

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'idrogeno come combustibile marittimo resta caro

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 14th, 2023

“L'idrogeno è un combustibile con un potenziale in termini di decarbonizzazione e, poiché è stato prodotto e utilizzato in altre industrie, come quella petrolchimica e della produzione automobilistica, un primo passo sarebbe quello di valutare ed eventualmente adottare alcune pratiche esistenti per applicazioni marine. Le maggiori sfide del momento, a parte la disponibilità di idrogeno verde su larga scala, è il costo per lo sviluppo dell'infrastruttura di rifornimento dell'idrogeno per le navi, nonché del sistema di serbatoi per immagazzinare idrogeno a bordo”.

È questa la conclusione dell'approfondito [studio pubblicato](#) dall'Emsa e dedicato al “potenziale dell'idrogeno come carburante marittimo”.

Riguardo ai costi puramente armatoriali, Emsa è convinta che la capacità di stoccaggio dell'idrogeno, sia allo stato liquido che compresso, rappresenterà sicuramente una sfida per alcuni tipi di navi. “Le navi che operano su rotte costiere a corto raggio hanno un potenziale maggiore per adottare l'idrogeno come combustibile perché la loro frequenza di scali portuali e di rifornimenti consente di ridimensionare il problema dell'immagazzinamento a bordo”. Ovviamente quando la logistica dei rifornimenti da terra sarà adeguata.

Sul lungo raggio i costi a carico dell'armatore restano una barriera, anche se destinata ad evolvere nel tempo. Per i traghetti, evidenzia ad esempio Emsa, i costi di una newbuilding alimentata ad idrogeno nel 2030 saranno ancora il triplo di quelli per una nave ad alimentazione tradizionale e superiori di circa il 20-30% nel 2050. Valori inferiori in caso di 'idrogeno blu' (quello cioè prodotto da fonti fossili ma con cattura della Co2): il doppio nel 2030 e circa alla pari nel 2050. Ciò naturalmente nell'ipotesi di mantenimento degli attuali meccanismi di tassazione delle emissioni di carbonio (ad esempio il sistema Ets).

Ciononostante, anche considerando che i costi dell'adeguamento all'uso di idrogeno di navi esistenti sono circa il doppio rispetto all'acquisto di unità nuove di pari capacità, conclude Emsa, “senza misure politiche volte a colmare il divario di prezzo o a obbligare le navi a utilizzare carburanti verdi, è improbabile che nel prossimo decennio si verifichi una transizione verso l'idrogeno con il suo impatto di Co2 basso o nullo. La domanda del mercato per il trasporto marittimo senza emissioni di carbonio potrebbe essere un modo complementare o alternativo per realizzare una transizione verso i carburanti verdi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 14th, 2023 at 8:30 pm and is filed under [Navi](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.