

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE CHIEDE CHE IL MAR MEDITERRANEO DIVENTI AREA ECA

# L'Italia fa guerra alle emissioni

*Gli armatori temono di dover sostenere costi elevati per rispettare un nuovo e più stringente limite anti-inquinamento da parte delle navi. Confitarma scettica mentre Assarmatori si dice favorevole*

**G**li armatori italiani, soprattutto quelli le cui navi operano o transitano nel Mar Mediterraneo, fra pochi anni potrebbero essere costretti a sostenere costi elevati per rispettare un nuovo e più stringente limite alle emissioni. Dal prossimo gennaio, infatti, entrerà in vigore una normativa voluta dall'Imo (International Maritime Organisation) che imporrà una drastica riduzione al livello massimo di emissioni di zolfo consentito alle navi (dall'attuale 3,5 allo 0,5%). Al nostro Governo, però, questo evidentemente non basta perché,

dopo Francia e Spagna, anche l'Italia si è espressa per la prima volta a favore dell'istituzione nel Mediterraneo di un'area Eca (Emission Control Area). Questo significa un tratto di mare dove vige un limite al contenuto di zolfo nei combustibili marini ancora inferiore, pari allo 0,1%. Quello che già avviene da anni nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e sulle coste occidentali e orientali del Nord America.

Questa settimana, in occasione della riunione G7 Ambiente di Metz, il nostro ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, ha incontrato l'omologo francese De Rugy e tra i temi discussi è stato appunto deciso di portare avanti un'iniziativa congiunta per ottenere la dichiarazione di un'area Eca per l'intero Mediterraneo. L'obiettivo è di adottare alla prossima Conferenza delle Parti della Convenzione di Barcellona, che si svolgerà a Napoli il prossimo dicembre, una decisione che impegna tutti i Paesi a predisporre una proposta di dichiarazione del Mediterraneo quale area Eca da presentare all'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo). Il ministro Costa ha anche sottolineato che questa iniziativa deve includere adeguate misure di sostegno per consentire un contemporaneo adeguamento delle capacità infrastrutturali e operative delle imprese marittime che operano in Italia e negli altri Paesi Mediterranei, in modo da giungere preparati quando l'Area Eca sarà operativa (presumibilmente entro il 2023).

Contrastanti le reazioni delle associazioni di categoria dell'armamento italiano. Assarmatori considera la possibile estensione dell'area di controllo delle emissioni al Mediterraneo come «un obiettivo ambizioso che tuttavia,

come correttamente affermato dal ministro Costa, non può avvenire in assenza della implementazione, anche in Italia, delle misure regolamentari che consentano all'industria marittima di assecondare tali possibili processi virtuosi godendo al contempo dei carburanti alternativi quali il Gnl o di tecnologie,

ampiamente utilizzate all'estero, quali, ad esempio, il cold ironing (elettrificazione delle banchine con conseguente possibilità per le navi di «spegnere» i generatori quando sono attaccate in porto)».

Ricordando che nel mercato dei trasporti marittimi in Italia

sono già stati fatti «importanti investimenti da parte delle compagnie (dagli impianti scrubber per l'abbattimento del CO<sub>2</sub> alle nuove unità navali attrezzate per l'utilizzo del Gnl), Assarmatori aggiunge: «Occorre, preliminarmente ad ogni iniziativa di estensione dell'area Eca al Mediterraneo, dotare il settore delle norme che consentano, come dice il ministro, l'adeguamento delle strutture portuali per rendere il tutto fruibile anche prima delle scadenze ipotizzate dagli impegni internazionali».

Più critica Confitarma che, per voce del suo presidente Mario Mattioli, dice: «Dal 1° gennaio 2020 sarà introdotto il limite "globale" 0,5% per il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo. Inoltre, dal 2010 è in vigore la direttiva comunitaria che impone per i porti dell'Ue il limite dello 0,1% e lo stesso limite è stato introdotto dall'Annesso VI alla convenzione Marpol dal 2015 nelle aree Eca. Ciò significa che lo shipping si sta da tempo concretamente attivando per la riduzione degli ossidi di zolfo nelle emissioni delle navi mercantili per prevenire i conseguenti impatti dannosi sull'ambiente». Confitarma poi conclude: «Bisogna tener conto del fatto che misure di questo tipo richiedono complesse procedure e notevoli investimenti da parte dell'industria. Sarebbe forse opportuno concentrarsi sull'attuazione delle norme Imo 2020 prima di intraprendere altre iniziative». (riproduzione riservata)



Mattioli (Confitarma) e Messina (Assarmatori)

