

Lugano, 12 novembre 2010

Mozione

Con il metano per un trasporto pubblico più sano Attivazione del circuito ecologico a Lugano

La raccolta di scarti vegetali è un tema che presto o tardi dovrà essere affrontato, è infatti impensabile che nonostante gli evidenti benefici nel loro riciclaggio ancora oggi si sprechi un enorme quantità di energia per smaltire scarti organici composti in minima parte di sostanza solida, è impensabile sprecare energia per bruciare dell'acqua, sia esso per la sua combustione che per il suo trasporto su lunghe distanze.

Chiunque in passato, in modo del tutto naturale, possedeva un proprio compostaggio per la produzione di prezioso terriccio fondamentale per fertilizzare il proprio orto. Ai nostri giorni questa pratica fa quasi sorridere, come una malinconica usanza descritta nei libri di storia. E' chiaro che con l'odierna densità demografica non è nemmeno più immaginabile pensare ad un riciclaggio casalingo se non per chi ancora possiede un giardino o un proprio orticello, ma non è il caso della maggioranza della popolazione che i suoi resti li elimina sistematicamente nel sacco dell'immondizia, senza rendersi minimamente conto del valore che giornalmente distruggono. I rifiuti vegetali di una singola economia domestica possono forse sembrare insignificanti, se la raccolta di questo prezioso "scarto" venisse però eseguito in modo centralizzato su tutto il territorio in aggiunta a quelli delle aziende alimentari e della ristorazione, ecco che la massa diventa alquanto voluminosa. Come è noto il compostaggio non è l'unica via di riciclaggio di questi rifiuti vegetali, sempre più in voga infatti è l'utilizzo di questi scarti vegetali per la produzione di gas biomassa.

Con il potenziale di produzione esistente nel caso della città di Lugano e in considerazione del orientamento adottato dal comune per una città più vivibile e rispettosa del ambiente (ad esempio tramite le iniziative che permetteranno presto di ottenere il label "Città dell'energia), è più che mai pertinente che la città si debba dotare al più presto di una centrale biomassa per il trattamento di questi resti e la conseguente produzione di biogas. Un concetto tra l'altro non nuovo dal momento che l'esecutivo cittadino già nel 2007 rispondeva positivamente ad una mozione (accolta dal Consiglio Comunale) lanciata dal gruppo dei verdi per la realizzazione di uno studio di fattibilità. A tre anni di distanza però tutto tace, sia per l'eventuale giro di raccolta degli scarti vegetali, sia per la realizzazione del menzionato impianto di produzione.

Indipendentemente dallo stato dell'arte di questa ed altre iniziative che presto dovranno avere un seguito, è oltremodo importante completare il circuito ecologico del riciclaggio del vegetale, con un appropriato utilizzo del prodotto derivato dal processo di fermentazione, ovvero l'utilizzo del biogas quale biocarburante per autoveicoli e nella fattispecie per i mezzi pubblici di trasporto.

Indubbiamente può sembrare fantascientifico pensare che con gli scarti vegetali si possa alimentare i bus delle nostre linee di trasporto pubblico, eppure già oggi è una realtà in varie città europee che gradualmente hanno sostituito i mezzi a diesel con bus a metano. Per non andare troppo lontano è utile ricordare l'iniziativa della città di Berna (www.bernmobil.ch), che in collaborazione con l'azienda elettrica cittadina e quella di depurazione delle acque ha sostituito buona parte del suo parco veicoli con automezzi a gas, biocarburante prodotto localmente. Oltre alla riduzione di emissioni di CO₂ (la combustione di gas biomassa ha infatti un bilancio zero di emissioni CO₂), essa dipende meno dalla materia prima importata derivante da materia fossile (soggetta tra l'altro a imprevedibili cambiamenti di prezzo) e oltretutto beneficia pure dell'agevolazione fiscale dei carburanti puliti, dove i tributi nel caso del biogas sono completamente esonerati. Situazione tra l'altro che spinge i produttori di autoveicoli ad investire in questa tecnologia con lo sviluppo di motori a gas più evoluti e performanti e l'accresciuto spazio dedicato ad esempio al salone del auto di Ginevra non fa che rispecchiare questa tendenza.

In considerazione di quanto esposto invito il lodevole Consiglio Comunale a voler risolvere:

1. La presente mozione è accolta;
2. Il Municipio si attiva per la realizzazione di un impianto di produzione biogas tramite l'azienda elettrica AIL e rispettivi partner commerciali (enti pubblici e/o privati);
3. Il Municipio intraprende o incarica uno studio di fattibilità in collaborazione o tramite l'azienda di trasporto TPL per la sostituzione parziale e progressiva degli autoveicoli a diesel con autoveicoli di nuova generazione a gas;

PPD e Generazione Giovani
Rolf Endriss

Allegati

Circolo ecologico: dai rifiuti vegetali al biocarburante





Berna: Autobus a gas

A fine agosto, l'impresa di trasporto pubblico BERNMOBIL ha deciso di sostituire progressivamente gli autobus diesel con autobus a gas. Nel contempo ha deliberato l'acquisto di 32 nuovi autobus articolati Volvo 7700A CNG. Grazie alla partnership con l'azienda Energie Wasser Bern (ewb) e la società ARA Bern, questi primi autobus saranno inoltre alimentati con biogas a bilancio zero di CO₂.

In relazione all'acquisto di 32 autobus sostitutivi previsto per il 2006, nell'autunno 2004 BERNMOBIL aveva deciso di valutare attentamente la possibilità di introdurre autobus a gas. I punti da esaminare e chiarire riguardavano il fattore costo, gli aspetti gestionali come l'esercizio, il deposito e la manutenzione, ma anche questioni di impatto ambientale e di approvvigionamento di carburante.

www.bernmobil.ch - 1 settembre 2005



Norvegia: autobus a biogas... inesauribile

La città di Oslo sta adattando i suoi 80 autobus municipali per poterli alimentare grazie al bio-metano catturato dai rifiuti umani. Un modo per tagliare le emissioni di CO2 e realizzare l'ambizioso piano Norvegese di essere a emissioni zero entro il 2050.

Dall'autunno, i due impianti di trattamento delle acque nere cittadine inizieranno a raccogliere metano, un prodotto biologico del processo microbico di trattamento dei rifiuti, pompandolo negli autobus della città. Secondo i dirigenti cittadini il cambio di carburante taglierà i costi per il carburante e ridurrà la quantità di anidride carbonica rilasciata nell'atmosfera sia dagli impianti di depurazione che dagli autobus.

“Oslo mira ad essere una delle capitali ambientalmente più sostenibili del mondo,” dice il manager del progetto Ole Jakob Johansen al the Guardian. “Usare bio-metano ha senso. Non soltanto quel biometano andrebbe altrimenti perso, ma la riduzione in emissioni di ogni bus sarà un passo sulla lunga strada per l'obiettivo di emissioni zero.

Il bio-metano viene prodotto con un processo a quattro fasi chiamato digestione anaerobica che usa dei microorganismi per processare tutto dai rifiuti umani agli avanzi di cibo all'erba tagliata dai prati fino agli avanzi dei mattatoi.

La maggior parte del metano prodotto dagli impianti per il trattamento dei rifiuti urbani di Oslo finora veniva semplicemente bruciato nell'atmosfera, rilasciando circa 17.000 tonnellate di CO2. Ma con la città preoccupata dal grande salto fatto dai problemi correlati all'inquinamento da autotrasporto, che è cresciuto del 10% dal 2000 e contribuisce per il 50% delle emissioni annuali di CO2 del paese, la città ha deciso di bruciare quel metano nei bus.

La città ha come obiettivo di far circolare circa 350 autobus alimentati a biometano entro la fine del 2010. Milano, con i suoi 1.300.000 abitanti, potrebbe produrre annualmente 10,4 milioni di litri di carburante, sufficienti a far funzionare 300 autobus per 100.000 km ciascuno.



Trambus-Roma: Sette nuovi minibus a metano

Prosegue il rinnovamento della flotta di minibus a metano con la fornitura di sette nuovi veicoli di ultima generazione che presteranno servizio nei quartieri di Massimina e Ponte Galeria nel XVI Municipio di Roma.

La società E. Giovi dell'avvocato Manlio Cerroni, acquirente dei mezzi, insieme alla Romana Diesel, fornitrice, hanno consegnato questa mattina alle ore 9.00 presso l'Officina di Malagrotta i minibus alla Direzione di Esercizio di Trambus, che gestirà i nuovi veicoli.

Le vetture, Daily Urby a basso impatto ambientale prodotte da Iveco-Cacciamali, sono lunghe circa 6 metri, hanno una capienza di oltre 30 passeggeri e garantiscono l'accesso anche nei percorsi più difficili, assicurando al tempo stesso adeguati livelli di confort, con l'impianto di aria condizionata e la pedana mobile per l'accesso dei viaggiatori in carrozzella.

Grazie a una ridotta rumorosità e a un livello minimo di emissioni (rispetto dei parametri europei EEV), i minibus a metano di ultima generazione hanno un basso impatto ambientale e consentono di offrire un servizio di trasporto pubblico efficiente ed ecosostenibile.

Il metano per alimentare i nuovi veicoli, inoltre, viene prodotto dal riciclaggio dei rifiuti urbani conferiti nell'impianto di Malagrotta e trasformati in biogas, completando così il "circuito ecologico" del servizio di trasporto.