

# «Il gas naturale non serve ci vuole l'idrogeno verde»

**Le soluzioni pulite esistono, ma l'Europa deve introdurre incentivi per spingere gli armatori a scegliere e-fuel e non gas**

D.PAS.

■ ■ «Nel 2030 un quarto della flotta europea sarà alimentata a gas naturale e questo rischia di renderci dipendenti dal metano per altri decenni, senza alcun beneficio per il clima». Secondo un documento diffuso ieri da *Transport & Environment* (T&E) la strategia della Commissione europea *Fuel UE Maritime* che ammette tra i combustibili alternativi anche quelli a basso contenuto di carbonio come il Gnl (gas naturale liquefatto, che è composto quasi interamente da metano), rischia di prolungare all'infinito la cosiddetta transizione, per mare come per terra.

«IL COMPARTO DEL TRASPORTO marittimo, uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico, è fortemente dipendente dai combustibili fossili. La vecchia narrativa del gas come carburante di transizione però non regge più – dichiara Delphine Gozillon, esperta di navigazione sostenibile di T&E – non possiamo permetterci di passare da un combustibile fossile ad un altro. Così non raggiungeremo mai il target di emissioni zero entro il 2050: con più metano in atmosfera il pianeta non può che scaldarsi più in fretta».

**LA STRATEGIA FUEL UE Maritime**, in discussione al Parlamento Europeo e al Consiglio, indica che i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbero rappresentare tra il 6% e il 9% del mix di combustibili per il trasporto marittimo internazionale nel 2030 e tra l'86% e l'88% entro il 2050. Con questi livelli, secondo T&E, gli armatori non saranno per niente incentivati al passaggio a combustibili davvero alternativi come l'idroge-

no verde o i combustibili a base di idrogeno verde, come l'ammoniaca, i cosiddetti *e-fuels*, considerati cruciali per la decarbonizzazione anche dall'Ue.

**SENZA OBBLIGHI, SI POTRA'** continuare con il gas anche fino al 2040. Poi però, per raggiungere la neutralità climatica nel 2050, occorrerà tagliare le emissioni del settore marittimo dell'87% in un decennio, e sarà troppo tardi.

**SECONDO GOZILLON** «il legislatore europeo dovrebbe invece introdurre quote e incentivi per incrementare la domanda di *e-fuels*. Le soluzioni davvero pulite esistono, ma attualmente sono troppo costose. Se cominciamo ora a sostenere la domanda, possiamo davvero rendere pulito il settore della navigazione del futuro. Se invece sprechiamo tempo prezioso continuando ad usare il gas, certo che la transizione sembrerà sempre lontana». T&E raccomanda di imporre un obiettivo del 6% per l'utilizzo di *e-fuel* entro il 2030 come il modo più semplice per garantire la domanda di carburanti sostenibili: senza questa quota minima e obiettivi più severi per i gas serra, la piena decarbonizzazione entro il 2050 sarà probabilmente fuori portata.

**PER IL PRESIDENTE** di Assarmatori, Stefano Messina «idrogeno e ammoniaca, ma in buona parte anche il Gnl, sono ancora in fase largamente sperimentale per il trasporto marittimo. Non ci sono ancora capacità produttive, di stoccaggio e di distribuzione per pensare a un loro utilizzo su larga scala nell'immediato futuro, ma di certo la ricerca in questo senso deve andare avanti».

**SPERIMENTALI SÌ', MA GIÀ'** in porto: tra Oslo e la città tedesca di Kiel fa la spola il *Color Fantasy*, un traghetto norvegese alimentato ad ammoniaca. Il progetto NoGas (Nordic Green Ammonia Powered Ships) sta costruendo un'altra nave alimentata da ammoniaca verde che entrerà in servizio entro il 2025. Sempre in Norvegia si sperimenta come superare definitivamente la transizione del Gnl proprio grazie all'ammoniaca: le aziende Wärtsilä e Grieg Edge, hanno in cantiere una nave cisterna alimentata ad ammoniaca che intendono varare entro il 2024, la *MS Green Ammonia*, che trasporterà ammoniaca destinata ad alimentare le navi in alcuni porti. Secondo i progettisti saranno le navi con motori *dual-fuel* alimentate a Gnl a poter utilizzare un blend di Gnl e ammoniaca verde, e quindi abbattere le emissioni.

**INTANTO UN PASSO IN AVANTI** sulla strada dell'idrogeno si fa anche in Italia: ieri il ministro Roberto Cingolani ha reso noto che nel secondo trimestre di quest'anno saranno assegnate le risorse previste nel Pnrr per la realizzazione di una *giga-factory* di elettrolizzatori per la produzione di idrogeno verde.

