

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La World Bank dice stop agli stimoli pubblici per il Gnl nel trasporto marittimo. Il futuro sono ammoniaca e idrogeno

Nicola Capuzzo · Monday, April 19th, 2021

“Il carburante del futuro per il trasporto marittimo non sarà il gas naturale liquefatto ma l’ammonica e l’idrogeno. I governi farebbero meglio dunque a sospendere ogni iniziativa di supporto pubblico per lo sviluppo del Gnl”. [Il messaggio arriva dalla World Bank](#) che dedica una serie di report, in collaborazione con la University of Maritime Advisory Services, proprio al tema dei ‘green fuel’ per il trasporto marittimo affermando esplicitamente che “i governi dovrebbero evitare di elargire ulteriori aiuti pubblici al Gnl riconsiderando le proprie misure di stimolo”. A proposito del gas naturale liquefatto, uno dei report lo considera come una buona soluzione solo per la transizione verso alternative ‘zero-carbon’ dopo il 2030. Più interessante semmai un utilizzo del gas naturale liquefatto come componente per produrre idrogeno-blu o ammoniaca.

La World bank mette in evidenza anche le opportunità che potranno sorgere in futuro sia per paesi in via di sviluppo che già sviluppati poiché si aprirà un mercato potenzialmente del valore di oltre 1 bilione di dollari mentre non saranno più solo pochi Paesi a spartirsi la torta del mercato (com’è invece avvenuto finora a beneficio di quei pochi territori con ampie riserve di petrolio da estrarre). Fra le nazioni con interessanti prospettive di sviluppo nella produzione di ammoniaca come carburante per il trasporto marittimo dal 2050 la World Bank segnala ad esempio Brasile, India, Malesia e Mauritius.

Nel frattempo che questo scenario e la conseguente transizione prenda ferma il mercato del bunker, [secondo quanto riporta Platts](#), sta oggi sempre di più consolidandosi in pochi hub con un market share crescente. Panama, Rotterdam e Singapore rimangono leader a livello globale e hanno visto crescere nel 2020 i rispettivi volumi di carburante venduto alle navi. In prospettiva futura la transizione verso nuovi carburanti dovrebbe ulteriormente concentrare l’offerta nelle mani di pochi scali. In Europa nei porti di Algeciras, Anversa, Gibilterra e Rotterdam esistono stazioni di rifornimento per il Gpl mentre hub per il bunkering di metanolo sono stati progettati ad Anversa e a Rotterdam. Secondo l’International Energy Agency nel 2070 l’80% del mercato dei carburanti navali sarà rappresentato da ammoniaca, biofuel e idrogeno (lo shipping a sua volta ‘consumerà’ circa il 13% della produzione mondiale di idrogeno).

Maersk mira a essere la prima compagnia di navigazione al mondo a utilizzare una nave carbon-neutral nel 2023 grazie a una nave feeder da 2.000 Teu alimentata a metanolo. S&P Global Platts Analytics ricorda però che i carburanti green per il trasporto marittimi sono in una fase iniziale di

studio e sviluppo per cui i bunker derivati dal petrolio rimarranno dominanti ancora per diversi anni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, April 19th, 2021 at 11:50 am 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.