



**PROPOSTA DI
DICHIARAZIONE ISTITUZIONALE
AL FINE DI OTTENERE IL SOSTEGNO ATTIVO DEL GOVERNO ITALIANO
PER LA CREAZIONE DI UN'AREA DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI NAVALI NEL
MARE MEDITERRANEO
CHE RIDUCA L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO DERIVANTE DALLE NAVI**

Il problema

L'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico navale costituisce una minaccia grave per la salute umana, l'ambiente e il clima. Per le aree costiere e le città portuali le emissioni navali rappresentano una fonte rilevante di inquinamento atmosferico.

Gli inquinanti atmosferici come gli ossidi di azoto (NO_x), gli ossidi di zolfo (SO_x) e il particolato (PM) si diffondono a grande distanza dalle navi che le emettono durante la navigazione o in porto. In presenza di radiazione solare, le molecole di ossidi azoto (No_x) favoriscono la formazione dell'ozono e, come quelle di ossidi di zolfo (SO_x), reagiscono in atmosfera formando il particolato più ridotto conosciuto come PM_{2,5}.

Respirare aria inquinata danneggia la salute delle persone, e si traduce nell'incremento di malattie, ospedalizzazioni, fino al prodursi di morti premature, e, in definitiva, anche in una riduzione della produttività. La Commissione Europea stima che ogni anno muoiano 50.000 europei prematuramente a causa dell'esposizione all'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi.

E' dimostrato scientificamente che la riduzione delle concentrazioni di PM_{2,5}, ozono, SO₂ e No₂ si traduce in benefici importanti per la salute quanto a patologie respiratorie e cardiovascolari, nella riduzione della mortalità prematura per tumori e malattie neurologiche, delle ospedalizzazioni e dei giorni di assenza dal lavoro. Le emissioni navali pongono inoltre a rischio gli ecosistemi sensibili poiché la deposizione di azoto e zolfo causa l'acidificazione degli ecosistemi terrestri e acquatici, e contribuisce al problema dell'eutrofizzazione che favorisce la proliferazione di taluni fitoplancton e piante marine che modifica gli ecosistemi. Nel Mediterraneo esiste un gran numero di ecosistemi molto sensibili, grandemente vulnerabili, che sono minacciati, fra le altre cause, anche dagli effetti dell'inquinamento causato dalle emissioni delle navi.

Inoltre, la combustione dei carburanti derivati dal petrolio genera emissioni di anidride carbonica (CO₂), il principale gas climalterante del nostro pianeta a livello globale.

Paragonate alle emissioni terrestri le emissioni navali sono molto elevate, poiché al settore navale non è stato imposto di usare carburanti più puliti né sistemi di trattamento delle emissioni come invece è accaduto per le attività sulla terraferma. Eppure le navi stazionano e si muovono all'interno delle nostre città.



La legislazione internazionale vigente

Per la natura internazionale del trasporto marittimo, spetta agli Stati costieri interessati prendere l'iniziativa per l'istituzione di aree a controllo delle emissioni nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite.

La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, o MARPOL 73/78, è un accordo internazionale sviluppato dall'IMO con l'obiettivo di preservare l'ambiente marino attraverso l'eliminazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive, nonché la minimizzazione di eventuali scarichi accidentali. Le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dalle navi sono regolate dall'IMO attraverso l'allegato VI della convenzione MARPOL.

L'allegato VI (Norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi) della convenzione MARPOL è stato adottato nel 1997 ed è entrato in vigore il 19 maggio 2005 con l'obiettivo di limitare i principali inquinanti atmosferici derivanti dai gas di scarico di navi, compresi SOx e NOx.

Successivamente all'entrata in vigore dell'Allegato VI MARPOL del 19 maggio 2005, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha deciso, nella sua 53a riunione (luglio 2005), di rivedere l'allegato VI di MARPOL al fine di rendere molto più stringenti i limiti di emissione in considerazione dell'esistenza di nuove e migliori tecniche e dell'esperienza nella loro implementazione. A seguito di un'analisi triennale, il MEPC 58 (ottobre 2008) ha adottato l'allegato VI MARPOL riveduto e il corrispondente codice tecnico 2008 NOx, entrato in vigore il 1° luglio 2010.

Le principali modifiche apportate all'Allegato VI di MARPOL sono, da un lato, la natura obbligatoria di una riduzione mondiale delle emissioni di SOx, NOx e particolato e, dall'altro, l'introduzione di zone di controllo delle emissioni (ECA, "Emissions Control Area" acronimo in inglese) per ridurre ulteriormente le emissioni di tali inquinanti in aree marine designate.

L'allegato VI della convenzione MARPOL stabilisce inoltre norme per il tenore di zolfo dei combustibili marittimi e le emissioni di NOx dei nuovi motori navali. Per quanto riguarda gli ossidi di zolfo, il 1° gennaio 2015 è entrato in vigore il requisito di cui all'allegato MARPOL VI che limita il tenore massimo di zolfo dei combustibili marini nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo allo 0,1% (SECA).

Nell'ottobre 2016 l'IMO ha adottato un limite globale per tenore di zolfo dello 0,5% per il combustibile navale che entrerà in vigore solo nel 2020. Tuttavia anche così, le navi continueranno a essere una delle principali fonti di inquinamento atmosferico a livello mondiale.

Inoltre, la Direttiva 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, che regola i limiti di zolfo dei carburanti marittimi, non si occupa dei limiti di emissione per gli ossidi di azoto (NOx) che, anche in base alle norme generali IMO, sono stati ridotti in maniera minima. Ciò comporta che una riduzione sensibile degli ossidi di azoto si può realizzare solo all'interno delle ECA.

La creazione di un'Area a Controllo delle Emissioni per far fronte al problema

Per far fronte alle emissioni inquinanti delle navi e limitarne gli effetti negativi sulla salute pubblica e sull'ambiente, gli stati costieri dell'Europa del Nord hanno convenuto di designare, nel Mare del Nord,



nel Mar Baltico e nella Manica, un'area di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) dal 2015 e di azoto (NECA) dal 2021 in poi.

Pertanto, nel Nord Europa, a partire dal 1 ° gennaio 2015, le navi sono state obbligate a passare a combustibili con un contenuto massimo di zolfo dello 0,1% o installare sistemi di trattamento delle emissioni che consentano il raggiungimento dello stesso obiettivo. Inoltre, un'area NECA entrerà in vigore nella stessa regione nel 2021. Ciò comporta che, da quella data, le navi di nuova costruzione dovranno essere conformi allo standard Tier III che riduce drasticamente le emissioni di NOx, attraverso l'uso di combustibili alternativi o modifiche della motorizzazione, ecc.

L'Area a controllo delle emissioni creata nel Mare del Nord, nel Mar Baltico e nel Canale della Manica ha realizzato un immediato miglioramento del 50% della qualità dell'aria rispetto al 2015 e benefici socio-economici valutati in miliardi di euro.

Il successo delle Aree di Controllo delle Emissioni nell'Europa del Nord, in Nord America e in altre aree, dimostra che la creazione di un'ECA nel Mar Mediterraneo porterebbe un rilevante miglioramento della qualità dell'aria, non solo sulle rotte marittime e nelle zone costiere ma anche nelle città di porto e nell'entroterra. Un'area ECA nel Mediterraneo porterebbe miglioramenti immediati per la salute pubblica, ridurrebbe i danni agli ecosistemi e al patrimonio culturale, consentendo agli Stati coinvolti di ridurre l'inquinamento atmosferico a livello locale e l'impatto sul riscaldamento globale.

Le emissioni navali rappresentano una quota di inquinamento rilevante in Italia soprattutto nelle città di porto. Tuttavia, il governo italiano non si è ancora pronunciato sulla volontà di istituire una area ECA nel Mediterraneo.

Nel frattempo, il governo francese sostiene l'istituzione di un'ECA Mediterranea e, in questo sforzo, è sostenuto dal Marocco e da altri paesi costieri. Nell'ottobre 2018, la Francia ha presentato – durante una riunione dell'IMO - una valutazione sul potenziale impatto dell'attuazione di una Area ECA nel Mediterraneo, i cui risultati mostrano chiaramente che l'Italia otterrebbe enormi vantaggi sociali, economici e ambientali dall'istituzione di questa Area ECA nel Mediterraneo.

Anche la Commissione Europea guarda con favore a questa iniziativa, a causa dei significativi benefici ambientali e sanitari per i cittadini dell'UE che vivono nelle zone costiere o nei porti anche nell'ovest e nel sud dell'UE, ed è in procinto di concludere una valutazione di fattibilità dell'area ECA nel Mediterraneo e in altre acque dell'UE, quanto a SOx e NOx. L'IMO, attraverso il suo Centro regionale di risposta alle emergenze per l'inquinamento marino per il Mar Mediterraneo (REMPEC), sta anche studiando l'introduzione di un SECA nel Mar Mediterraneo.

In base a quanto precede ed alle conclusioni che indicano i grandi vantaggi dell'adozione di tale iniziativa, è opportuno ed importante che il Governo italiano sostenga attivamente la creazione di un'ECA nel Mar Mediterraneo.

In virtù di tutte queste informazioni,

Essendo innegabile che l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi costituisce una grave minaccia per la salute, l'ambiente e il clima e che l'industria navale è significativamente indietro rispetto agli altri settori in termini di sforzi per ridurre l'inquinamento atmosferico.



Considerato che le emissioni navali sono in continuo aumento e che, se non verrà istituita nel Mediterraneo un'area ECA, vedremo ancora, dopo il 2020, un patchwork di regolamentazione nei mari europei con emissioni più elevate nella regione Mediterranea e livelli di protezione della salute e dell'ambiente e regole di mercato e concorrenza diversi all'interno dell'Unione Europea.

Considerato che le rotte marittime più importanti che uniscono l'Asia all'Europa attraversano il Mediterraneo e che si stima che il traffico marittimo potrebbe aumentare fino al 250% entro il 2050 e che, inoltre, la regione Mediterranea include le destinazioni di vacanza e crociera più popolari d'Europa, con conseguenti elevati tassi di trasporto marittimo a scopo turistico e crescita costante delle dimensioni delle navi e dei conseguenti problemi di inquinamento atmosferico a livello locale.

Dato inoltre che la popolazione che vive nelle zone costiere nel Mar Mediterraneo è di circa 325 milioni di persone direttamente esposte alle alte concentrazioni di inquinanti emesse dalle navi.

Riconoscendo che la creazione di Aree di controllo delle emissioni è uno dei modi più efficaci per ridurre drasticamente le emissioni del settore marittimo, come dimostrato dal Nord Europa e dalle anticipazioni dello studio realizzato dalla Francia che mostra per l'Italia riduzioni rilevanti nei livelli delle emissioni di NO₂ e di PM_{2.5} e benefici economici e ambientali enormi.

Considerando che la creazione di una area ECA nel Mediterraneo darebbe impulso allo sviluppo e all'adozione di tecnologie a basse emissioni e al loro trasferimento all'interno dell'Unione Europea, migliorandone la leadership tecnologica e favorendo la creazione di posti di lavoro nel settore marittimo, garantendo la sostenibilità del settore marittimo e la competitività economica di tutta l'Unione europea, con conseguenti benefici economici, ambientali e sociali, in particolare per gli Stati costieri Mediterraneo.

Considerato il sostegno esplicito della Commissione europea per la designazione di una zona di controllo delle emissioni nel Mar Mediterraneo.

Considerati gli appelli della società civile che hanno sollecitato i governi nell'area del Mediterraneo ad agire sull'inquinamento derivante dalle navi e, in particolare, ad adoperarsi per l'istituzione di un'area di controllo delle emissioni nel Mediterraneo per limitare l'inquinamento atmosferico delle navi, e fra questi la Dichiarazione di Roma firmata il 28 marzo 2017 da un'alleanza di organizzazioni ambientaliste provenienti da Italia, Francia, Spagna, Malta, Grecia.

Per tutti questi motivi, esortiamo il governo italiano a:

1. Sostenere attivamente la creazione, nel più breve tempo possibile, di un'area di controllo delle emissioni (ECA) nel Mediterraneo per limitare l'inquinamento dell'aria prodotto dalle navi (compresi tutti i principali inquinanti dell'aria, come ossidi di zolfo e azoto, ma anche particolato e black carbon).
2. Coerentemente con quanto precede, coordinarsi con la Commissione Europea, la Francia e il resto degli Stati dell'Unione europea (UE), nonché con gli Stati costieri non UE, al fine di assicurare la creazione di tale ECA nel Mediterraneo e, una volta creata, sostenere l'attuazione di una gestione cooperativa transfrontaliera della stessa.



3. Far sì che nei porti vengano messe in atto, con urgenza, le misure appropriate per garantire la riduzione delle emissioni delle navi e che, una volta attraccate, queste si colleghino alla rete elettrica per il funzionamento all'ormeggio.

Cittadini per l'aria

7 gennaio 2019