

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Alle ‘carrette del mare’ non sia più consentito di accedere ai porti italiani”

Nicola Capuzzo · Monday, December 5th, 2022

Oggi, lunedì 5 Dicembre, è l'ultimo giorno in cui le società armatoriali italiane hanno la possibilità di presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la loro richiesta di ammissione ai contributi pubblici (del valore complessivo di 500 milioni di euro) per assicurare migliori performance ambientali e un significativo abbattimento delle emissioni delle navi, anche nei porti. Il Decreto ministeriale n. 290 del 21 settembre 2022 incentiva l'acquisto di nuove navi o l'ammodernamento di quelle esistenti o in costruzione con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica della flotta.

L'associazione Cittadini per l'Aria, assieme alle tante associazioni e comitati che fanno parte della rete “Facciamo respirare il Mediterraneo”, attivi nei porti italiani e impegnati per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree litoranee, “pur dando il benvenuto a questo provvedimento rileva come esso non sia sufficientemente focalizzato sulla maggiore criticità che riguarda oggi le città portuali italiane: l'inquinamento atmosferico”.

Nell'accogliere favorevolmente la volontà e iniziativa espresse dal Ministero dei Trasporti, l'associazione ambientalista “nota tuttavia che i criteri di valutazione dei progetti non evidenziano sufficientemente la priorità di rendere respirabile l'aria nelle aree portuali, le cui popolazioni subiscono oggi dalle emissioni navali gravissimi e irreparabili danni alla salute”. L'invito al Governo è quello di “far sì che nella creazione della graduatoria per l'assegnazione dei contributi si punti innanzitutto a ridurre drasticamente e nel più breve termine possibile le emissioni inquinanti derivanti dalle navi che attraccano nei porti”.

Le associazioni evidenziano in particolare come “moltissime navi che oggi rimangono a motori accesi nei porti hanno, spesso per la loro risalente età e tecnologia, emissioni elevatissime e nocive. Obiettivo del Decreto sia dunque – aggiunge Cittadini per l'Aria – innanzitutto quello di far sì che questi fumi scompaiano per sempre dalle nostre città di porto. A queste ‘carrette del mare’, i cui armatori decidano oggi di non investire, non sia più consentito di accedere ai nostri porti. Si premino poi gli armatori che, con analisi accurate dell'impatto delle misure adottate, scelgano quelle che consentano di ridurre al massimo o eliminare l'utilizzo dell'olio combustibile pesante (Hfo), adottino le ulteriori misure volte a ridurre l'inquinamento derivante dall'uso del marine diesel oil (Mdo) come catalizzatori e sistemi di filtraggio dei fumi evitando così di ricorrere agli scrubber che trasferiscono l'inquinamento dall'aria all'ambiente marino, e scelgano ogni forma di

efficientamento energetico che consenta di ridurre l'uso dei combustibili fossili, soprattutto nei porti”.

Riguardo all'obiettivo climatico che il Decreto si pone, le associazioni rilevano “la mancanza di una visione olistica, contemplando unicamente l'abbattimento della CO2 e mancando di affrontare altresì altre sostanze come black carbon (BC) e metano (CH4) il cui impatto è, sul breve termine, notoriamente peggiore rispetto a quello della CO2”. Le associazioni mettono poi in guardia su “talune soluzioni notoriamente controverse proposte nel Decreto che non rappresentano uno strumento efficace per una vera transizione ecologica del settore ma che, ove ci si riferisca in particolare al Gnl (gas naturale liquefatto) e ai biocarburanti (BioGnl e Biodiesel), rischiano di peggiorare l'impatto climatico dell'industria navale sotto la bandiera di una pretesa decarbonizzazione”.

Secondo Cittadini per l'Aria “il Gnl, in quanto è prevalentemente costituito da metano con un potenziale di riscaldamento climatico di 82,5 volte maggiore a quello della CO2, rischia di far sì che gli investimenti oggi realizzati per l'uso di questo carburante determinino un effetto lock-in che ostacolerà per decenni lo sviluppo di nuove tecnologie a supporto di un'industria navale veramente pulita e in linea con l'obiettivo 1,5°C di cui all'Accordo di Parigi”.

Particolare cautela viene chiesta anche nell'adozione dei biocarburanti “che non rappresentano – affermano – una soluzione sostenibile in quanto, soprattutto quelli derivanti dagli scarti, non sono scalabili, ovvero sono insufficienti a coprire il fabbisogno anche parziale di questa industria, essendo inoltre estremamente difficile l'identificazione della provenienza delle materie prime utilizzate per la loro produzione. Materie prime spesso derivanti dalla conversione della destinazione d'uso di terreni precedentemente destinati alla produzione di alimenti o mangimi, o addirittura deforestazione”.

Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'Aria, ha dichiarato: “Alla vigilia dell'auspicata adozione dell'Area Seca, i cittadini delle città portuali chiedono a chi governa impegno per migliorare subito l'aria nei porti, ciò che può essere fatto con i finanziamenti del Pnrr solo se usati con sapienza. Come corollario di questo decreto sarà fondamentale che il Governo attivi l'incremento dei controlli sulle emissioni navali anche ai fumaioli, monitoraggi dell'aria nei porti, che gli armatori abbandonino l'Hfo come carburante, e che il Decreto divenga strumentale all'attivazione di limiti d'accesso alle navi più inquinanti nei nostri porti”.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, December 5th, 2022 at 10:30 am and is filed under [Navi, Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.