

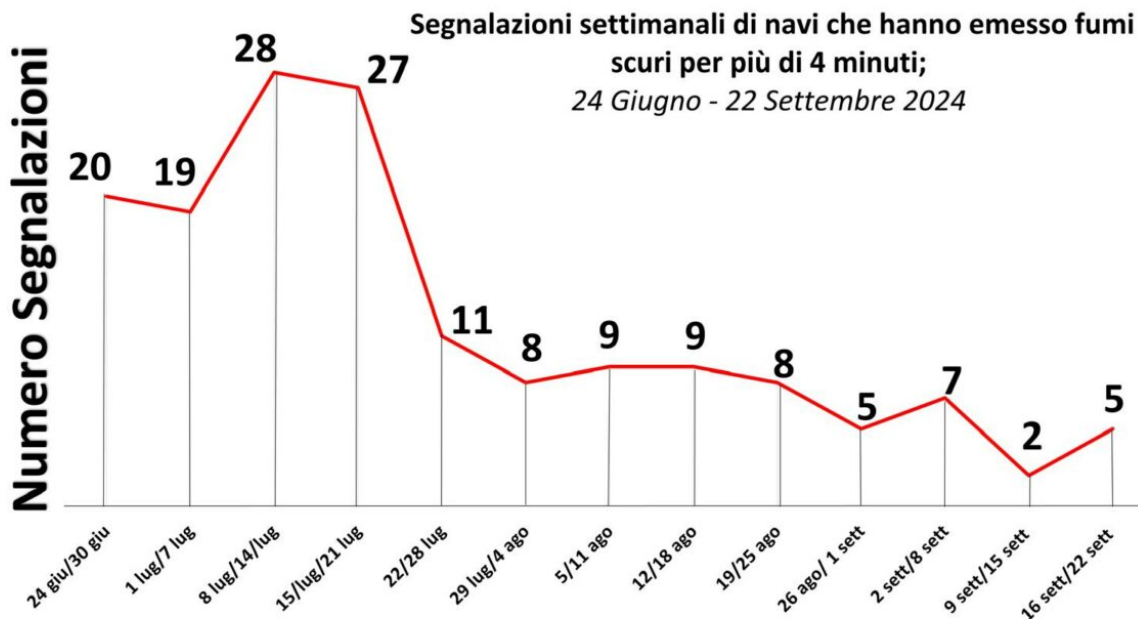
Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Genoa Blue Agreement, oltre 150 violazioni (visibili) in estate

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 9th, 2024

Nel solo trimestre estivo sono stati più di 150 gli episodi di emissione di fumi scuri (secondo una parametrizzazione in cinque livelli condivisa con la Capitaneria) dai fumaioli di navi ormeggiate a Genova protrattesi per oltre 4 minuti, in violazione della regola n.6 del Genoa Blue Agreement, [accordo su base volontaria](#) che impegna le compagnie armatoriali e gli enti preposti al controllo a fare il possibile per ridurre le emissioni delle navi in arrivo e partenza dai moli genovesi.



Le osservazioni sono state effettuate dall'associazione Sentinelle dei fumi e sottoposte su base mensile alla locale Capitaneria di porto, che non ha però risposto alle nostre domande al riguardo. "Pensiamo che il calo delle fumate sia da attribuire agli interventi della Capitaneria, che siamo certi ci sono stati" spiegano tuttavia dall'associazione, attribuendo il calo progressivo degli episodi alla moral suasion della Guardia Costiera: "Da giugno alcuni traghetti non fumano più, altri hanno fumi più contenuti, pochi (tutti Moby) continuano a fumare imperterriti".

Il Blue Agreement è infatti un tipico esempio di green washing, che non vincola in alcun modo i

sottoscrittori. La regola 6, la più facilmente monitorabile, prevede ad esempio che “il bordo assicurerà il monitoraggio delle emissioni della nave, curando, sempre, l’ottimizzazione dell’uso dei motori/generatori/caldaie al fine di minimizzare le possibili emissioni scure, chiamando immediatamente la Sala operativa della Capitaneria di porto nel caso in cui, durante l’osservazione, tali emissioni durino per un periodo temporale superiore a 60 secondi”

E pure “nell’eventualità di emissione di fumo scuro dai fumaioli della nave per un periodo superiore a 4 minuti continuativi”, il rimedio dello spegnimento (ovviamente all’ormeggio) di motori/generatori/caldaie è previsto solo “per quanto praticabile secondo le competenti valutazioni del Comandante e del direttore di macchina”. Cioè, nessuna sanzione e totale discrezione, seppure la curva di frequenza dimostri che il fenomeno sarebbe quantomeno riducibile.

“Una fumata nera lunga più di 4 minuti – spiegano infatti le Sentinelle – segnala una manovra non corretta, come ad esempio una eccessiva accelerazione. Per eliminare questo tipo di fumate, come abbiamo documentato, sono bastate manovre più lente. In molti altri casi, abbiamo visto che l’intensità delle fumate è diminuita solo dopo soste più o meno lunghe alle riparazioni navali, scelte, in ogni caso, costose per gli armatori, e che è ipotizzabile siano state caldegiate dalla Capitaneria. Con questi interventi si è posto rimedio ad un inquinamento vistoso, quello di residui carboniosi incombusti, di dimensioni maggiori di 10 micron e quindi poco inalabili. Purtroppo, fino a quando ha funzionato, la centralina di via Bari ha continuato a registrare superamenti dei limiti giornalieri di biossido di azoto, che si forma in tutte le combustioni, raccomandati dall’Organizzazione mondiale della sanità. A questo si potrà rimediare in modo sostanziale e definitivo solo con l’elettrificazione delle banchine e lo spegnimento dei generatori di corrente, qualunque sia il combustibile usato”.

Secondo i dati dell’associazione più di metà degli episodi è attribuibile a 4 dei traghetti in servizio continuo in estate a Genova – Moby Wonder con 36 fumate oltre i limiti, Moby Aki 27, Gnv Spirit 23 e Moby Drea 11 – ma l’elenco contiene anche diverse navi da crociera.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Wednesday, October 9th, 2024 at 11:00 am and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.