«Gnl, il combustibile del futuro per le navi da carico»

Alimentare le navi da carico di medie dimensioni e a lungo raggio con gas naturale liquefatto e non con i combustibili tradizionali, per ridurre i costi del trasporto marittimo e abbattere le emissioni inquinanti. È l'obiettivo del progetto "NGShiP" realizzato da un gruppo di ricerca, del quale fanno parte la Wärtsilä Italia (capofila), le Università di Trieste e Udine, Area Science Park, Rina Services, Cenergy, Navalprogetti ed Energy Automation, che si e' presentato ieri, nel corso della prima giornata del 67.mo congresso dell'Associazione termotecnica italiana, in programma al Savoia fino a venerdì. «Importanti innovazioni si prospettano per il futuro del trasporto marittimo, anche sotto la spinta delle nuove normative internazionali - è stato ribadito nel corso della presentazione - che impongono, a partire dal 2015, una drastica riduzione degli agenti inquinanti derivanti dalla propulsione navale. Questo gruppo di studio ha realizzato un nuovo concetto di nave a gas naturale liquefatto ecologica, in grado di eliminare l'emissione in atmosfera di ossidi di zolfo e particolato e di ridurre le emissioni di CO_2 e ossidi d'azoto rispettivamente del 25 e dell'85 per cento». Ecco che da un lato si taglierà il costo del rifornimento attuale, a base di olio combustibile, il cui rincaro potrebbe raggiungere a breve il 60 per cento, con una spesa aggiuntiva di 300 dollari per tonnellata. Dall'altro, si rispetterà l'esigenza di salvaguardare l'ambiente, con la drastica riduzione degli inquinanti dal 2015, dapprima nelle cosiddette zone Eca (Emission Controlled Area), comprendenti il Mar Baltico e le coste Usa, con un possibile ampliamento al Mediterraneo e ad alcuni dei più importanti porti asiatici come Singapore e all'Oceania e poi, dal 2020, in tutto il mondo. «L'utilizzo del Gnl porta indubbi vantaggi - così Rodolfo Taccani, dell'Università di Trieste - sia in termini di abbattimento delle emissioni sia di risparmio, considerando che il suo costo rispetto ai combustibili tradizionali è inferiore e destinato a scendere ulteriormente». "NGShiP" consente di ridurre i costi di gestione della nave fino al 40 per cento rispetto all'utilizzo di combustibili a basso contenuto di zolfo. «L'esperienza di Wärtsilä nella costruzione di motori a gas dual-fuel è ormai consolidata - ha sottolineato Yves Bui, capo progetto NGShiP della Wärtsilä - ma avevamo bisogno di confrontarci con un team di ricercatori molto qualificati.

Ugo Salvini

Un traghetto ormeggiato in Porto, a Trieste, in una foto d'archivio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Taglio basso