

Il "mal d'aria" nelle città di mare e le "navi killer": Mediterraneo vilipeso

Pubblicato il 12/07/2016 di saurosecci



L'inquinamento atmosferico e gli enormi risvolti sanitari che riserva è indubbiamente la punta più estrema delle pressioni ambientali conseguenza del modello energetico fossile, che ha sino ad oggi caratterizzato i sistemi economici avanzati. Consapevoli dell'enorme perso che in tutto questa esercita il comparto dei trasporti, è indubbiamente significativo, soprattutto in

un paese come l'Italia, circondando da oltre 8000 km di coste, l'impatto sulla qualità dell'aria, esercitato dalle grandi navi, nelle numerose città portuali del nostro paese. Molto significative al riguardo, le misurazioni effettuate da una associazione come "Cittadini per l'aria", ([link sito](#)), impegnata da tempo sul fronte del miglioramento della qualità dell'aria, che ha dato il suo contributo anche in un progetto nazionale di grande valenza come VIAS (vedi post "[Progetto VIAS: correlazioni significative tra inquinamento atmosferico e danni sanitari in Italia](#)").

Si tratta di misurazioni effettuate in prossimità del porto di Genova, città che conosco anche per i miei lunghi trascorsi di tecnico esperto di monitoraggio ambientale, nel periodo dal 19 al 23 giugno scorso, durante le operazioni di attracco di navi da crociera e di traghetti, portante avanti dalla associazione con il supporto scientifico di esperti della ONG tedesca NABU. Le misurazioni hanno rilevato livelli particolarmente elevati di particolato ultrafine, fino a 40 volte superiori a quelli delle zone non inquinate. Si tratta di un monitoraggio condotto a circa 800 metri di distanza dal porto, e direzione del vento verso il mare, è risultato che le polveri emesse dalle navi, anche per la quota di emissione molto bassa, impattano immediatamente sulla città. Le misure evidenziano livelli di polveri ultra fini con picchi fino a 80.000 parti per centimetro cubo durante le operazioni di attracco delle navi, rispetto a valori inferiori a circa 2000 parti/cm3 di zone periferiche con buona qualità dell'aria è inferiore a 2000 parti/cm3 e a valori di fondo nelle grandi città che variano da 3000 a 5000 parti/cm3, per raggiungere le 10.000 parti/cm3 in strade ad alta densità di traffico.

A margine della campagna Cittadini per l'ARIA e NABU hanno sottolineato che nel Mediterraneo traghetti, navi da crociera e navi portacontainer sono tutt'oggi autorizzati ad usare olio combustibile pesante molto inquinante, in molti casi addirittura olio pesante come BTZ (tenore di zolfo <= 1%), senza alcun sistema di depurazione delle emissioni ai camini, come previsto invece per altri settore del trasporto come per auto, camion e da decenni nelle centrali termoelettriche.

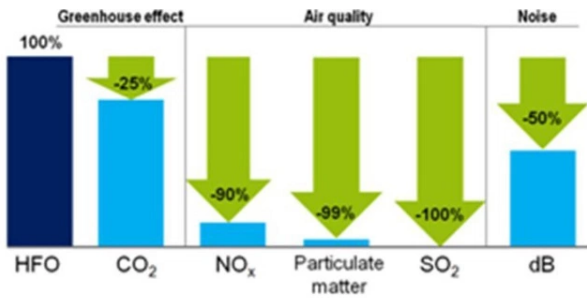
Un autentico pugno in faccia ad autentiche perle del mare come Genova, Venezia, Napoli, particolarmente congestionate del traffico delle grandi navi, in un luogo come il Mediterraneo, dove non esiste ancora nessuna direttiva in merito, applicata invece in zone marittime ancora molto limitate nel mondo denominate ECA (Emission Control Area) con le declinazioni SECA (Sulphur Emission Control Area) e NECA (Nitrate Emission Control Area) legate alla riduzione dei tre principali inquinanti atmosferici marittimi come SO2, NO2 e polveri sottili.

EMISSION CONTROL AREAS (ECA)



E' stata finalmente la **IMO (International Maritime Organization)** ad istituire, 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, il quale ha portato i suoi benefici effetti nelle aree scandinave del Baltico e del Mare del Nord, sia relativamente agli inquinanti atmosferici locali, sia relativamente a gas climalteranti come la CO₂.

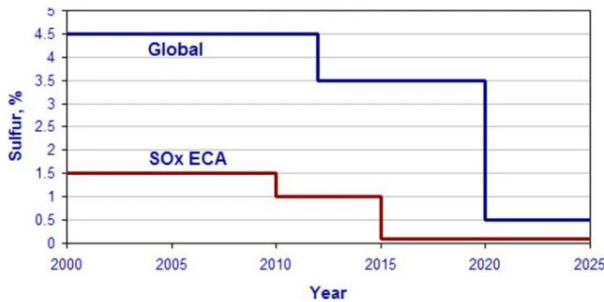
Siccome non lo faccio da troppo tempo, il post mi ha riportato alla mente uno splendido brano di **Eugenio Bennato**, interpretato insieme al fratello **Edoardo**, che ci riporta grazie alla musica nella location di questo post. Una auspicio bellissimo quello del testo del grande Eugenio che ringrazio di cuore specialmente quando recita **"Ed ogni favola può essere vera è una nave nel porto che ieri non c'era"**.



L'IMO infatti non si limita ad assegnare limiti per SO_x, NO_x e particolato sottili, ma ha definito anche le zone di controllo delle emissioni (ECA) in cui si applicano le norme di emissione (come proposto e approvato dagli Stati membri). I primi a configurarsi in queste aree attualmente sono il Mar Baltico (dal 2006) e il Mare del Nord (dal 2007).

Nel 2010, l'IMO ha ufficialmente inserito nelle aree ECA anche le acque intorno alla costa nordamericana che si estende a 200 miglia nautiche dalle coste degli Stati Uniti e Canada. Le acque vicino a Puerto Rico e le Isole Vergini Americane sono state solo recentemente designate dall'IMO a divenire a loro volta aree ECA, per arrivare, si spera entro il 2020 anche al nostro vilipeso Mediterraneo.

Un contesto nel quale la Commissione Europea, in ottemperanza alla convenzione MARPOL sta attuando politiche finalizzate all'inquinamento derivante dai trasporti marittimi cercando di accelerare il processo. Diversi studi condotti dalla stessa Commissione Europea hanno identificato il metano liquido (LNG) come uno dei potenziali sostituti dei combustibili attualmente utilizzati in particolare per i mezzi navali che percorrono tratte brevi (traghetti, Ro-Ro, ecc ...) (vedi post ["GNL \(Gas Naturale Liquefatto\): primo obiettivo applicativo la navigazione"](#)).



Tornando alla campagna di monitoraggio genovese, secondo **Anna Gerometta**, presidente di "Cittadini per l'aria": "è ora di cambiare l'attuale situazione in cui gli armatori possono inquinare pesantemente l'aria delle città italiane di mare a ogni attracco, come fanno società di traghetti come Tirrenia, CTN Ferries, Grandi Navi Veloci, Moby e altri.

Genova, come la gran parte delle città portuali in Italia, ha un problema rilevante di inquinamento dell'aria e per questo è necessaria un'azione politica immediata per proteggere la salute delle persone e dell'ambiente. Combustibili a basso tenore di zolfo, filtri per il particolato e catalizzatori di azoto devono essere resi obbligatori per tutte le navi che entrano nel porto di Genova. Proprio perché il settore è in piena espansione, è indispensabile che gli armatori investano in adeguate tecnologie di abbattimento dei gas di scarico, facendosi carico del fatto di rappresentare una minaccia reale per la salute dei cittadini. Una nave da crociera media, che staziona in porto con i motori accesi, provoca infatti l'inquinamento atmosferico prodotto da milioni di automobili."

Ad integrare il concetto anche Dietmar Oeliger, responsabile della politica dei trasporti di NABU, secondo il quale "non è solo Genova a soffrire per le emissioni derivanti dal trasporto marittimo. Abbiamo riscontrato queste elevate concentrazioni di inquinanti atmosferici in molti porti di diverse città di tutto il mondo. Tuttavia, agli occhi delle compagnie di traghetti e navi da crociera questa non deve essere una scusa per continuare a inquinare in modo sconsiderato le città di mare che le ospitano".

Quella di Genova è solo la prima tappa di una campagna che coinvolgerà i porti italiani: Cittadini per l'aria e NABU inaugurano infatti il progetto "Facciamo respirare il Mediterraneo", che si propone di ottenere dagli stati membri europei che affacciano sul Mediterraneo, come Italia, Grecia, Spagna e Francia, la designazione delle loro acque nazionali e l'intero Mediterraneo "Zona controllata per le emissioni di Zolfo" (SECA - Sulphur Emission Control Area), stabilendo un contenuto di zolfo limitato per i carburanti delle navi. Tale regolamentazione è già in vigore nel Mare del Nord e nel Mar Baltico dove, di conseguenza, la qualità dell'aria è migliorata fino al 60%".

Un impatto ambientale significativo quello delle grandi navi tutte alimentate a olio pesante e a gasolio, che per i grandi flussi di effluenti, rilasciati a quote molto vicine al suolo, hanno effetti legati al trasporto degli stessi effluenti, con compromissione della qualità dell'aria anche per molti chilometri verso l'entroterra. Altrettanto inquietanti le stime della Commissione Europea in termini di morti premature da inquinamento atmosferico marittimo, stimato in circa 50.000 persone ogni anno in Europa e questo nonostante siano già disponibili tecnologie assolutamente risolutive come quella dei nuovi mezzi alimentati a GNL.

*Le città di mare
Sono i punti del mondo dove vanno a finire
I rumori di fondo delle autostrade
Le città di mare
Che fanno pensare
Ad un girotondo
Di incontri mancati e di grandi amori
E notti di stelle passate fuori
E la luna che nasce
Per potersi specchiare
Le città di mare
Affacciate alle stelle come donne al balcone
Quando l'onda ricama sottili collane
Quando la tempesta
Le fa ancora più belle
Con una di quelle
Per la prima volta io ho fatto l'amore
E non c'era il sole
Nell'intrigo dei vicoli non c'erano stelle
E poi via lontano
Per la doppia promessa dei marinai
Di restare fedele
E tradirla ogni volta
Per non perderla mai
Le città di mare
Sono i punti di incontro di mille avventure
Di lingue diverse e di facce scure
Di gente che passa
E si ferma a guardare
Le città di mare
Che son fatte apposta per non far capire
Se la storia più bella deve ancora venire
O se si allontana
Sera per sera
E allora io
Che sogno da sempre una città speciale
Dove dirsi addio
È solo un gioco che domani non vale
E allora io
Io già lo so dove venirti a cercare
E so che sei mia
Se intorno a noi c'è una città di mare
Le città di mare
Ed ogni favola può essere vera
È una nave nel porto che ieri non c'era
Ed è una scelta
Ogni incrocio di strada
Ed ogni strada è stretta
E chi va di fretta e sa quello che vuole
Chi passa la vita a guardare il mare
Indeciso da sempre se partire o restare*

URL: <https://figliodellafantasia.wordpress.com/>



GPG ASSOCIATI
comunicazione d'impresa
formazione manageriale