

Porti Verdi: lo studio di Legambiente e Enel-X sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo



La neutralità climatica dei trasporti trova nel processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo un punto focale: è quanto hanno sostenuto Enel-X e Legambiente nel report “**Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile**” presentato oggi.

Come decarbonizzare il trasporto marittimo?

Il processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo può essere possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettrificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su **innovazione tecnologica**, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando “corridoi green”, progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale.

Le rotte da seguire per decarbonizzare il trasporto via mare indicate da Enel-X e Legambiente

Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021:

- Finalizzare il processo di definizione di una **tariffa elettrica** dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo.
- Introdurre **scemi di finanziamento** o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità.
- Identificare gli **interventi prioritari** sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione.
- Promuovere la **progressiva elettrificazione** dei consumi portuali con fonti rinnovabili,
- Sviluppare una **roadmap nazionale** che preveda l'elettrificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino.
- Sviluppare le **infrastrutture ferroviarie nei porti** e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze.

Quanto inquina il trasporto marittimo?

Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno, pari a circa il **2,5% delle emissioni globali di gas serra**. Se non saranno messe in atto rapidamente delle

misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi.

Decarbonizzare il trasporto via mare: le richieste dell'Europa

Nello studio Legambiente ed Enel X ricordano che la decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della logistica di terra ad esso associata, è una priorità indicata nella Sustainable and Smart Mobility Strategy europea ed un'emergenza a diverso titolo indicata da operatori ed organizzazioni quali l'Organizzazione Europea dei Porti Marittimi. La stessa Commissione Europea ha stabilito l'obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell'ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili.

Le sperimentazioni attuali

Sono diverse, nel mondo, le sperimentazioni di traghetti basati sulla propulsione elettrica su distanze brevi, con chiari vantaggi in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti. Per quanto riguarda il trasporto marittimo a zero emissioni, nel report si analizza quello legato all'idrogeno rinnovabile, l'ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. La scelta della tecnologia dipenderà anche dalla distanza che le singole navi devono percorrere. L'uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni. Ad esempio, l'**uso di batterie** per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni potrebbe diventare una soluzione diffusa per i trasporti a corto raggio nel breve futuro. Già oggi piccole navi alimentate a batteria eseguono servizi di linea in Cina e Norvegia. Nei trasporti a lungo raggio l'alimentazione elettrica via batteria non sembra una soluzione ancora sostenibile a causa degli elevati costi, dimensioni e peso delle batterie realizzate con le attuali tecnologie. A meno di importanti sviluppi in tal senso, l'idrogeno e l'ammoniaca rinnovabili rappresentano oggi opzioni più concrete, sebbene ancora lontane dall'essere tecnologicamente e commercialmente mature.

Integrazione tra porti e rete ferroviaria

Per costruire una filiera del trasporto merci sostenibile occorre inoltre integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la filiera logistica. Per questo Legambiente ed Enel X sottolineano l'importanza di attivare dei **corridoi green**. Gran parte dei porti italiani sono dotati di connessione alla rete ferroviaria nazionale e molti di questi collegamenti risultano essere elettrificati, ma per garantire filiere efficienti occorre fare in modo che queste connessioni siano garantite in tutti i porti principali e con efficienti raccordi alla rete, per ridurre i tempi, così come di infrastrutture logistiche di smistamento nei porti o nell'entroterra.