

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Maersk si affida alla startup danese di Bill Gates per la propulsione a metanolo

Nicola Capuzzo · Thursday, September 1st, 2022

Per combattere le emissioni di Co2 anche nei trasporti marittimi sono molte le società che sperimentano varie tecnologie e su questo tema, il fondo creato quattro anni fa da Bill Gates insieme ad altri miliardari di fama mondiale per combattere i cambiamenti climatici, sostiene che oggi sia il metanolo il carburante verde ideale per il trasporto marittimo globale.

L'emissione di anidride carbonica procurata dal trasporto marittimo nel 2021 ha toccato la punta record di 936 milioni di tonnellate (dati BloombergNEF) che rappresenta il 3% delle emissioni globali di Co2, una produzione superiore a quella annua del paese europeo più industrializzato: la Germania.

A contrastare questo tipo di inquinamento potrebbero quindi essere i nuovi motori a metanolo. Più nel dettaglio: il metanolo può essere prodotto dal gas naturale o dalla biomassa, o con la combinazione dell'anidride carbonica con l'idrogeno. Fra le società che stanno intentando il percorso verso il metanolo c'è la startup danese Blue World Technologies che ha appena raccolto 37 milioni di euro da investitori tra cui Breakthrough Energy Ventures, appunto il fondo di Bill Gates, per cercare di scalare la produzione di un nuovo sistema che potrebbe alimentare grandi navi utilizzando questa sostanza.

Il metanolo può essere infatti bruciato semplicemente in un motore come i carburanti a base di petrolio – e alcune case automobilistiche lo hanno già sperimentato. Ma estrarre le molecole di idrogeno dal metanolo e farle passare attraverso una cella a combustibile è la tecnica più efficiente, tanto da far stimare da Blue World un risparmio fino al 30% di carburante rispetto a quella del motore a combustione.

Anders Korsgaard, amministratore delegato di Blue World, consapevole comunque del costo più alto di questo combustibile verde, ha dichiarato che perlomeno inizialmente serviranno incentivi per farlo utilizzare alle navi cargo e poi l'impegno della start up sarà orientato a far sì che di questi incentivi non ce ne sia più il bisogno.

Utilizzare il metanolo per questi usi significa normalmente farlo passare attraverso un dispositivo noto come *reformer* per estrarre l'idrogeno, che viene poi consumato attraverso la cella a combustibile. La start up ha invece sviluppato una cella a combustibile ad alta temperatura in grado

di assorbire una miscela di gas direttamente dal *reformer*, incluse piccole quantità di monossido di carbonio che rovinerebbero una normale cella commerciale: riesce così a produrre solo acqua e anidride carbonica, che possono essere compressi, immagazzinati e successivamente combinati con l'idrogeno per produrre altro metanolo. Il risultato è quello di aver creato, probabilmente, la modalità di utilizzo più economica e più pulita.

La tecnologia è ancora in fase iniziale, ma con il nuovo investimento Blue World ritiene che sarà presto in grado di ricevere grandi ordini. In un anno potrebbe essere prodotto un numero di celle a combustibile sufficiente ad alimentare cinque grandi navi container per poi – secondo Korsgaard – decuplicare la produzione entro il 2024. Condizioni che renderebbero Blue World interessante per A.P. Moller – Maersk A/S che ha già stanziato ben 2,1 miliardi di dollari per dodici navi in grado di funzionare a metanolo che saranno consegnate da inizio 2024.

Berit Hinnemann, responsabile di Maersk, in un'intervista ha dichiarato: “Avevamo bisogno di avere un impatto positivo dal lato ecologico già in questo decennio e il metanolo verde, secondo noi, è una soluzione. Stiamo esaminando la tecnologia delle celle a combustibile: in questo settore vedremo molte innovazioni”.

Le prime navi ordinate dalla compagna danese avranno dunque motori che bruciano metanolo, ma le celle a combustibile sono già all'esame per potenziali ordini futuri, ha detto Hinnemann, anche per la capacità di utilizzare il carburante in modo più efficiente; e dato che le fonti verdi di metanolo sono molto più costose dei combustibili fossili, qualsiasi efficienza è preziosa.

Altre innovazioni sono comunque al vaglio della compagnia per ottenere la massima decarbonizzazione, tra le quali anche l'ammoniaca verde. Con il primo lotto di nuove navi le emissioni totali caleranno comunque del 4% rispetto a quelle del 2021, intanto l'impegno di Maersk è di equipaggiare ogni nuova nave in modo da ottenere emissioni di carbonio pari a zero entro il 2050 e per riuscirci dovrà investire ancora in molte nuove costruzioni a basso impatto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, September 1st, 2022 at 8:00 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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