

L'AMMIRAGLIA DELLA FLOTTA APONTE SARÀ BATTEZZATA SABATO PROSSIMO A GENOVA

Msc mette in vetrina la "Seaview"

Elettricità da terra e catalizzatori: così la nuova nave taglia emissioni e consumi

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Manca una settimana esatta all'arrivo a Genova della "Msc Seaview" (porto dove sarà battezzata) seconda delle due unità gemelle classe Seaside ordinate a maggio 2014 per la prima volta in Italia dalla compagnia di navigazione Msc Crociere, controllata del gruppo svizzero Msc di Gianluigi Aponte.

Il valore della commessa è di 1,6 miliardi di euro, cui si aggiungono le già ordinate Seaside Evo, due unità più grandi (da 153 mila a 169 mila tonnellate di stazza lorda, consegna 2021

e 2023), per un investimento totale di 3,5 miliardi di euro.

Ieri "Seaview" era in navigazione davanti agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone per le ultime prove, e la compagnia ha presentato al *Secolo XIX* le prime foto ufficiali insieme ad alcune specifiche relative a impatto ambientale e sicurezza, con le relative certificazioni internazionali.

La nave, come tutte le unità fatte realizzare da Msc dal 2006 in avanti, è dotata di allaccio alla rete elettrica: significa che tecnicamente è in grado di alimentare, da ormeggiata, i gruppi elettrici allacciandosi alla rete portuale (cold ironing) spegnendo i motori, evitando emissioni inquinanti e consumi. Tuttavia, da 10 anni



La prima foto ufficiale della "Msc Seaview"

MSC

questa parte la tecnologia è andata avanti, così oggi fonti di settore calcolano che una nave come la "Seaview", pur essendo circa il 50% più grande delle unità mediamente prodotte

due lustri fa (100-110 mila tonnellate) consuma il 25% in meno, sostanzialmente per effetto di diversi accorgimenti) il più evidente, la sostituzione dell'illuminazione tradiziona-

le con quella a tecnologia Led).

Se però in Italia il cold ironing oggi è applicabile in via teorica nei porti di Civitavecchia e Livorno, diversa è la normativa, più stringente dal 2020, circa le emissioni: l'unità ha un sistema di pulizia dei gas di scarico (Egcs) che rimuove 97,1% del diossido di zolfo prodotto dalle ciminiere, riducendo anche il particolato. Razionalizzati anche i sistemi di riscaldamento, ventilazione e condizionamento dell'aria, tra le principali fonti di consumo delle navi. Obiettivo è la distribuzione intelligente tra aria calda e fredda, anche con sistemi di recupero del calore (quello della lavanderia per esempio serve per riscaldare le piscine e altre parti della nave).