IL PROGETTO "NO CARBON"

Un porto più verde Le navi alimentate dal gas livornese

Fallita l'elettrificazione delle banchine, ora si punta a cambiare il carburante. Assicurato dal terminal Olt

di MAURO ZUCCHELLI

Quando il livello delle polveri killer si alza al di sopra del limite si punta il dito contro le ciminiere delle fabbriche o lo smog da traffico. Ma nelle città portuali c'è anche un terzo "colpevole" nascosto: è quel che esce dai fumaioli delle navi ferme a banchina che, per mantenere in funzione gli apparati di bordo, devono tenere in certo modo accesi i motori.

Negli archivi c'è un vecchio dossier dell'Authority di Livorno che, per lo scalo labronico, individua un "iceberg" di inquinanti costituito ad esempio, in un anno, da 53mila tonnellate di anidride carbonica più 22 tonnellate di polveri killer e 90 di anidride solforosa ma anche 2.200 tonnellate di monossido di carbonio, 500 tonnellate di composti organici volatili e pressoché altrettante di ossido di azoto. Si capisce subito perché Bruxelles sta correndo ai ripari e, dopo aver emanato severi diktat relativamente al mar Baltico, punta a provvedimenti analoghi anche nell'area mediterranea.

Finora si era immaginata come soluzione la fornitura di elettricità da terra: è per questo motivo che l'Authority livornese aveva dato vita a un progetto pilota con l'elettrificazione sperimentale della calata Sgarallino, la più vicina alla finestre dei palazzi dalle famiglie del quartiere della Venezia. Ma fin dall'inizio si è rivelato un flop: difficile perfino trovare una nave per il collaudo, reso possibile solo da una unità della Marina Militare. Ma soprattutto l'ostacolo sono gli altissimi costi per l'elettrificazione e il bisogno di una grande potenza pari a quella di una centrale elettrica, A ciò si aggiunga il fatto che non si limiterebbero le emissioni in navigazione.

Nel frattempo però l'evoluzione delle flotte è andata in tutt'altra direzione: meglio agire non sulla sola sosta a banchina bensì rendendo un po'più "verde" la propulsione. Semplificando molto, si potrebbe descriverlo come un processo simile a quello avvenuto per le auto con l'introduzione dei motori a gpl. Ma, sempre nel solco di questo paragone, in realtà la compagnie di navigazione hanno intanto preferito installare apparecchiature di abbattimento degli inquinanti: come fossero una sorta di "marmitte catalitiche" delle loro navi.

Ma agire sul carburante significa mettere mano non solo a nuovi propulsori ma anche a un nuovo sistema di approvvigionamento. Ecco che sotto questo profilo Livorno è un passo avanti a tutti gli altri: 22 miglia al largo della Darsena Toscane e di Tirrenia esiste già il terminal di rigassificazione di Olt (49,1% Iren, 48,2% Uniper ex E.On, 2,7% Golar) che finora ha lavorato a un quarto delle potenzialità per rendere meno rigido l'approvvigionamento. Il gas viene fatto arrivare liquefatto via nave e ritrasformato allo stato gassoso mediante innalzamento della temperatura.

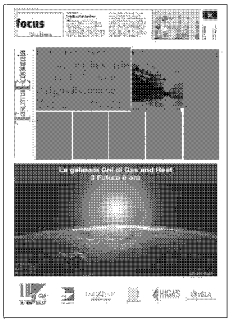
Si sta pensando di trasformare l'altra fiancata del terminale in una sorta di centrale di smistamento alla quale dovrebbero agganciarsi le bettoline per fare la spola con le "stazioni di servizio" in ciascun porto, un po' come le autobotti fanno fra i depositi di carburante e ogni distributore di benzina. al quale poi i singoli mezzi vanno a rifornirsi.

In realtà, il progetto di "porto verde" a Livorno è in fase ancor più avanzata: il gnl può essere utilizzato non solo per le flotte ma anche per i mezzi utilizzati nella movimentazione di piazzale.

Un'impennata nell'utilizzo può aumentare i rischi ambientali? Dal quartier generale di Olt rispondono sottolineando che ministero, Ispra, Arpat e commissione regionale hanno indicato in Olt il miglior standard ambientale possibile. E l'ha fatto anche il Cibm, il polo di ricerca biomarina guidato dal sindaco M5s Nogarin, mai stato tenero nei riguardi dell'offshore.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il terminal Olt e, a destra, la nave che porta gas liquefatto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.