaggio a bordo e infine utilizzo”.

In prospettiva, secondo il presidente di Confitarma, “l'ammoniaca sembrerebbe avere alcuni vantaggi, anche rispetto allo stesso idrogeno: è già utilizzata nei fertilizzanti e quindi esistono già strutture di produzione e distribuzione a livello mondiale. Inoltre, si tratta di una sostanza che non richiede stoccaggio criogenico, cioè di essere conservata a temperature molto fredde (l'idrogeno invece deve essere immagazzinato a una temperatura di 235 gradi sotto lo zero). Quindi potrebbe essere una soluzione. Va comunque ricordato che si tratta di un vettore piuttosto che di un combustibile, in grado di fornire energia attraverso le cosiddette celle a combustibile”.

A proposito invece dell'idrogeno Mattioli ha spiegato che “per le attuali conoscenze sembra una delle migliori opzioni possibili, ma occorre approfondire alcuni aspetti per il suo utilizzo in un possibile scenario a medio e lungo termine”. Uno di questi è la disponibilità: “Al momento il 96% dell'idrogeno è prodotto con un processo industriale (reforming) e solo il 4% per elettrolisi; il 50% è destinato alla produzione di urea, il 30% alle raffinerie e il 10% alla produzione di metanolo. Solo una piccolissima parte è utilizzata per altri scopi”. Quali sono al momento le principali

criticità?

Poi c'è una questione legata al costo che potrà avere questo combustibile: "Bisogna sempre ricordare che il trasporto marittimo risponde soprattutto anche alle regole del mercato. Sicché, se da un lato si dovrà ottemperare a norme sempre più stringenti sulle emissioni, dall'altro si dovrà optare per scelte vantaggiose e competitive, dato che dovranno essere previste spese di installazione, manutenzione e infine formazione del personale". Dal punto di vista tecnico, inoltre, ci sono alcune criticità "intrinseche dell'idrogeno, che certamente produce una maggiore 'energia', ma ha anche un volume significativamente maggiore rispetto ad altri combustibili. Ciò comporta fondamentali problemi di stoccaggio e trasporto cui vanno associati gli altri problemi propri anche agli altri gas". Alla stregua del gas naturale liquefatto va poi esaminata la possibilità di utilizzo per i vari tipi di navi che operano nei più diversi scenari. "Sicuramente gli armatori sono molto interessati e anche Confitarma segue costantemente questa evoluzione informando sistematicamente i propri associati".

Leggi l'[intervista completa di Mario Mattioli, presidente di Confitarma, su Hydro News](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 11th, 2020 at 1:09 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.