

La svolta riguarda per ora quattro importanti scali italiani (Civitavecchia, Venezia, La Spezia e Genova) che si stanno mettendo al passo con i più importanti del mondo

VITO DE CEGLIA

Milano

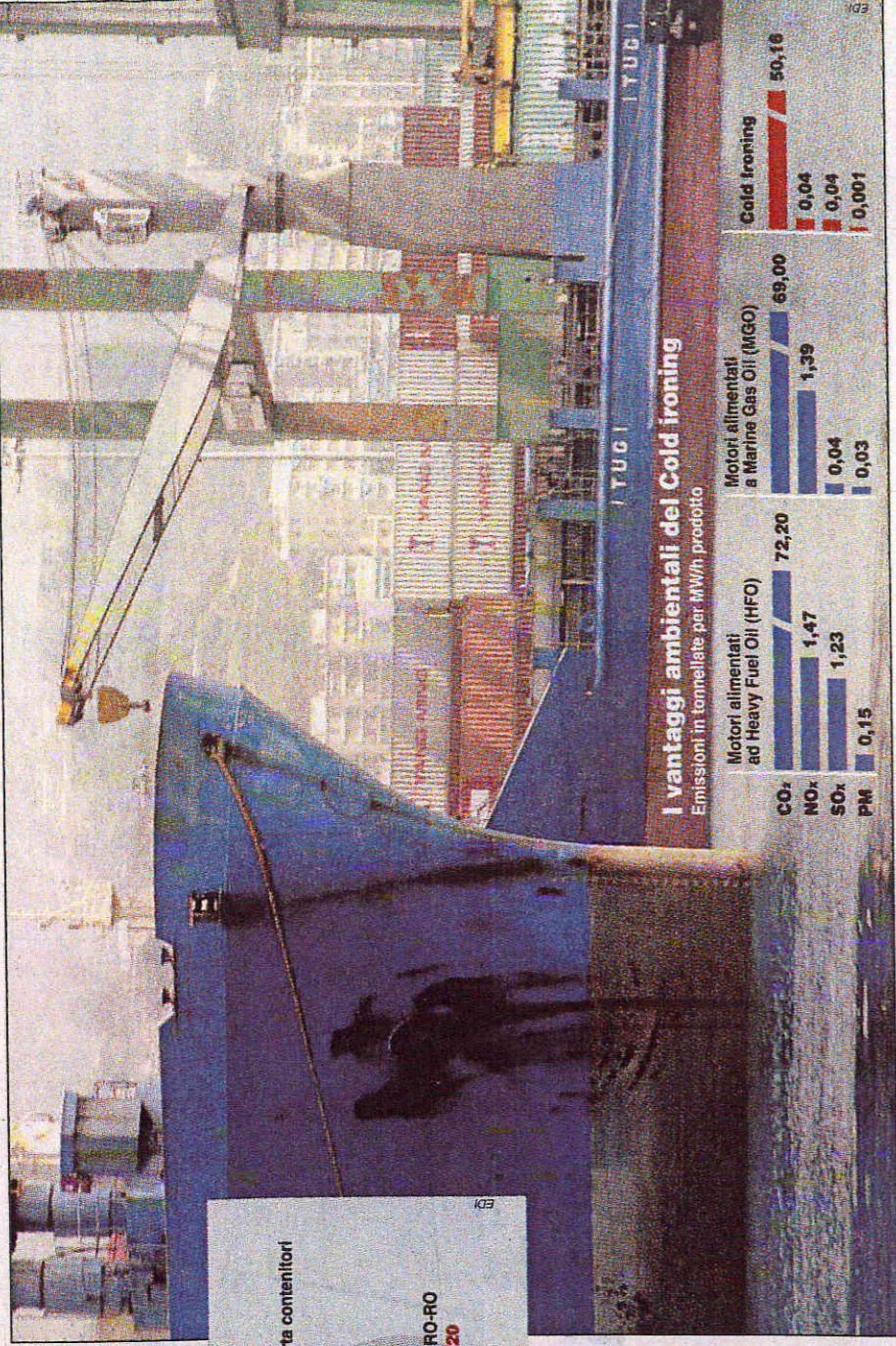
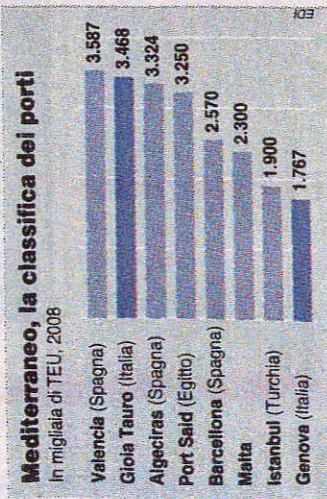
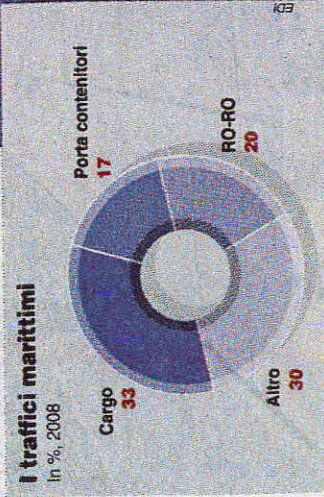
Banchine elettrificate, "navi con la spina" e fotovoltaico sono termini entrati da poco nel glossario dello shipping italiano. O meglio: si sapeva della loro esistenza perché l'argomento suscitava interesse, ma restava confinato nelle stanze ovattate dei convegni organizzati ciclicamente dal cluster marittimo. In Italia, è evidente, le "rivoluzioni" non sono mai piaciute. Soprattutto, in un mondo cristallizzato come quello marittimo-portuale, dove i cambiamenti sono da sempre ostacolati. Lo dimostrano le annose battaglie sui dragaggi dei fondali, i cui lavori non partono e quando partono non diventano ostaggio di veti incrociati che di fatto bloccano ad oltranza, mettendo a repentaglio la competitività dei nostri porti.

Ora, qualcosa si muove: seppure in ritardo rispetto al resto del mondo occidentale, la "rivoluzione verde" inizia a lambire anche le banchine dei porti italiani. Non molti, per la verità: ad oggi, solo alcuni scali, da Civitavecchia a Venezia, dalla Spezia a Genova, hanno stretto un'intesa con Enel interpretando, con tempistiche diverse, la strada ecologica alla stregua di importanti porti internazionali: Los Angeles, Jumeau e Seattle (Usa), Vancouver (Canada), Göteborg (Svezia), Lubecca (Germania), Zeebrugge (Belgio) e tre scali in Finlandia. Realtà che hanno sperimentato da anni con successo lo sviluppo di fonti rinnovabili come il solare e l'eolico, l'adozione di sistemi di illuminazione a led basso consumo e, in generale, il miglioramento dell'efficienza dei sistemi energetici dei porti.

Il primo a vedere questa importante trasformazione sarà Civitavecchia, ma ad esso seguiranno anche Venezia, La Spezia e Genova sperando che, dopo, anche tutti gli altri si adegueranno. Ma in cosa consiste questa conversione? Il sistema più innovativo si chiama "cold ironing", un meccanismo attraverso il quale le navi vengono alimentate da terra, permettendo lo spegnimento dei motori ausiliari di bordo. Non solo: la nave, matuta la banchina sarà elettrificata, e questa elettricità non proverrà dalle centrali a carbone o a petrolio, ma tutta o in gran parte, sarà generata dalle rinnovabili, con solare ed eolico in testa. Sulle banchine infatti sarà posta una centrale fotovoltaica, gestita da Enel, che servirà per il trasporto di terra dei bus elettrici e per l'illuminazione; appena fuori dall'area portuale, invece, verranno installate delle pale eoliche che forniranno il restante fabbisogno energetico per le navi e tutto il resto.

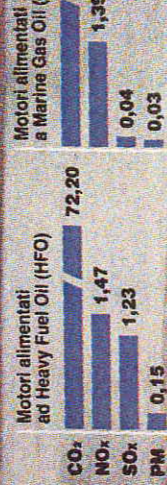
Bisogna considerare che questi porti accolgono sia navi da turismo che navi merci, e si può immaginare in un anno quanti mezzi fanno tappa in questi quattro scali italiani. Basti pensare che solo lo scorso anno il porto di Venezia ha movimentato 1,9 milioni di turisti, per avere un'idea dei numeri di cui si sta parlando. I be-

Ecco come si presentava nel 2008 la situazione dei traffici marittimi categoria per categoria



I vantaggi ambientali del Cold ironing

Emissioni in tonnellate per MWh prodotto



La rivoluzione verde sbarca in porto rinnovabili al servizio di navi e moli

Il "cold ironing", questo il nome del sistema innovativo, utilizzerà l'energia solare e quella eolica per alimentare le navi alla fonda che potranno spegnere così i motori ausiliari e per elettrificare le banchine. L'intesa con l'Enel

già quasi completato. La centrale fotovoltaica è pronta, e manca di ultimare solo quella eolica. Per Venezia, La Spezia e Genova c'è da aspettare ancora un po', ma i progetti sono stati avviati. In particolare, nel porto ligure il "cold ironing" a energia alternativa prevede l'installazione di impianti fotovoltaici e una dozzina di pale eoliche da 1,5 Megawatt di potenza per ricaricare le navi attraccate alla banchina.

Se il tipo di alimentazione nelle banchine è la principale caratteristica dei porti verdi, ci sono però altre iniziative che verranno prese per ridurre le emissioni in-

nefici, oltre al risparmio energetico, saranno per la maggior parte di natura ambientale. Il "cold ironing" permette un abbattimento del 30% dell'anidride carbonica e del 95% degli ossidi di azoto, a cui si aggiunge l'azzeramento dell'inquinamento acustico. Questi i numeri ufficiali. In dieci ore di sosta le emissioni si riducono da 72,20 a 50,16 tonnellate di anidride carbonica, da 1,47 a 0,04 tonnellate di ossido di azoto e da 1,23 a 0,04 tonnellate di ossido di zolfo.

A Civitavecchia l'impianto è

quainanti. Infatti, i protocolli d'intesa — firmati due mesi fa da Enel con le Authority di Venezia e La Spezia e presentati a febbraio in Laguna in occasione della prima edizione di "Energy for Green Ports", forum internazionale sulle tecnologie e le soluzioni ecosostenibili per i porti — prevedono la sostituzione delle lampadine ad incandescenza per i sistemi di illuminazione con il Led, infinitamente più efficiente, ed il miglioramento del sistema energetico e di trasporto del porto.

Quella del "cold ironing" è una soluzione ambientale che, per motivi di costi, non suscita gran-

de entusiasmo tra gli armatori ai quali, peraltro, già all'inizio di gennaio è stato imposto l'uso di combustibile con tenore di zolfo allo 0,1% durante la sosta in porto, con conseguente incremento di spesa a causa della maggiore onerosità del combustibile e della necessità di predisporre una doppia cisterna.

Il malessere degli armatori è, però, solo un lato della medaglia. L'altro lo ha evidenziato Gabriella Chiellino, ceo di Ambiente Srl, in occasione del forum "Energy for Green Ports". E

Sono notevoli i benefici per l'ambiente ma i costi preoccupano gli armatori

Il malessere degli armatori è, però, solo un lato della medaglia. L'altro lo ha evidenziato Gabriella Chiellino, ceo di Ambiente Srl, in occasione del forum "Energy for Green Ports". E

ora lo ribadisce: «Noi da anni siamo ormai attivamente impegnati nel settore e seguiamo in particolare lo sviluppo e l'analisi degli impatti ambientali di darsene e porti. A riguardo, le maggiori problematiche di tali strutture sono legate ai consumi energetici, alla gestione operativa e alle emissioni generate dalle imbarcazioni. L'elettrificazione costituisce sicuramente una soluzione cui dover puntare, tuttavia attualmente elevati costi non ne consentono la sua realizzazione nel breve periodo». La Chiellino sottolinea che «sarebbe, invece, più facilmente concretizzabile intervenire sui motori delle imbarcazioni rendendoli ibridi, al fine di andare nella direzione della riduzione delle emissioni di CO₂ in ottemperanza a quanto disposto dalle direttive europee. Le Autorità portuali, con cui stiamo tra l'altro collaborando, potrebbero incidere in modo significativo per mettere in atto azioni concrete che portino alla riduzione delle emissioni di CO₂».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PARERE

“E’ ora di rottamare i vecchi traghetti”

Milano E' ora di rottamare le vecchie navi-traghetto, quelle di oltre 30 anni di età pari ad un quarto della flotta europea. E' l'auspicio di Corrado Antonini, presidente della Federazione del Mare, che sottolinea come «la cantieristica possa svolgere un ruolo importante nel processo di svecchiamento della flotta». «I traghetti — aggiunge — sono un prodotto di punta della navalmeccanica italiana ed i temi ambientali costituiscono un valore imprescindibile, come dimostra l'adozione di un approccio green nella progettazione. Approccio che accompagna la nave nell'intero ciclo di vita attraverso l'adozione di soluzioni finalizzate all'risparmio energetico ed al contenimen-



Corrado Antonini presidente di Fedemare

to delle emissioni». Il rinnovo, secondo Antonini, si tradurrebbe in un beneficio per l'ambiente e l'economia marittima, che «con il suo moltiplicatore del 2,3 per il reddito e del 2,7 per l'occupazione, ha un grande impatto sull'economia del paese».

Secondo Antonini, «la tecnologia verde sta trovando nel settore marittimo molta attenzione: lo dimostra il fatto che i portuali italiani sono stati i primi in Europa a conseguire i certificati internazionali ed europei per la gestione ambientale ed è così l'attenzione per la riduzione delle emissioni. Anche gli armatori hanno fatto la loro parte, investendo negli ultimi 5 anni oltre 27 miliardi in nuove navi».

Negli ultimi cinque anni sono stati investiti 27 miliardi per nuove navi

stante l'attenzione per la riduzione delle emissioni. Anche gli armatori hanno fatto la loro parte, investendo negli ultimi 5 anni oltre 27 miliardi in nuove navi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NATIONAL GEOGRAPHIC VIDEO

Perù: i misteri della civiltà Nasca



Piste di atterraggio per navicelle aliene? Figure di un calendario astronomico? Antiche strade? Ora finalmente sappiamo chi e perché tracciò le misteriose Linee di Nazca.



IN EDICOLA IL DVD