

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Emissioni in riduzione nei porti toscani ma l'Usb protesta

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 18th, 2024

Il nuovo rapporto sul carbon footprint nei porti del sistema, che prende come riferimento i dati del 2023 presentato stamattina dal vertice dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale ai membri del Comitato di Gestione, "evidenza i progressi fatti in questi anni dai nostri porti nella lotta all'inquinamento ambientale" e, sottolinea la nota dell'ente, come "rispetto ai dati del 2021 si sia registrato un calo complessivo del 7,6% delle emissioni, dovuto soprattutto al calo del 12% di quelle prodotte dal settore delle navi mercantili".

L'analisi è stata sviluppata dall'AdSP come aggiornamento del Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale (Deasp) edito per la prima volta nell'estate dell'anno 2021, con l'obiettivo di ricostruire un quadro unitario dello stato attuale dell'utilizzo dell'energia nei porti di competenza.

Entrando nel dettaglio dei dati riportati nella nota dell'ente portuale: nel 2023 sono state prodotte nei porti del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale complessivamente 261 mila tonnellate di emissioni di anidride carbonica, 230.000 delle quali causate dalle navi in transito e ferme in banchina.

L'indagine per singoli porti evidenzia come nel 2023 il porto di Livorno abbia emesso 193.000 tonnellate di anidride carbonica equivalente, di cui oltre 165.000 prodotte dalle navi in sosta e in manovra e 24.275 dalle attività di terra.

Piombino ha prodotto 38 mila tonnellate di CO₂, di cui 36.135 prodotte dalle navi durante la sosta o le operazioni di manovra. I porti elbani di Portoferraio, Rio Marina, ne hanno prodotte 29,1 mila tonnellate di Co₂, di cui oltre 28.000 provenienti dalle navi.

I suddetti numeri riferiti ai porti del sistema riportano una progressiva diminuzione "grazie a una combinazione di normative e sviluppi nelle iniziative ambientali", ha detto il presidente Luciano Guerrieri, ammettendo che c'è "ancora molto lavoro da fare per giungere ad una completa decarbonizzazione del settore prendendo a riferimento i dati sulle emissioni di CO₂ prodotte dal settore passeggeri, aumentate dell'8% rispetto al 2021".

Dalla disamina del presidente Guerrieri emerge che i migliori dati 2023 rispetto al 2021 siano conseguenza diretta di alcuni contributi quali: la riduzione delle emissioni nello stazionamento a banchina di parte del traffico Ro-Ro per lo scalo di navi di linea dotate di nuova tecnologia a

batterie (-20% CO₂eq su totale stimato RoRo rotabili e - 1,1% su totale CO₂eq navi); la diffusione dell'uso di elettricità da fonti rinnovabili tra gli utenti portuali più energivori e il sostanziale incremento del traffico ferroviario nel porto di Livorno che sottrae flusso di traffico su gomma ancora sostanzialmente basato su combustibili fossili.

Per quanto riguarda invece i contributi a favore della sostenibilità ambientale avviate già nel 2021 e portate avanti nel corso di questi tre anni dall'AdSP del mar Tirreno Settentrionale vi è l'intervento per la realizzazione di strutture di alimentazione di energia elettrica delle navi da banchina (Onshore Power Supply) nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio che secondo il presidente Guerrieri porteranno ad una riduzione stimata di emissioni di CO₂ nel medio termine per i tre scali portuali traducibile in un risparmio pari al 32 (Livorno), 25 (Piombino) e 49% (Portoferraio) delle tonnellate di CO₂ emesse dalle navi durante la sosta. "Gli interventi sono in fase avanzata di progettazione e dovranno essere terminati entro il 2026?". Altri progetti avviati sono il relamping dell'impianto di illuminazione pubblica del Porto di Livorno e Piombino, finanziato con 673.000,00 euro, e da cui è stimata una riduzione di 186,3 tonnellate di CO₂ equivalente a Livorno e di 150,7 tonnellate a Piombino. Altre riduzioni previste dall'efficientamento energetico riguardano Palazzo Rosciano e la stazione marittima di Piombino.

Ulteriori azioni in questa direzione sono in corso per efficientare dal lato energetico l'attività delle torri faro, mentre per la green energy l'ente prevede di realizzare degli impianti fotovoltaici a Collesalveti in un'area di sua proprietà e a Piombino.

La presentazione di questo ultimo rapporto, riporta la nota dell'AdSP, si è conclusa con il commento positivo del presidente Guerrieri sui risultati raggiunti in termini di efficientamento energetico e riduzione delle emissioni di CO₂ nei porti e con il richiamo all'investimento di più di cento milioni di euro fatto dall'ente per la decarbonizzazione. Guerrieri ha anche detto che l'ente è consapevole comunque di dover andare ben oltre per raggiungere gli obiettivi ambientali fissati dalle istituzioni e dagli organismi internazionali e del percorso complesso che dovrà fare, e confidente che potrà governarlo al meglio grazie alla rotta tracciata dal nuovo aggiornamento del documento ambientale.

Criticità in questi giorni sul tema delle emissioni in porto sono intanto state colte da parte sindacale in merito al metodo di rilievo di questi dati posto in essere dall'Arpat. La questione degli inquinanti tossici in atmosfera, per quanto riguarda il porto di Livorno, è da anni sotto la loro attenzione e di quella dell'associazione cittadina Porto Pulito, impegnata nel cercare di capire l'entità del problema e i danni che le emissioni procurano non solo ai lavoratori dello scalo ma a tutta la città.

Il sindacato Usb, citando in una nota una riunione comunale dedicata alla programmazione ambientale del 3 dicembre scorso, ha riportato che l'assessora Viviani, confermando di essere a conoscenza del rapporto dell'Autorità Portuale secondo cui le navi emettono oltre cinque volte il biossido di azoto di tutti i veicoli di Livorno e oltre quattro volte il particolato fine, ha precisato che secondo Arpat, la situazione riguarderebbe non la generalità della città, ma solo il porto, aggiungendo che, se venisse messa una centralina sulle banchine, evidentemente quei dati altissimi di inquinanti verrebbero confermati. Da parte di Usb non solo sono espressi i dubbi sul fatto che questi inquinanti si trattengano solo in porto, ma anche stupor e indignazione per la superficialità "con cui si afferma in sedi istituzionali che si è a conoscenza del fatto che l'aria sulle banchine è altamente tossica". La nota di Usb prosegue contestando anche le affermazioni del dirigente Gonnelli: "la centralina (attualmente collocata ad alcuni km dal porto - ndr) non deve essere messa

in porto, perché probabilmente, nel momento in cui dalle ciminiere va via del contaminante, questo contaminante va lontano, non è che va sotto” definendole “approssimative e inaccettabili nel momento in cui si parla della salute dei lavoratori portuali”.

Usb cita al proposito i dati sperimentali, [emersi da un importante convegno sul tema che si è tenuto a Livorno](#) il 17 ottobre scorso, che dicono esattamente il contrario: “il chimico Axel Friedrich ha compiuto rilevazioni in ambito portuale con uno specifico apparecchio che misura le nanoparticelle più piccole di un decimillesimo di millimetro. È emerso che a fronte di un numero medio accettabile di 2/3.000 particelle ultrafini per centimetro cubo, sotto i camini fumanti delle navi questo numero raggiunge le 200.000/230.000 unità. Questo è ciò che lavoratori portuali, marittimi e piazzalisti respirano tutti i giorni. Così come richiesto dall’associazione Porto Pulito anche come sindacato Usb chiediamo che sia immediatamente installata una centralina fissa Arpat vicina alle navi”. conclude la nota Usb.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI](#)

This entry was posted on Wednesday, December 18th, 2024 at 9:00 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.