

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Londra si decide il futuro del Mediterraneo come area Seca

Nicola Capuzzo · Sunday, June 5th, 2022

Lunedì 6 giugno l'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo) avvierà a Londra la 78a negoziazione ambientale e climatica sulla navigazione internazionale (MEPC78). L'agenda della riunione include il tema dell'Area a controllo delle emissioni nel Mar Mediterraneo, le acque reflue derivanti dalla desolforazione dei gas di scarico dell'olio combustibile pesante e le misure climatiche. La proposta dei paesi litoranei e dell'Unione Europea di dichiarare il Mar Mediterraneo un'Area a Controllo delle Emissioni di ossidi di zolfo (Sulphur Emission Control Area – Seca) sarà discussa nei prossimi giorni per essere approvata alla prossima riunione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino a dicembre 2022. Insieme alle organizzazioni ambientaliste dell'area mediterranea, Cittadini per l'Aria si batte per questo progetto da oltre quattro anni e, attraverso la presentazione di un documento della CSC (Clean Shipping Coalition) all'Imo, accoglie con grande favore questa proposta insieme alla associazione tedesca Nabu.

Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria, a questo proposito ha affermato: "Ci auguriamo che la comunità internazionale adotti la proposta di un'Area a Controllo delle Emissioni navali nel Mediterraneo. Non servono ulteriori discussioni. Gli Stati membri dell'Imo procedano spediti affinché la risoluzione possa essere formalmente adottata alla prossima riunione del Comitato a dicembre. Questo è essenziale al fine di garantire l'entrata in vigore della Seca nel 2025".

Nelle Aree a Controllo delle Emissioni, l'inquinamento derivante dal trasporto marittimo si riduce notevolmente per effetto di un limite alle emissioni di zolfo particolarmente stringente (0,1% rispetto allo 0,5% nei mri non Seca). Già oggi il Mar Baltico e il Mare del Nord oltre alle acque costiere del Nord America sono Aree a Controllo delle Emissioni di SOx e NOx. Per quanto riguarda il Mediterraneo, gli stati che vi si affacciano hanno concordato di impegnarsi a lavorare sulla riduzione delle emissioni di NOx per mezzo di una NOxECA. Una decisione circa la presentazione all'Imo è attesa per la riunione in programma a dicembre 2023 alla COP23 della Convenzione di Barcellona in Slovenia. Al contempo, sono in fase di avvio le discussioni circa un'Area ECA Atlantica dell'Unione Europea per SOx e NOx.

Anna Gerometta, a nome della Ong Cittadini per l'Aria, ha aggiunto: "Le emissioni di gas climalteranti derivanti dal trasporto marittimo vanno dimezzate entro il 2030 e, inoltre, il trasporto marittimo deve diventare climaticamente neutro entro il 2050. L'olio combustibile pesante va bandito immediatamente. Qualsiasi dichiarazione sulle intenzioni di proteggere l'ambiente o il clima senza un bando di questo combustibile tossico suona come una presa in giro di fronte alla

crisi ambientale e climatica. Per intraprendere finalmente un percorso chiaro verso gli obiettivi di efficienza della protezione del clima, è necessario imporre subito un prezzo per le emissioni di CO2 e adottare obiettivi ambiziosi per l'uso di combustibili alternativi”.

Sempre secondo la Ong “nel 2020 le navi hanno bruciato circa 165 milioni di tonnellate di olio combustibile pesante in tutto il mondo. Sulla terra ferma, l’olio combustibile deve essere smaltito come rifiuto pericoloso. In mare, viene bruciato e i suoi residui tossici vengono estratti per mezzo degli scrubber dai gas di scarico e semplicemente scaricati in mare”.

Da inizio 2020 il limite al quantitativo di zolfo nei combustibili marini è stato drasticamente ridotto passando dal 3,5 % allo 0,5 %. In teoria, questo passaggio avrebbe dovuto rappresentare la fine dell’impiego dell’olio combustibile pesante e “purtroppo, invece, migliaia di navi continuano a navigare usando l’olio pesante (HFO), tossico ma a buon mercato. Rispettano le normative sui gas di scarico lavando i fumi, dallo zolfo e dalle altre tossine, prima che fuoriescano dai fumaioli. E, normalmente, le acque reflue derivanti da questi scrubber vengono scaricate direttamente in mare” prosegue Cittadini per l’Aria.

Recentemente l’Unione Europea, nell’ambito del pacchetto Fit for 55, ha proposto vari regolamenti che riguardano la navigazione e che possono esercitare pressione sui negoziati internazionali presso l’Imo, rafforzando e accelerando le ambizioni di protezione del clima.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, June 5th, 2022 at 8:00 pm and is filed under [Economia](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.