

OPPORTUNITÀ DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE PER LE CITTÀ PORTUALI

Gli interventi previsti nei Documenti Energetico-Ambientali e candidati nel Next Generation EU possono consentire un salto della qualità ambientale dei porti e delle città portuali.

Roberto Ballarotto

(Consulente Cogesid presso il Ministero dell'ambiente)

Dopo decenni di rapporti complicati tra i porti e le città, quando l'aumento del trasporto marittimo e della sensibilità ambientale ha ingigantito la conflittualità con i cittadini riguardo i problemi di inquinamento nei porti, nel prossimo periodo potrebbero essere messi in atto interventi importanti per il miglioramento ambientale delle città portuali.

Tre sono i fattori che consentono di essere ottimisti:

1. È ormai opinione diffusa tra gli operatori del settore marittimo che il miglioramento ambientale sia diventato un importante fattore di competitività; non è un caso che i maggiori porti sia europei che mondiali (citiamo come esempi Rotterdam, Anversa, Long Beach) sembrano gareggiando con progetti e interventi innovativi, tutti nella direzione della diminuzione dell'impatto dei porti stessi; e non è prevedibile una frenata in questa gara, visto che il trasporto marittimo è senza dubbio quello a minore impatto ambientale;
2. La riforma della portualità, che ha fatto nascere le 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), ha assegnato loro il compito di migliorare le emissioni nei porti realizzando gli interventi previsti nel Documento Energetico-Ambientale, redatto secondo le Linee Guida predisposte dal già Ministero dell'Ambiente, in concerto con il Ministero delle Infrastrutture; come vedremo più avanti, le AdSP si sono rapidamente attivate e molti progetti sono stati approntati, iniziandone la realizzazione;
3. Il flusso di finanziamenti che saranno attivati dal Next Generation EU sarà indirizzato soprattutto verso la Transizione Ecologica, e la coincidenza dei due fattori sopra descritti fa presupporre che un notevole flusso finanziario potrà consentire la realizzazione di interventi importanti. Altre opere sui Green Ports sono previste, per i porti delle Regioni Sicilia, Calabria, Campania, Basilicata e Puglia, nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti del MIT, che destina 170 mln€ per realizzare interventi previsti nei DEASP.

La riduzione delle emissioni del trasporto marittimo.

Pur essendo di gran lunga il meno impattante per unità di carico/distanza, rispetto a quello aereo e stradale, il trasporto marittimo ha una grande incidenza nell'inquinamento delle aree costiere: basta pensare che, in media, il 70% delle sue emissioni viene rilasciato entro 400 km dalla costa, con significativi impatti sulla qualità dell'aria delle città portuali. Per questo migliorare la situazione ambientale dei porti vuol dire anche intervenire sulle emissioni delle navi. Ma migliorare la situazione delle emissioni del settore è complesso perché va ad incidere sulla concorrenza globale, sulla possibilità del «Carbon Leakage», sulle resistenze degli investitori e sullo switch verso altre modalità di trasporto. Inoltre, attualmente non esiste una soluzione condivisa per un combustibile marittimo alternativo compatibile dai punti di vista tecnico ed economico.

Oggi alcune navi moderne sono alimentate a GNL. Gli armatori sono favorevoli a questa soluzione, economicamente conveniente rispetto agli obblighi sul tenore di Zolfo, e con basse emissioni di NOx e PM, ma senza vantaggi per i GHG.

Gli armatori e i petrolieri premono perché sia considerato un combustibile di transizione verso Zero Emissioni, ma visti i tempi di vita delle navi (60 anni) e l'impegno infrastrutturale, il GNL non sembra una soluzione per avere trasporti a zero emissioni al 2050.

Per questi motivi gli interventi previsti nei DEASP assumono particolare importanza, essendo gli unici fattibili oggi per il miglioramento ambientale dei porti.

L'impegno ambientale delle AdSP nei DEASP

Le Autorità di Sistema Portuale hanno rapidamente colto l'occasione della redazione dei DEASP per mettere in cantiere numerosi interventi di miglioramento ambientale. Delle 15 AdSP costituite (quella di Gioia Tauro e del Mar Ionio non è ancora nata) 12 l'hanno approvato per tempo (alcune hanno già redatto una prima revisione), due sono in fase finale di redazione e solo una ad oggi non si è attivata. Ricordiamo che i DEASP prevedono interventi per la riduzione dei consumi di energia da fonti fossili, quali:

- l'efficientamento degli edifici, sia per gli involucri, che per gli impianti di illuminazione e climatizzazione;
- il cambio del vettore energetico sia per le navi in banchina, che per gli apparati e i veicoli di servizio;
- l'efficientamento dei sistemi di movimentazione delle merci e delle persone;
- la realizzazione di impianti per la cogenerazione e la produzione di energia da fonti rinnovabili, utilizzando al meglio vento, sole e moto ondoso.

Fra gli interventi previsti nelle Linee Guida del Minambiente, nella direzione dell'elettrificazione dei consumi, alcune AdSP stanno lavorando verso la gestione unica della rete elettrica del porto come portgrid, garantendo una maggiore funzionalità tecnica ed efficienza energetica, attraverso il monitoraggio e controllo del diagramma di carico.

Le Linee Guida prevedono che gli interventi siano oggetto di valutazione di fattibilità con l'Analisi Costi-Benefici, che deve quantificare i benefici per la collettività e formare una graduatoria di merito degli interventi. I DEASP redatti hanno utilizzato compiutamente il metodo semplificato elaborato e proposto nelle Linee Guida, che ha il merito di aver definito l'analisi della domanda, che nell'ACB tipica esprime i fabbisogni dell'utenza (es. previsioni di traffico per una nuova autostrada), come analisi delle **esigenze**, non solo degli utilizzatori (minori costi di gestione), ma anche della collettività (inquinamento) o derivanti da normative, direttive e convenzioni, sia nazionali, che internazionali (accordo di Parigi). Così i DEASP redatti, applicando la metodologia proposta con l'applicazione di semplici tabelle, che monetizzano (€/MWh) i costi esterni evitati per il risparmio di energia fossile, hanno facilmente portato ad una graduatoria di merito degli interventi programmati, dando ai migliori la priorità. Questa graduatoria è alla base delle candidature nell'ambito dei finanziamenti del programma NGEU.

Le opportunità offerte dal Recovery Fund

Gli interventi sui porti candidati ad essere finanziati dal Recovery Fund, vengono, oltre che dai DEASP, anche dalla pianificazione strategica già inserita nel piano Italia Veloce, allegato alla legge di bilancio 2020. In questo ambito, tra gli altri interventi, sono candidati al finanziamento l'ultimo miglio ferroviario e stradale di porti importanti (Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno), con prevedibili notevoli riduzioni dell'inquinamento atmosferico; inoltre è previsto un cospicuo intervento di efficientamento energetico e ambientale dei porti dello Stretto di Messina.

Ma soprattutto, sono candidate al finanziamento le opere previste nei DEASP (la versione del 12 gennaio del PNRR assegnava 1.220 ml€), con un grande progetto di elettrificazione delle banchine "Cold ironing", ma anche con interventi diffusi di efficientamento energetico, produzione di energia da fonti rinnovabili e riduzione delle emissioni.

In un percorso di miglioramento che è formato da molte tessere, la possibilità di dare energia elettrica alle navi dalle banchine, evitando che rimangano accesi per giorni i generatori necessari per la vita della nave, costituisce un grande miglioramento dell'inquinamento atmosferico e acustico delle città portuali: una grande nave da crociera ferma in porto ha bisogno di circa 40 Mw di potenza elettrica per i propri servizi!

Vanno evidenziati anche gli interventi dei porti delle regioni del Sud che sono stati candidati nell'ambito del Programma di Azione e Coesione Infrastrutture e Reti del MIT (vedi di seguito l'elenco provvisorio predisposto dal gruppo di valutazione della proposte progettuali nell'ambito dell'"asse green ports")

Fra essi evidenziamo il progetto delle Capitanerie di Porto per sostituire i veicoli con mezzi elettrici, interventi di Cold Ironing nei porti di Augusta, Catania, Bari e Brindisi, efficientamento degli edifici e dell'illuminazione nei porti di Crotona, Villa San Giovanni, Roccella Ionica, Napoli, Taranto, Messina, Milazzo, impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili nei porti di Augusta, Catania.

Questi interventi, insieme a quelli del NGEU, certamente consentiranno ai porti ed alle città portuali quel grande passo verso il miglioramento ambientale che i cittadini si aspettano.