

UN INQUINAMENTO DI LUSO

Le navi da crociera vengono solitamente associate a immagini spensierate che poco hanno a che vedere con il loro reale impatto sulla salute degli abitanti dei porti che li accolgono

[Testo / **ROBERTO MALFATTI**]





Non esiste nessun altro settore dell'economia in cui la forbice tra immagine e realtà è così ampia come in quello delle crociere.

I budget enormi che ruotano intorno a questo indotto creano un'immagine delle navi sicure, pratiche e per quel che è possibile rispettose dell'ambiente. Purtroppo non è così, almeno per quanto riguarda la questione ambientale.

Questi enormi alberghi sull'acqua infatti, dalla Royal Caribbean alla MSC, contribuiscono massicciamente all'inquinamento atmosferico che mette a rischio l'ambiente, il clima e la salute. Basti pensare che, a parità di distanza percorsa, una nave da crociera emette agenti inquinanti pari a cinque milioni di automobili. Questo dato terrificante è causato per lo più dal tipo di olio combustibile pesante utilizzato dai motori di questi pachidermi, un olio che può contenere fino a 3.500 volte più zolfo rispetto a tutti gli altri veicoli presenti sulla terra ferma.

Come afferma NABU, organizzazione tedesca per la salvaguardia ambientale, "le navi non hanno alcuna tecnologia di

Le navi da crociera emettono enormi quantità di agenti inquinanti pericolosi nell'aria come il biossido di zolfo, ossidi di azoto e nero di carbonio



Fondata nel 1899, NABU (Nature And Biodiversity Conservation Union), ha come obiettivo principale la conservazione degli habitat e della biodiversità, promuovendo l'importanza della conservazione della natura. **Fonte:** en.nabu.de

Gli agenti inquinanti sono la causa di ingenti danni agli ecosistemi come l'acidificazione del suolo e delle acque, l'eutrofizzazione dei laghi e delle zone costiere

riduzione di scarico come filtri antiparticolato diesel o SCR-catalizzatori”, tecniche per ridurre i NOx nei gas di scarico. Senza queste tecnologie, questi “rifiuti” bruciano emettendo enormi quantità di inquinanti pericolosi nell'aria come il biossido di zolfo, ossidi di azoto e nero di carbonio. Queste sostanze, alcune delle quali viaggiano per chilometri, sono la causa di ingenti danni agli ecosistemi come l'acidificazione del suolo e delle acque, l'eutrofizzazione dei laghi e delle zone costiere. Inoltre, sono anche co-responsabili di gravi malattie come il cancro, l'asma o malattie cardiovascolari.

Allo stato attuale, nessuna delle navi da crociera presenti nel Mediterraneo assicurerebbe una qualità dell'aria accettabile. Sempre secondo Nabu infatti, tutte le imbarcazioni utilizzano ancora olio di combustibile pesante e di queste, circa l'80% “non utilizza alcun sistema di depurazione dei gas di scarico né tanto

Inquinamento di una nave da crociera.
Foto: worldmaritimeneews.com



INTERVISTA A ANNA GEROMETTA

Anna Gerometta è presidente dell'associazione Cittadini per l'Aria che segue e partecipa attivamente al dibattito sull'inquinamento dell'aria e dei cambiamenti climatici a livello europeo, inserendosi in una rete internazionale di soggetti non governativi. Oltre al progetto “Facciamo respirare il Mediterraneo” l'Associazione ha da poco concluso la campagna “NO₂, NO GRAZIE” la prima mappatura fatta dai cittadini per i cittadini al fine di rilevare le quantità di biossido di azoto (NO₂), uno dei gas più inquinanti derivante principalmente dal traffico e dai veicoli diesel.

QUANDO È NATA L'ASSOCIAZIONE E QUAL È LA MISSION?

L'associazione è nata il 1 aprile del 2015, un vero pesce d'aprile. L'abbiamo fondata partendo dalla consapevolezza dell'assenza di un soggetto che curasse le politiche sulla qualità dell'aria. Nel nostro spirito, l'associazione deve fare da ponte tra politica e cittadini. In particolare deve rendere noti i dati scientifici perché ci rendiamo conto che la politica finanzia gli studi ma di fatti poi non li utilizza. Il tutto, ovviamente, in un contesto più ampio e per noi fondamentale: i cittadini hanno il diritto d'avere aria pulita.

QUANTO HANNO INFLUITO I RILEVAMENTI DI GENOVA SULLA CONSAPEVOLEZZA CHE I NOSTRI PORTI SIANO INQUINATI?

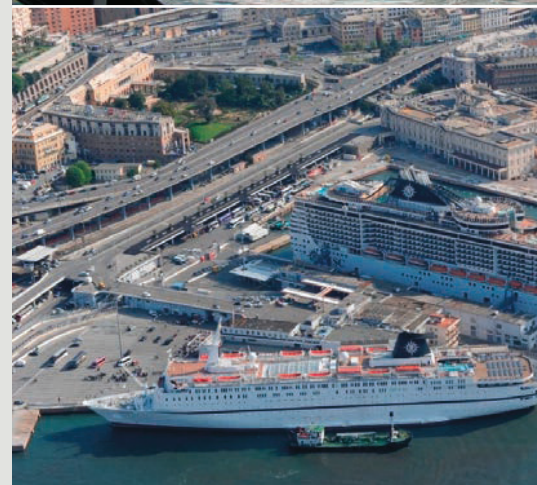
Difficile a dirsi. Certo è che diffondere sempre più i dati che evidenzino quanto le navi siano portatrici di grandissime forme e fonti di inquinamento, aiuta a elevare la consapevolezza generale. Aver mostrato quanto una singola nave in entrata nel porto di Genova abbia letteralmente fatto schizzare il livello delle polveri ultra-fini ha portato almeno a un paio

di consapevolezza. La prima è che scegliere una crociera non equivale a scegliere una vacanza ecostenibile e la seconda è che nelle città di porto la salute è seriamente minacciata dall'attracco delle navi, che sia da crociera o meno. Oltre a quello del capoluogo ligure, stiamo tenendo sotto osservazione anche altri porti italiani. Primo fra tutti quello di Civitavecchia che presenta caratteristiche piuttosto preoccupanti.

QUALI SONO LE VOSTRE PROPOSTE?

L'Italia deve lavorare sodo affinché la norma inserita nel Codice dell'ambiente due anni fa (il divieto di ingresso alle navi nel Mediterraneo se utilizzano carburanti con una quota di zolfo superiori allo 0,1%, ndr) venga applicata ed estesa anche agli altri paesi del Mediterraneo. L'Italia ha fatto un balzo in avanti, ma purtroppo solo in apparenza.

La regolamentazione prevede che nel 2018 nel Mare Adriatico e nel 2020 nel Mar Tirreno non entrino più navi (nello spazio di competenza italiana) che producono quote di zolfo superiori allo 0,1% rispetto all'attuale 3,5%. Con il nostro progetto “Facciamo respirare il Mediterraneo”, proponiamo



di ottenere, da parte di altri stati membri europei affacciati sul Mediterraneo (Grecia, Spagna e Francia) la designazione delle acque nazionali e la creazione di una "Zona controllata per le emissioni di Zolfo" (SECA - Sulphur Emission Control Area). Purtroppo questa norma è stata subordinata (e non riusciamo a capirne il perché) alla necessità che anche gli altri stati affacciati sul Mediterraneo (Croazia, Albania...) adottino norme analoghe. I nostri politici dovrebbero sensibilizzare gli altri Stati sulla vicenda e fare in modo che tutti i paesi del Mediterraneo osservino una norma ad hoc per la salvaguardia dei mari e dell'aria che respiriamo.

Il nostro obiettivo a breve termine è inoltre sensibilizzare il governo italiano affinché il cambio del carburante delle navi avvenga a 12 miglia dal porto. Si eviterebbe così che le popolazioni che abitano nei pressi degli scali vengano inondate dai fumi dell'heavy fuel. Cerchiamo parlamentari che ci sostengano e che partecipino all'evento che prevediamo di organizzare a fine marzo per presentare i dati alla Camera e fare una proposta in tal senso.



Genova, navi da crociera attraccate ai moli di Genova

Secondo lo studio Nabu è l'italiana AIDAprima a detenere la migliore performance.



«Abbiamo riscontrato elevate concentrazioni di inquinanti atmosferici in molti porti del mondo»

meno un sistema che soddisfi lo standard minimo legale che richiede almeno un impianto di lavaggio dei fumi per ridurre le emissioni di zolfo».

Mentre l'analisi svolta dall'ONG tedesca si incentra sull'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni di gas di scarico, nemmeno a bordo delle grandi navi vengono adottate misure efficaci per ridurre gli inquinanti. Politiche di retrofitting (riammodernamento delle tecnologie) garantirebbero enormi benefici alla salute di chi vive a bordo, "tuttavia solo 11 navi vanno oltre lo standard minimo legale per ridurre l'impatto delle loro emissioni sugli uomini e l'ambiente". Sempre secondo lo studio Nabu, la nave che ha la migliore performance è l'italiana AIDAprima (con una portata di circa 3.500 passeggeri e un costo di 455 milioni di euro) seguita da Hapag Lloyd "Europa 2" e le più recenti navi di TUI Cruises, Mein Schiff 3, 4 e 5.

Essere primi in una classifica, però, non significa essere dei buoni modelli.

Come osserva l'ente teutonico anche l'AIDA Cruises "nonostante gli impegni presi nel 2012, continua a utilizzare combustibile molto inquinante". È di pochi giorni fa la notizia che una troupe televisiva francese ha misurato, sul ponte di una nave crociera in navigazione, livelli di particolato ultrafine 19 volte superiori a quelli che si misurano in una strada

urbana trafficata. È chiaro che una simile esposizione può avere effetti immediati sulla salute delle persone a bordo della nave, a cominciare dai membri dell'equipaggio a chi ha pagato la crociera.

Nel giugno 2016 i membri dell'associazione Cittadini per l'Aria, insieme a un'equipe di esperti della NABU, hanno effettuato alcune misurazioni in prossimità del terminal traghetti di Genova.

Tali misurazioni hanno evidenziato concentrazioni molto elevate di particelle ultrafini, fino a 40 volte superiori rispetto a zone definite "con aria pulita". «Sebbene le misurazioni siano state condotte a oltre 800 metri di distanza dal porto e con vento che spirava verso il mare, queste evidenziano come le polveri emesse dalle navi impattino immediatamente sulla città» dichiara il responsabile della politica dei trasporti di Nabu, Dietmar Oliger. Per l'ONG, quello delle concentrazioni alte di biossido di zolfo è tutt'altro che un fenomeno isolato. «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, questa non deve essere una scusa per le compagnie di traghetti e navi da crociera per continuare a inquinare in modo sconsiderato le città di mare che le ospitano». ▲