

L'EDITORIALE

3° MEETING TRASNAZIONALE DEL MOVE PROJECT A VÄXJÖ



Si è svolta dal 6 al 10 maggio a Växjö in Svezia la Conferenza

Sustainable Regions and Municipalities 20-07 (SRM) all'interno della quale si è tenuto il 3° meeting trasnazionale del MOVE.

Il 07 maggio, giorno dedicato ai meeting dei progetti finanziati dai Programmi Comuni-



tari (INTERREG e IEE), i 7 Partner del MOVE hanno discusso alla presenza di Astrid Wilhelm, Project Officer di Intelligent Energy Executive Agency della Commissione Europea, lo stato attuale del lavoro. Ms Wilhelm, con grande soddisfazione delle agenzie partecipanti, ha rilevato un buono stato di avanzamento del progetto sottolineando che non ha riscontrato particolari problematiche e dando solo piccoli suggerimenti per il miglioramento degli aspetti divulgativi inerenti il MOVE. Nel corso della sessione pomeridiana ogni partner ha illustrato i progressi compiuti nei progetti locali e esposto le varie difficoltà incontrate nella loro implementazione. Tutti i partner hanno riscontrato un atteggiamento inizialmente diffidente da parte dei vari target groups

(studenti, lavoratori, insegnanti), convenendo che la causa principale di tali difficoltà risiede nella conoscenza superficiale e incompleta della tematica della mobilità sostenibile che li porta a sottovalutare l'importanza delle misure miranti ad arginare i danni dovuti alle emissioni di CO₂.

Negli approcci attuati in maniera diretta con i vari target groups il loro interesse è risultato essere più partecipato, come nel caso delle lezioni frontali organizzate da A.L.E.S.A. con gli studenti di diverse scuole della Provincia di Chieti o della conferenza realizzata dall'agenzia di Hannover Klimaschutzagentur.

Sia la nostra agenzia che quella tedesca hanno riscontrato la necessità e l'utilità di continuare con azioni di questo tipo che sensibilizzano notevolmente i target groups.



La conferenza SRM è stata organizzata in cooperazione con ManagEnergy, Fedarene (Rete Europea delle Agenzie Locali per l'energia), Agenzia per l'Energia Svedese, Università di Växjö, ECOMM (Conferenza Europea sulla gestione della Mobilità), FSEK (Associazione delle Agenzie Svedesi Locali per l'Energia).

Suo obiettivo principale era fornire un'opportunità ai rappresentanti regionali e locali di confrontarsi sulle azioni concrete

con le altre Regioni e città Europee per scambiarsi nuove idee e ispirazioni su come lavorare per rendere le regioni e le città sostenibili.

Molti gli interventi che si sono succeduti nel corso della sessione svoltasi l'otto maggio tra cui quello maggiormente atteso di Mr. Pedro Ballesteros Torres della Direzione Generale per l'Energia e i Trasporti della Commissione Europea. Nel suo intervento sulle strategie europee da attuare per ottenere un buon esito dall'implementazione delle azioni locali nel campo dei trasporti e dell'energia, Mr Ballesteros ha sottolineato come la vera sfida della nostra epoca è fare un uso razionale dell'energia, il compito dell'UE è fornire supporto e servizi a livello locale per raggiungere quello che ora è diventato il nostro obiettivo comune.

La conferenza è poi proseguita con i workshops tematici tra cui quello dedicato al MOVE project svoltosi il 9 maggio sull'uso del SUMO Model adottato come strumento per una valutazione sistematica dei progetti sulla mobilità. I visitatori della conferenza hanno anche avuto la possibilità di provare diversi autoveicoli ecologici e testare le proprie abilità di *Ecodriving* con istruttori esperti.



nel corso della sessione svoltasi l'otto maggio tra cui quello maggiormente atteso di Mr. Pedro Ballesteros Torres della Direzione Generale per l'Energia e i Trasporti della Commissione Europea. Nel suo intervento sulle strategie europee da attuare per ottenere un buon esito dall'implementazione delle azioni locali nel campo dei trasporti e dell'energia, Mr Ballesteros ha sottolineato come la vera sfida della nostra epoca è fare un uso razionale dell'energia, il compito dell'UE è fornire supporto e servizi a livello locale per raggiungere quello che ora è diventato il nostro obiettivo comune.

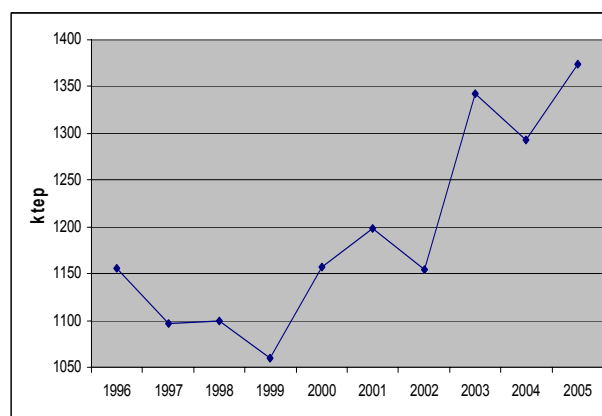


A.L.E.S.A. NEL MOVE

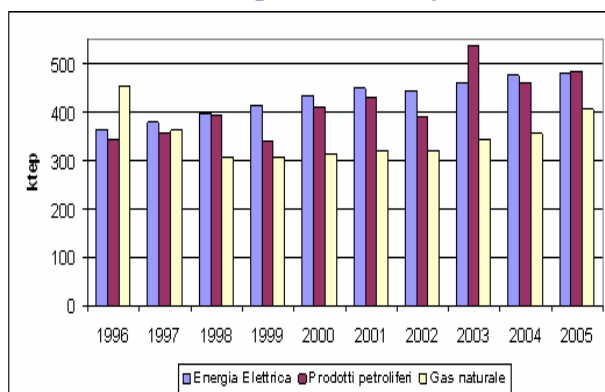
Una delle attività di A.L.E.S.A. portate a termine nel dicembre 2006 nell'ambito del MOVE Project è l'aggiornamento del Bilancio di CO₂ della Provincia di Chieti.

Analisi dei consumi energetici

Nell'anno 2005 i consumi energetici complessivi della Provincia di Chieti ammontano a 1373.4 ktep registrando un aumento dei consumi complessivi dal 1996 pari a circa il 19% come illustrato nel seguente grafico:

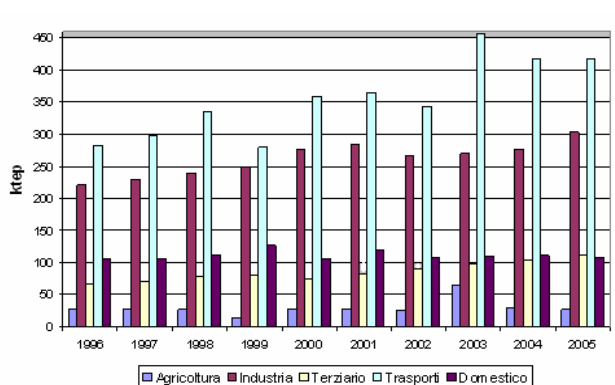


I consumi di energia elettrica, di prodotti petroliferi e di gas naturale nella Provincia di Chieti riferiti all'arco temporale 1996-2005 sono riportati di seguito:



Nell'ultimo anno dalla ripartizione per vettore della richiesta energetica complessiva risulta che il 35% dei consumi energetici totali spetta all'energia elettrica; il 35% ai

prodotti petroliferi e il 30% al gas naturale. Si riporta ora il consumo di energia elettrica e di prodotti petroliferi disaggregato per settore. Tali consumi hanno subito un incremento totale del 37,4% negli ultimi dieci anni. Dall'analisi settoriale risulta che l'incremento più significativo riguarda il settore terziario (+70%), seguito dai trasporti (+47%) ed infine dal settore industria, che ha subito un aumento di consumi pari al 37%, come illustrato nel grafico sottostante:



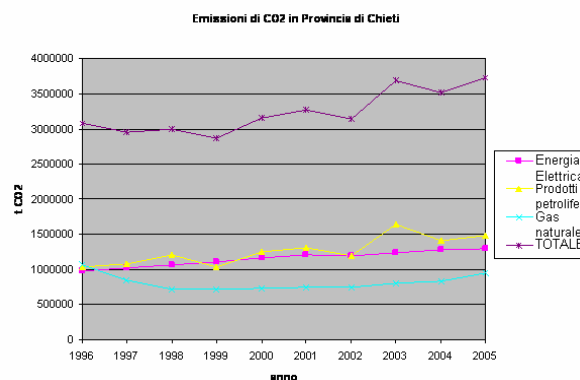
La produzione di energia elettrica avviene sia da fonte convenzionale, sia da fonte rinnovabile. Nella tabella sottostante sono sintetizzate le informazioni sulla produzione totale di energia elettrica nell'anno 2005. La produzione da fonte rinnovabile risulta essere pari a circa il 75% di quella totale.

		Potenza [MW]	Producibilità [GWh]
Fonti convenzionali		52,3	286
Fonti rinnovabili	Idroelettrico	140	622
	Solare	0,43	0,5
	Eolico	114,24	182,3
	Biogas	-	21,915
	Totale	-	826,715
TOTALE		-	1112,7

Il Bilancio di CO₂

Il fondamento metodologico alla base di un

bilancio energetico è rappresentato dal principio di conservazione dell'energia, in base al quale la somma algebrica degli interscambi energetici tra il sistema e l'esterno deve corrispondere in ogni istante alla variazione degli stock di energia presenti nel sistema. Tale principio consente di mettere in rapporto gli impieghi finali di energia con le diverse fonti energetiche. Nel 2005 le emissioni di anidride carbonica derivanti dai consumi energetici complessivi della Provincia di Chieti ammontano a circa 3.726.506 ton., registrando quindi un aumento dal 1996 di circa il 21%.



Dalla ripartizione per vettore delle emissioni totali risulta che il 39 % delle emissioni totali in provincia di Chieti spetta ai prodotti petroliferi, il 35% all'energia elettrica e il 26% al gas naturale.

Disaggregando la voce di consumo relativa ai prodotti petroliferi in benzina, gasolio, olio combustibile, G.P.L. e lubrificanti si evince che le emissioni da gasolio rappresentano quasi i due terzi delle emissioni totali.

Nella tabella a seguire sono sintetizzate le informazioni sulla produzione totale di energia elettrica da fonti rinnovabili nell'anno 2005 e le relative emissioni evi-

tate. Per il calcolo delle emissioni è stato ipotizzato un fattore pari a 760 gr CO₂ / kWh.

		Potenza	Produttività	Emissioni evitate
		[MW]	[GWh]	[t di CO ₂]
Fonti rinnovabili	Idroelettrico	140	622	472720
	Solare	0,43	0,5	380
	Eolico	114,24	182,3	138548
	Biogas	-	21,915	16644
	Totale	-	826,715	628292

Il Bilancio di CO₂ della Provincia di Chieti relativo all'anno 2005 è riportato sinteticamente nella tabella di seguito:

	Energia Elettrica	Prodotti petroliferi	Gas naturale	Fonti rinnovabili
Ton CO ₂				
2005	1292347,93	1483864,72	950293,738	- 628292

Per ulteriori informazioni ed approfondimenti è possibile consultare e scaricare una sintesi dell'aggiornamento del Bilancio di CO₂ della Provincia di Chieti dal sito web www.move-project.org.

A.L.E.S.A. INFORMA

Rubrica dedicata ai VEICOLI PER IL TRASPORTO FLESSIBILE.

Tecnologia veicolare a metano

Le emissioni prodotte dai veicoli dotati di motore a combustione interna sono connesse al processo di combustione e al tipo di combustibile usato. Diminuire le emissioni è quindi oggi una priorità e il metano come combustibile alternativo risulta essere promettente a tale scopo.

Il suo contenuto, infatti, in carbonio è più basso del 12% in massa rispetto ai combu-

stibili convenzionali mentre il potere calorifico è più elevato del 10%, quindi le emissioni di CO₂ sono inferiori di circa il 25%, sebbene la riduzione dipenda dal ciclo del lavoro, dal mezzo, dal carico trasportato e dalla composizione del gas.

Nel confronto tra i veicoli a diesel e quelli a metano, l'efficienza termodinamica dei primi è superiori ai secondi, mentre nel caso di veicoli a benzina è il motore a metano a risultare energeticamente vantaggioso per il suo contenuto energetico superiore. Uno degli aspetti da considerare è però l'esigenza di trasportare a bordo un quantitativo di combustibile sufficiente a garantire l'autonomia del mezzo. Il serbatoio possiede un peso ed un ingombro che sottraggono spazio al carico trasportabile. Tuttavia le nuove tecnologie consentono l'utilizzo di materiali che riducono il peso del serbatoio. Altri vantaggi risiedono nella buona ramificazione della distribuzione del metano e nella ampiezza delle risorse mondiali del gas naturale reperibile in differenti regioni del pianeta ad un prezzo stabile.

Fonti

<http://www.energikontur-so.com>

Ambrosino G., Romanazzo M., "I servizi flessibili di trasporto per una mobilità sostenibile", ENEA, Roma, 2002

The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

A cura di A.L.E.S.A. srl:
Teresa Cavallo
Annarita Altobelli

Via Nicolini, 2 Chieti 66100
Tel. 0871-41421 Fax 0871-41944
E-mail: info@alesachieti.it
Web: www.alesachieti.it