

## Il trasporto via nave inquina di meno?

LUCY SIEGLE, THE OBSERVER, GRAN BRETAGNA. ILLUSTRAZIONE DI ALE & ALE

Verso la fine degli anni ottanta la scuola ci portò in gita a visitare il porto di Dublino e vidi una nave carica di container appena arrivata dal Giappone. Era enorme, ma decisamente piccola accanto alle gigantesche portacontainer di oggi.

Rispetto al peso del carico, il trasporto via mare è meno inquinante di quello aereo, ma questo non significa affatto che sia ecologico. Le emissioni prodotte dalle navi mercantili rappresentano il 5 per cento di tutte quelle prodotte su scala mondiale e raggiungono punte di 600-800 tonnellate di anidride carbonica ogni anno. Il 70 per cento delle emissioni dei transatlantici mercantili sono rilasciate in prossimità della costa, dove il loro impatto si fa sentire di più. Le piogge acide, infatti, provocano a lungo andare una profonda erosione delle fasce costiere. Secondo alcuni esperti, l'industria navale non ha fatto grandi sforzi per ridurre i danni all'ambiente, mentre gli altri settori del trasporto (inclusa l'aeronautica) sono riusciti a diminuire, anche in modo significativo, le proprie emissioni. Usare navi più grandi non serve a nulla. I megabastimenti più moderni hanno un sistema per il recupero del calore, ma non serve a molto: è come dotare un potente fuoristrada di un orologio a energia solare. Le dimensioni e il tonnella-



### Il 5 per cento delle emissioni totali di CO2 è prodotto dalle navi mercantili

gio delle supernavi, invece, uniti all'incremento del traffico navale (ogni anno i container trasportati nel mondo sono 200 milioni), stanno influenzando in modo determinante l'espansione di porti e idrovie. Il previsto allargamento del canale di Panama sarà un'autentica catastrofe per la biodiversità del vicino Cerro Paraiso.

Forse riusciremmo a digerire meglio quest'amara pillola, se nei container ci fossero almeno dei beni utili, come per esempio i pannelli solari o i calzini di lana per gli orfani. Ma quando, nel 2006, la nave Napoli si è arenata al largo

delle coste del Devon, in Inghilterra, dalla sua stiva è fuoriuscito il consueto carico di cianfrusaglie, pneumatici e giocattoli, insieme a 200 tonnellate di olio pesante combustibile.

La diffusione delle megaportacontainer e l'aggravarsi dell'impronta ecologica prodotta dai trasporti navali dipendono direttamente dalla continua crescita dei nostri consumi. Qualcuno obietterà che quelle stesse navi, però, nel loro viaggio di ritorno, trasporteranno un cospicuo carico di spazzatura verso la Cina, dove va a finire gran parte dei nostri rifiuti destinati al riciclaggio. Ma è una considerazione del tutto fuorviante, perché nel 75 per cento dei casi i container che tornano indietro saranno pieni di qualcosa, fosse anche spazzatura.

Per ironia della sorte, parallelamente alla temperatura del pianeta, cresce anche lo spazio di manovra per le rotte mercantili e la possibilità di aprirne di nuove. Lo scioglimento dei ghiacci nelle regioni artiche canadesi consentirà presto alle navi di andare dall'Europa all'Estremo Oriente senza passare dal canale di Suez o di Panama, riducendo il consumo di carburante e le emissioni delle supernavi. Solo per questo motivo, quindi, in futuro il trasporto navale potrebbe diventare meno inquinante. ■ gb

### DOMANDE E RISPOSTE

MARCO MOROSINI

Quali sono i materiali migliori per bicchieri e piatti usa e getta?

Una scelta possibile è rappresentata dalle agroplastiche (per esempio il Mater-bi, materbi.com) che sono fabbricate modificando chimicamente i polimeri vegetali come l'amido di mais o di patata. I materiali così ottenuti sono in genere biodegradabili. Una rassegna dei pochi studi che confrontano il loro ciclo di vita con quello delle plastiche derivate dal petrolio conclude che le agroplastiche ottenute dagli amidi vegetali possono ridurre tra il 20 e l'80 per cento il consumo di energia e le emissioni di gas serra rispetto al polietilene ottenuto dal petrolio (chimicaverde.it). Questi ecobilanci però sono rudimentali e incompleti. Basta modificare la scelta dei fattori presi in considerazione per cambiare il risultato finale. In ogni caso, usare più agroplastiche potrebbe essere un incentivo a migliorare la loro tecnologia e a stimolare la realizzazione di ecobilanci più affidabili.

MARCO MOROSINI È ANALISTA SOCIO-AMBIENTALE. HA INSEGNATO AL POLITECNICO FEDERALE DI ZURIGO E IN ALCUNE UNIVERSITÀ ITALIANE

### FA' LA COSA GIUSTA VIVA I FAZZOLETTI DI STOFFA

Insieme all'inverno arrivano i primi raffreddori. Per ridurre la quantità di carta che consumi ogni giorno, usa i fazzoletti di stoffa, non quelli di carta. [www.foe.co.uk](http://www.foe.co.uk)



**I consigli di Leo Hickman.** L'Organizzazione mondiale della sanità raccomanda di allattare i neonati per almeno due anni. Non vergognatevi di farlo in pubblico. Allattare fa bene a voi e ai vostri bambini.