

Transizione green: 2023 anno di svolta per le navi a metanolo.

“I principali vettori marittimi mondiali stanno prendendo decisamente in considerazione la sostenibilità quando ordinano nuove navi. Più della metà della capacità di trasporto ordinata è destinata a navi ecologiche”.

Parola di Drewry Shipping Consultants, fonte autorevole per il settore marittimo internazionale, che riassume con queste poche righe il presente, ma soprattutto il futuro del trasporto marittimo internazionale.

Tutte le grandi compagnie marittime si stanno muovendo in questa direzione: basti pensare alla francese [Cma Cgm](#), che ha superato Msc nella classifica dei vettori globali per la maggior capacità di navi a basse (o zero) emissioni di gas serra.

La capacità totale di navi portacontainer “green” di Cma Cgm, stando ai dati di Clarksons Research, è ora pari a 997mila Teu, se consideriamo anche quelle in grado di essere alimentate a Gnl (ovvero metanolo o idrogeno) contro i 976mila Teu di Msc.

Nei mesi scorsi anche [Evergreen e Cosco](#) hanno effettuato un considerevole ordine “verde”, con quest’ultima che già da tempo investe in materia, come confermano i quasi 3 miliardi di dollari spesi nel 2022 per 12 navi portacontainer da 24.000 Teu a doppia alimentazione a metanolo.

Ultima in ordine temporale [Ocean Network Express](#) (ONE), che ha recentemente firmato un contratto con i cantieri navali Jiangnan Shipyard e Yangzijiang Shipbuilding per la costruzione di 12 navi portacontainer da 13.000 Teu a doppia alimentazione, in consegna dal 2027. Si tratta delle prime navi portacontainer a doppio carburante a metanolo della flotta di ONE, segno che anche per il colosso giapponese i tempi sono maturi.

A tutte queste si aggiungono anche le 6 navi da 9.000 Teu ordinate da [Maersk](#) in estate, per un 2023 che è stato un vero e proprio anno di svolta per gli ordini di navi alimentate a metanolo: secondo le ultime statistiche di [Dnv](#) in 12 mesi sono state ordinate 138 unità, contro le appena 35 del 2022.

Il metanolo è diventato talmente popolare da essere considerato oramai alla pari del gas naturale liquefatto (Lng), che ha visto nel 2023 “solo” 130 ordini.

Il metanolo come carburante.

Numeri davvero importanti, ma che non sorprendono più di tanto, in quanto [il metanolo risulta essere 100% sicuro](#), a combustione pulita, tecnologicamente testato, conveniente e disponibile a livello globale.

Un suo utilizzo cospicuo e costante porterebbe a soddisfare le nuove normative ambientali dell’Organizzazione Marittima Internazionale, riducendo del 99% le emissioni di ossido di azoto, dell’80% quelle di zolfo, del 95% di particolato e del 15% quelle di anidride carbonica.

Un carburante assolutamente conveniente per l’ambiente, dunque, ma anche per le finanze, in quanto ha costi molto competitivi rispetto agli altri combustibili a basso tenore di carbonio, ai

quali abbina procedure di stoccaggio molto simili a quelle dei carburanti tradizionali, rendendo necessarie solo piccole modifiche per convertire l'infrastruttura.

Fonti:

- *Cma Cgm supera Msc nell'orderbook di nuove navi green*, shippingitaly.it
- *Cosco investe 2,9 miliardi in nuove navi a metanolo*, shppingitaly.it
- *One, nel 2027 pronte 12 portacontainer a doppia alimentazione con metanolo*, shipmag.it
- *La transizione verde di Maersk, ordinate sei navi a metanolo*, themeditelegraph.com
- *Nel 2023 ordinate 138 navi alimentate a metanolo*, shipmag.it