

Spesi ogni anno 1,9 miliardi di dollari in nuove tecnologie. Pesano le norme sempre più restrittive.

Armatori, corsa all'energia verde

In Germania varata la prima nave a idrogeno da 5 mln di euro



La nave dotata di vela consente di abbattere i consumi

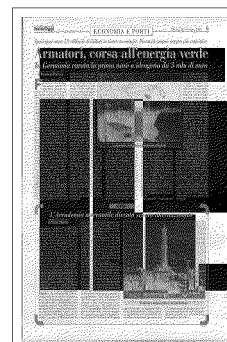
DI VALENTINA PUGLIANI

Forzata, ma pur sempre una svolta storica. Almeno un quarto dei principali gruppi armatoriali al mondo, secondo un recente studio della banca HypoVereinsbank, nell'ultimo anno ha deciso di investire forti risorse in «tecnologie verdi». Ridurre l'impatto ambientale generato dal trasporto marittimo e abbattere i costi del carburante: questo il doppio fine degli operatori dello shipping. Per raggiungere l'obiettivo, una compagnia di navigazione su quattro ha scelto di formare personale ad hoc. Ma sono molti di più, 94 su 100 per l'esattezza, gli armatori che, interpellati da HypoVereinsbank, hanno ammesso di considerare «di fondamentale importanza» per il prossimo futuro il ricorso a motori più efficienti e meno inquinanti, mentre 86 su 100 hanno definito «inevitabile» la progettazione di scafi e sistemi propulsivi capaci di abbattere i consumi di carburante.

Sorprendente, poi, è il dato relativo a «skysails» (nella foto): 23 armatori su 100 si sono detti disponibili a installare, almeno su una parte della propria flotta, il sistema ideato da GmbH & company che consiste in una gigantesca vela in grado di sfruttare il vento e ridurre i consumi

delle navi mercantili del 10-15%. Navi porta-container e petroliere a vela, ma non solo. Lo scorso 29 agosto, ad Amburgo, è stata varata la prima unità passeggeri al mondo alimentata a idrogeno, la «Ms Alsterwasser». La nave, costata oltre cinque milioni di euro finanziati in parte dall'Unione europea, riceverà l'energia necessaria alla navigazione da due «fuel cell», due pile a combustibile, prodotte dalla Proton Motor e pesanti mezza tonnellata ciascuna. La combustione tra idrogeno e ossigeno produrrà l'energia elettrica in grado di fare girare le eliche della nave. Unico prodotto di scarto della reazione chimica sarà il vapore acqueo, assolutamente non inquinante. L'imbarcazione dovrà fare rifornimento di idrogeno ogni tre giorni circa. La «Ms Alsterwasser», lunga oltre 25 metri e in grado di trasportare oltre un centinaio di persone, navigherà le acque dell'Alster, un affluente del fiume Elba. I motori a idrogeno non inquinano e sono molto più silenziosi rispetto al gasolio: non a caso sono utilizzati anche dalla marina tedesca per alimentare i sommergibili.

Ma la sostenibilità del trasporto marittimo, al di là dell'oggettivo problema dei consumi di carburante, resta una delle priorità del mondo armatoriale anche a causa delle norme sempre più restrittive imposte dall'International maritime organisation, l'ente di politica marittima facente capo all'Onu, e dalle autorità portuali. «Sono sempre di più i porti nei quali le nostre navi non possono attraccare a causa dei regolamenti locali introdotti a tutela dell'ambiente marino e atmosferico», si lamentano molti armatori. Anche per questo i costi a carico delle compagnie di navigazione relativi alla protezione del mare sono cresciuti sensibilmente, fino a raggiungere quota 1,9 miliardi di dollari l'anno. Secondo gli esperti, però, la strada da percorrere è ancora lunga. Molte delle navi in circolazione, grazie a



una manutenzione migliore, potrebbero risparmiare il 30% del carburante, vale a dire mediamente 5.800 dollari al giorno.

A parziale consolazione del mondo dello shipping l'ultima denuncia dell'Ipcc, il comitato intergovernativo delle Nazioni unite sui cambiamenti climatici, secondo il quale l'allevamento di bestiame sarebbe responsabile dell'inquinamento atmosferico in percentuale maggiore rispetto al trasporto. Secondo il presidente di questo organismo, **Rajendra Pachauri**, le emissioni dirette provocate dal ciclo della produzione della carne ammontano a circa il 18% delle emissioni totali di gas nel mondo. Una quota enorme, superiore a quella del settore dei trasporti, che si attesta al 13%. Intervenendo al congresso degli animalisti del Compassion World Farming a Londra, l'economista indiano ha segnalato come la produzione di un chilogrammo di carne causi emissioni equivalenti a 36,4 chili di anidride carbonica. L'allevamento e il trasporto di animali inoltre richiedono, per ogni chilo di carne, la stessa energia necessaria per mantenere accesa una lampadina da 100 watt per quasi tre settimane. «Poca roba, rispetto alle emissioni provocate da una nave», ha spiegato.