



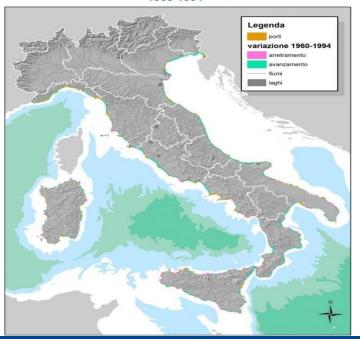
Le vie del mare: la soluzione navale per i trasporti

FABIO ROGGIOLANI

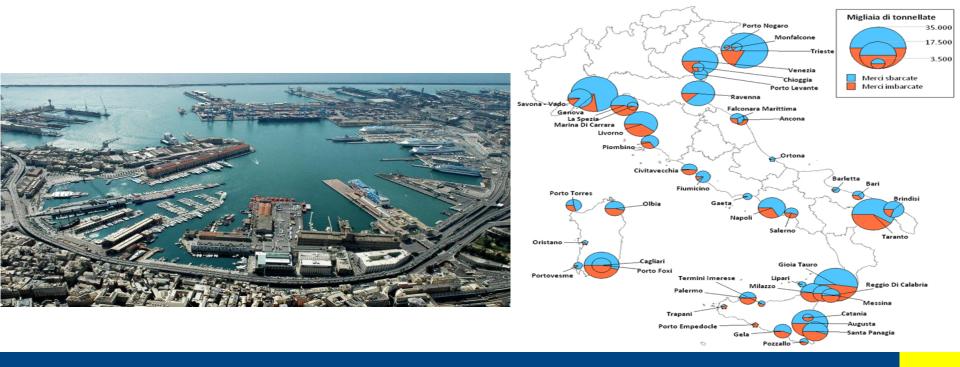
Ass. Giga - FREE | Cofondatore Ecofuturo Festival

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque

LE VARIAZIONI DELLA LINEA DI COSTA ITALIANA 1960-1994



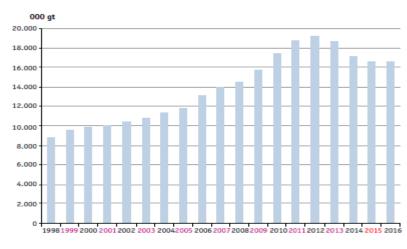
L'Italia è una penisola con 7456 km di coste,15 regioni e 645 comuni bagnati dal mare ed oltre un decimo della popolazione che vive sulle isole (che cresce in maniera importante durante la stagione turistica)



348 porti polifunzionali disseminati lungo le nostre coste, che, comprendendo anche altre infrastutture come i porti turistici e i punti di ormeggio, può contare su 1 infrastruttura ogni 14 km di costa, con una maggiore concentrazione sul versante tirrenico.

La flotta di bandiera italiana supera i 17 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). Il nostro Paese mantiene la leadership europea nel traffico crocieristico (con 6,2 milioni di passeggeri e 4.600 scali di navi), e nella costruzione di navi passeggeri e motor-yacht di lusso.

Fonte: Assonautica Italiana



Fonte/Source: Confitarma

L'Italia, dispone di una flotta di bandiera tra le principali al mondo, essendo la terza dei grandi paesi riuniti nel G20, anche se utilizzata maggiormente nel periodo estivo, che potrebbe essere messa in servizio per molte funzioni, a partire dalle tratte delle autostrade del mare



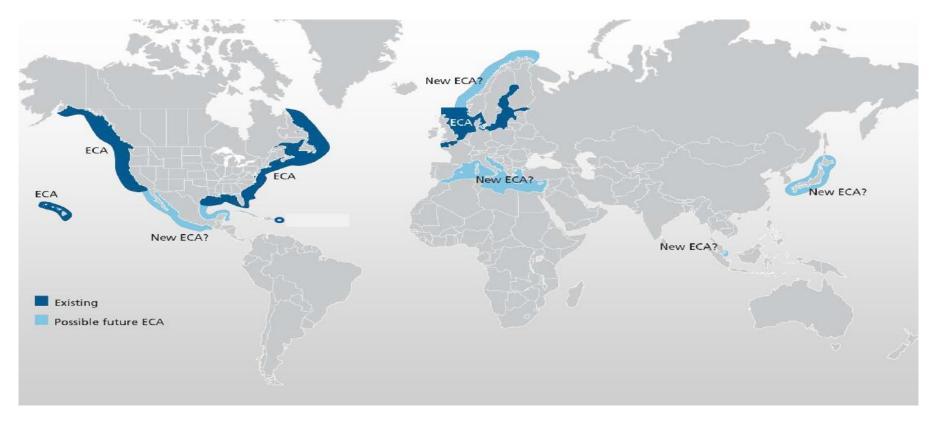
In ambito internazionale uno dei trattati più importanti è la Convenzione Marpol dell'IMO Annesso VI (1997 => 19 maggio 2005) ed il suo emendamento del 2008 (2008 => luglio 2010) inerenti la protezione dall'inquinamento atmosferico causato dalla navigazione marittima che ha:

- **➢istituito le aree ECA (Emission Control Area);**
- >codificato tutta la regolamentazione riguardante:
 - emissioni di SOX, NOX, sostanze ozono-lesive, COV;
 - incenerimenti effettuati a bordo delle navi;
 - certificazione IAPP / EIAPP delle navi (> 400 TSL).
- > emendamento del 2008:
 - Inasprimento dei limiti emissivi programmato fino al 2020;
 - Piano di gestione delle emissioni di COV (nav petroliere);
 - Efficienza energetica navi (EEDI, SEEMP per la CO2).

E' stata la stessa IMO (International Maritime Organization) a stabilire attraverso la convenzione MARPOL, che dal 2020 tutte le rotte mondiali dovranno essere percorse da navi che utilizzano combustibili a basso impatto ambientale come il GNL, che ha portato i suoi benefici effetti nelle aree scandinave del Baltico e del Mare del Nord, sia relativamente agli inquinanti atmosferici locali (SO2, NO2, Polveri sottili), sia relativamente a gas climalteranti come la CO2.



La riduzione dell'inquinamento marittimo - Legislazione



Distribuzione delle Aree "ECA" presenti e future nel mondo

La riduzione dell'inquinamento marittimo - Legislazione

I porti sono tra i luoghi più inquinati al mondo. Le soluzioni sono il biometano liquido o bioLNG, l'elettrico per le piccole installazioni o la trazione elettrica ricaricata a bioLNG.



Imbarcazioni come i vaporetti e tutte i natanti dei pescatori potrebbero rapidamente essere riconvertiti a dula fuel metanobiometano/gasolio. Il «Biogasfattobene» con i doppi raccolti e lo stoccaggio di CO2, curerebbe così la terra, il cielo e ora anche il mare.



Le Autostrade del mare sono una definizione applicabile sostanzialmente al Mediterraneo. «Per mare con le ruote» significa trasportare semirimorchi, TIR, o auto. Il trasporto container si effettua in genere con altri tipi di navi.

- Nel 2001 Ciampi lancia le Autostrade del Mare
- Nel 2004, dopo l'evento «Duel» sono 500.000 i TIR trasportati via mare.



iamo ancora superato quota 2 milioni

Nel 2017 non abbiamo ancora superato quota 2 milioni di TIR, su 365 giorni per 7 giorni le merci vanno per le Vie del Mare.

Le Autostrade del Mare sono l'unica rete pubblica mancante. Abbiamo fatto le stazioni, i porti ma non abbiamo costruito la «linea»

«Duel», nel 2004, dimostra che l'ippopotamo vince sul rinoceronte

DOMENICA DEL CORRIERE

Anno 66 - N. 9 - L 60

Settimanale del CORRIERE DELLA SERA

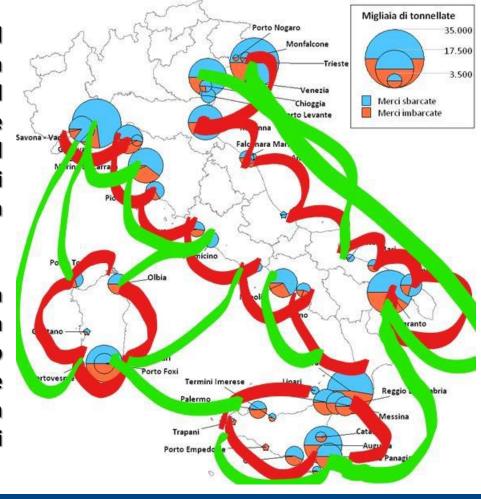
1 marzo 1964

Autostrade e ferrovie, in italia, sono costate, per la conformazione del territorio, il triplo della media europea. Le Autostrade del Mare, costerebbero un decimo della media europea. Spostare il traffico via mare aiuta a proteggere ambiente, salute e le nostre infrastrutture, pensate per flussi e pesi ben inferiori alla media attuale. La totalità dei porti italiani, idonei all'attracco di traghetti, Ro-Ro, Ro-Pax, sono attualmente largamente sottoutilizzati . Abbiamo investito cifre enormi nella portualità e cifre irrisorie nello start-up delle nuove linee.

Già nel 2004 «Duel» avvisò del pericolo crolli infrastrutture

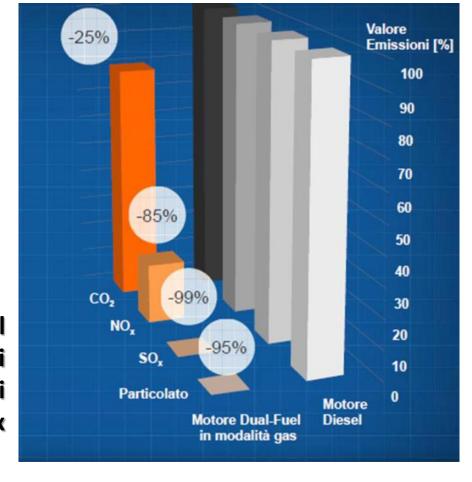
E' ora di creare la rete delle Autostrade del Mare che congiunga ogni 300/500 km tutta la penisola e le isole, garantendo ad ogni rotta il minimo introito per poter esistere, così come avviene oggi con le reti ferroviarie e del trasporto su gomma, le quali, senza i contributi pubblici semplicemente non esisterebbero.

Ecobonus e Marebonus, nel complesso, non superano i contributi stanziati da una media regione italiana per il trasporto pubblico locale. Non assistenzialismo, rispetto dlele rotte già in esercizio ed economicamente in equilibrio ma avvio della cucitura per mare di tutte le coste italiane.

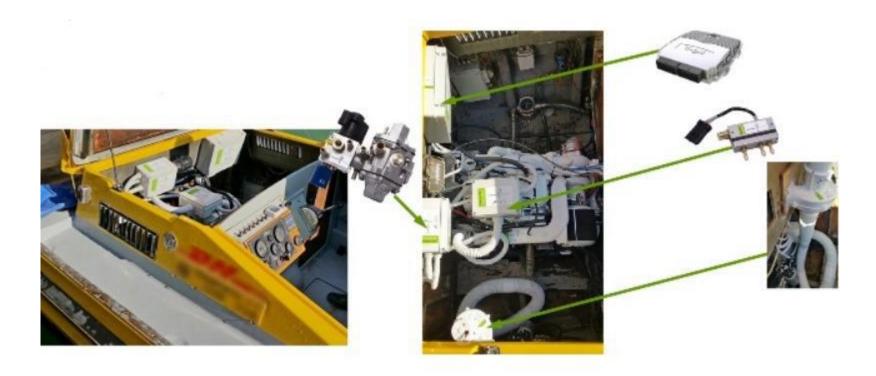




Primo traghetto LNG ad alta velocità al mondo per trasporto passeggeri destinato all'operatore svedese Rederi AB Gotland (propulsione Wärtsilä ex Grandi Motori Trieste)



L'esperienza di Venezia - Diesel Dual Fuel Test, con l'applicazione della tecnologia D-Gid di Ecomotive Solutions su piccole imbarcazioni operanti nella laguna



La trasformazione DUAL FUEL può avvenire con:

- 1) Camion
- 2) TIR
- 3) Autobus

In questo caso si tratta di Metano/Biometano criogenico GNL che con piccoli serbatoi garantisce una grande autonomia. Nel 2017 ne sono stati venduti 300 e 400 nei primi 4 mesi del 2018. Il gasolio ormai è superato.



Relativamente ai nuovi camion a GNL, nel 2017 ne sono stati venduti 300 e 400 solo nei primi 4 mesi del 2018. Il gasolio ormai è superato.

Il rimpallo tra armatori e fornitori di GNL è in corso. Non si investe nelle navi se non ci sono i distributori e non si fanno i depositi se non ci sono le navi.

La svolta dei liquefattori microscale e il contemporaneo annuncio del Governo verso il sostegno alle infrastrutture di piccole dimensioni indica una strada che renderà possibile sia la liquezione da rete, sia il trasporto verso i depositi costieri anche dagli impianti di biometano non collegati alla rete stessa.

Non ci sono più alibi, cambiare si può anche grazie ai cospicui finanziamenti europei a supporto di questa svolta, fino ad oggi appannaggio dei paesi del Nord Europa!!



Navi a GNL: prima l'uovo o la gallina?

Cara Greta,

Noi ti promettiamo di riconvertire la nostra agricoltura affinché non usi più chimica fossile e pesticidi, coltivando in maniera da far assorbire alle piante la CO2 e manterla permanente nel suolo.

Dalla terra produrremo due volte ogni anno e faremo contemporaneamente biometano e cibo, recupereremo anche la CO2 del processo di trasformazione per utilizzarla senza dover scavare nuovi pozzi.

Con il biometano alimenteremo tutti i trasporti pesanti e tutta la navigazione. Per le auto e per le piccole imbarcazioni e i trasporti leggeri, accompagneremo con il dual-fuel la transizione verso l'elettrico e l'idrogeno.

Un pezzo di questa speranza è già realtà e contiamo di consegnarvi una terra più fertile, una atmosfera ed un mare più puliti e meno caldi.

Conclusioni

FABIO ROGGIOLANI





