

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Lo sforzo delle navi da crociera verso la decarbonizzazione

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 18th, 2022

Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, ha pubblicato i risultati del Rapporto 2022 "Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices" che mostra i passi avanti compiuti dal comparto per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni di Co2 entro il 2050. L'associazione sottolinea come un numero sempre maggiore di navi sarà dotato di sistemi di propulsione ecologici e, in particolare, più del 15% delle imbarcazioni che prenderanno il largo nei prossimi cinque anni sarà equipaggiato con celle a combustibile o con batterie. Crescono inoltre gli investimenti per shore-side electricity e l'85% delle nuove navi che entreranno in servizio da qui al 2028 potrà collegarsi alla rete elettrica e spegnere i motori una volta ormeggiato in porto.

Il tema è quantomai d'attualità dal momento che nei giorni scorsi il movimento ambientalista Rete Ambiente – Altroturismo ha presentato un esposto alla Procura della Repubblica della Spezia per chiedere di accendere un faro sul superamento dei valori di inquinanti atmosferici registrati in città nei giorni di presenza delle navi da crociera. Il documento di 32 pagine è stato consegnato ai magistrati.

"I dati di Arpal evidenziano una situazione preoccupante in zona San Cipriano. Chiediamo alla magistratura un'indagine, di valutare eventuali ipotesi di reato e misure inibitorie" ha spiegato l'avvocata Valentina Antonini. Il prossimo 26 ottobre si terrà alla Spezia un corteo per chiedere alle istituzioni di non trascurare alcuna iniziativa a tutela della salute. "Cosa succederà dal 2026 in poi quando il nuovo molo crociere previsto dal piano regolatore portuale sarà completato e di navi potranno attraccare fino a quattro contemporaneamente?" si chiede Stefano Sarti di Legambiente. Le associazioni che fanno parte della rete chiedono in particolare di accelerare sul tema dell'elettrificazione delle banchine, di promuovere un'indagine epidemiologica nella provincia spezzina e di portare il tema dell'inquinamento da crociere al centro dell'azione dell'amministrazione comunale e provinciale. "Non siamo quelli del no a tutti i costi – ha detto Giorgio Di Sacco di Italia Nostra. "Si possono avere le crociere, ma usando tutti i sistemi per abbattere gli inquinanti. Anche se questo imponesse dei costi maggiori per le compagnie".

Nonostante i progetti già avviati, dal rapporto di Clia si evince però quanto il passaggio verso carburanti sostenibili (biocarburanti e altri progetti innovativi come carburanti biologici e sintetici, metanolo, ammoniaca e idrogeno) sia essenziale per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione in ambito marittimo. Viene inoltre esplicitata "l'urgente necessità che i governi sostengano gli sforzi messi in campo per sviluppare questi carburanti, affinché siano sicuri e utilizzabili su larga

scala”.

Pierfrancesco Vago, presidente di Clia, ha dichiarato: “Il settore crocieristico è sempre stato e continuerà a essere all’avanguardia dell’innovazione per quanto riguarda le tecnologie in ambito marittimo e per quelle rispettose dell’ambiente. Per proseguire il nostro viaggio verso l’azzeramento delle emissioni abbiamo ora bisogno di un chiaro sostegno da parte dei governi e dei policy-maker affinché siano garantite le appropriate infrastrutture anche sulla terraferma e per incoraggiare gli investimenti e l’innovazione necessari per lo sviluppo di carburanti marini sostenibili utilizzabili su larga scala”.

A proposito degli sforzi condotti dalle compagnie crocieristiche per ridurre le emissioni il rapporto evidenzia quanto segue:

Shore-side Power – le compagnie continuano a investire significativamente per collegare le navi a sistemi di shoreside electricity, consentendo lo spegnimento dei motori. Il 40% della flotta a livello mondiale (+20% rispetto all’anno precedente) è attrezzata per collegarsi all’elettricità a terra nei 29 porti del mondo (meno del 2% dei porti mondiali) in cui tale sistema è disponibile per almeno una nave ormeggiata. Per il 98% delle navi in costruzione da qui al 2028 si prevede l’equipaggiamento con tali sistemi o sarà comunque configurata per ricevere energia da terra in futuro.

Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS) – Oltre il 79% delle navi utilizza sistemi di trattamento dei gas di scarico per soddisfare o superare i requisiti relativi alle emissioni atmosferiche. Si tratta del 7% in più rispetto allo scorso anno. Inoltre, l’88% delle nuove navi non alimentate a Gnl sarà dotata di EGCS, in linea con il già elevato livello storico di investimenti.

Advanced Wastewater Treatment Systems – Il 100% delle navi in costruzione sono dotate di sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue. Il 78% della flotta in attività è equipaggiata con tali sistemi (+9% sul 2021).

Liquefied Natural Gas (LNG) Fuel – Il rapporto rileva che il 61% di tutte le nuove navi si affiderà al gas naturale liquefatto (Gnl) per la propulsione primaria. Questo carburante permette una riduzione dal 95% al 100% delle emissioni di particolato, praticamente zero emissioni di zolfo e una riduzione dell’85% delle emissioni di azoto. Come combustibile di transizione, inoltre, il Gnl offre vantaggi sia a momento che in futuro, perché predispone le navi alle nuove generazioni di combustibili.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 18th, 2022 at 9:45 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.