
Shipping Italy

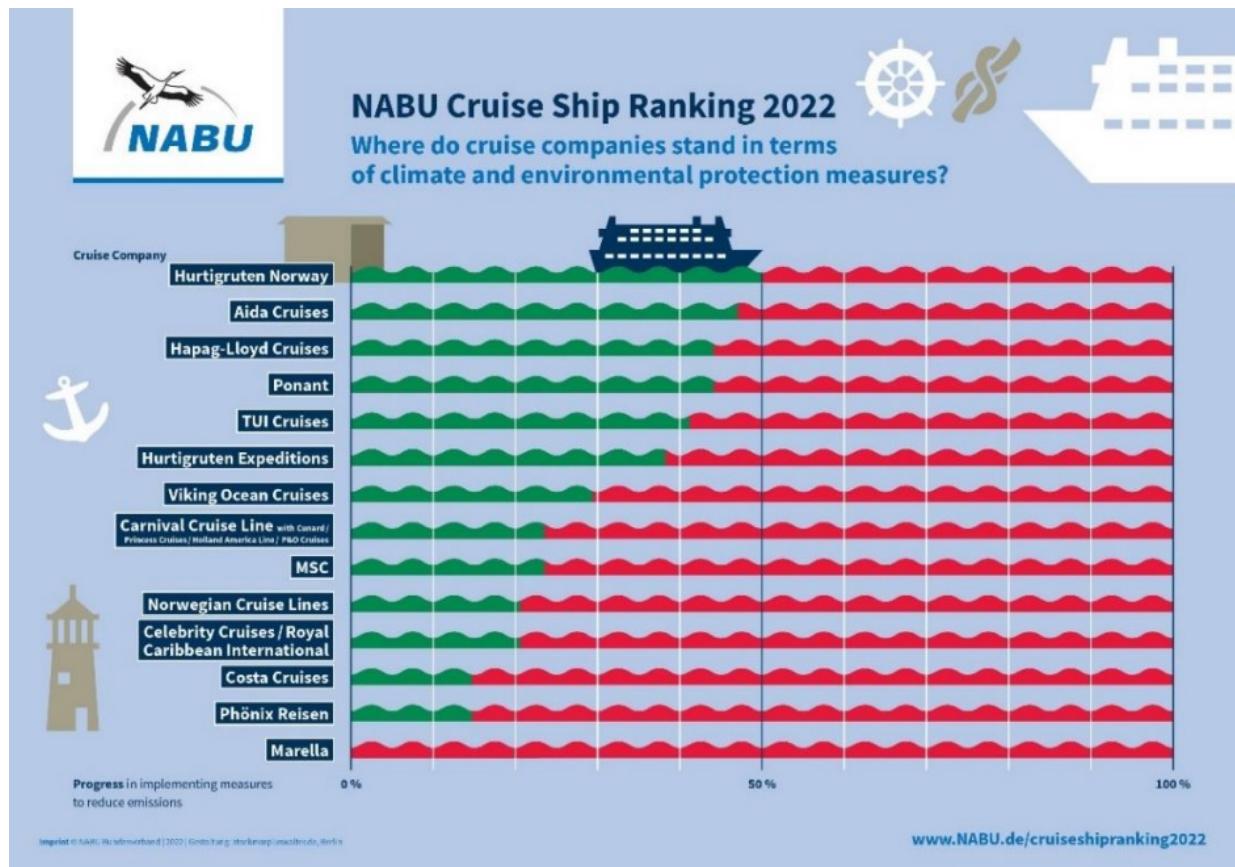
Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Le compagnie crocieristiche non fanno abbastanza per limitare l’emissioni”

Nicola Capuzzo · Thursday, August 25th, 2022

Tutte le compagnie crocieristiche, nessuna esclusa, dovrebbero e potrebbe fare di più per ridurre, o meglio azzerare, l’impatto ambientale delle proprie navi. Il messaggio emerge forte e chiaro da una nota diramata a seguito dei risultati appena pubblicati della decima classifica dell’associazione ambientalista tedesca Nabu – con cui la Ong italiana Cittadini per l’aria collabora nell’ambito della campagna “Facciamo respirare il Mediterraneo” volta a ottenere l’adozione di un’Area a Basse Emissioni navali nel Mediterraneo (Seca) – che indicano come, a loro dire, “le compagnie di crociere stiano facendo troppo poco, o a volte nulla, per proteggere l’ambiente, la salute e il clima dall’impatto della loro attività”. Nella classifica di Nabu, sulla base della roadmap immaginata dalla stessa al 2040, sono state valutate le misure implementate dagli armatori per giungere a una industria crocieristica a impatto climatico zero, “con risultati rappresentati in un’infografica chiara e, allo stesso tempo, preoccupante”.



L'associazione tedesca ha valutato diciannove compagnie di navigazione. Su 17 indici di merito ambientale riferiti alle possibili azioni, la prima classificata (Hurtigruten Norvegia) ha totalizzato solo la metà dei punti ottenibili “a dimostrazione dello scarso impegno dell'intero settore che, secondo NABU, sta facendo principalmente promesse e annunci, e non politiche ambientali davvero concrete e decise”.

Secondo Sönke Diesener, esperto dell'associazione ambientalista tedesca, “nel decimo anno del Cruise Ranking i risultati mostrano ancora una volta che la protezione di ambiente e clima non sono la priorità per le compagnie da crociera. L'olio combustibile pesante continua a essere il carburante usato dalla maggior parte della flotta esistente. Per questo motivo occorre pianificare subito l'eliminazione dell'olio combustibile pesante e la riduzione a zero delle emissioni per le navi da crociera di nuova costruzione; le compagnie dimostrino che gli annunci per un futuro climaticamente neutro per il trasporto marittimo da crociera sono effettivi”.

La maggior parte delle compagnie di crociera ha impostato una strategia climatica e si impegna a raggiungere gli obiettivi climatici di Parigi. I primi classificati della graduatoria iniziano a utilizzare tecnologie moderne come batterie e celle a combustibile, anche se per il momento vengono sfruttate solo in maniera aggiuntiva all'ancora presente motore a combustione. Il combustibile pesante continua infatti a dominare il mercato e gli ordini futuri presentano ancora quasi esclusivamente navi a Gnl (gas naturale liquefatto), “un diverso fossile il cui impiego sottrarrà energie e fondi all'impegno per lo sviluppo di una nuova industria navale davvero pulita” sottolineano Nobu e Cittadini per l'Aria. “Nonostante sempre più navi siano in grado di utilizzare l'alimentazione a terra, l'effettivo utilizzo di questa è ancora molto basso” aggiungono. In Italia, grazie ai fondi del Pnrr e del relativo fondo complementare, nei prossimi anni è attesa un'enorme mole di investimenti proprio nel cosiddetto cold ironing.

“Le compagnie che più spesso toccano i porti italiani e che non è raro bussino alla porta dei nostri

governi per ottenere azioni in loro favore, come Msc e Costa Crociere, si trovano nella seconda metà – la peggiore – della classifica evidenziando come alle pretese di supporto non equivalga un impegno adeguato di ridurne l'impatto nei nostri porti e nel nostro mare” ha sottolineato Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria. La stessa aggiunge che la scelta di una vacanza in crociera si associa spesso all'utilizzo di voli aerei di lunga tratta per raggiungere i porti, aggravando così l'impronta ambientale di questo tipo di vacanze che, normalmente, come nel caso del Mediterraneo, si svolgono in regioni particolarmente sensibili ai cambiamenti climatici, peggiorandone la situazione.

“È costante e fondata la preoccupazione degli abitanti delle città portuali italiane soggetti all'impatto dei fumi che esalano dai camini (fumaioli, ndr) delle navi a pochi metri dalle loro finestre” si legge ancora nel commento alla classifica. “Mentre nel Nord Europa c’è chi, come la Norvegia, ha già deciso di vietare la navigazione nei propri mari alle navi inquinanti, riservandola alle navi a emissioni zero, ancora pochi segnali giungono dall’Italia perché questo settore sia assoggettato a regole più stringenti nei porti e nel nostro mare” prosegue Gerometta, secondo la quale “è importante fare passi avanti al più presto iniziando da un divieto generale sull’uso dell’olio combustibile pesante, l’uso obbligatorio di elettricità a terra, una quota di e-fuel, nonché requisiti di efficienza più rigorosi e la designazione su larga scala di aree a zero e basse emissioni in mare”.

Per spingere l’abolizione dell’uso dell’olio pesante (Hfo), Nabu ha appena lanciato una raccolta firme (che ha già raccolto oltre 12.500 adesioni) che consente ai cittadini di inviare alle maggiori compagnie di crociera la richiesta di interrompere subito l’utilizzo dell’olio combustibile pesante passando a carburanti meno inquinanti. L’attacco ai big delle crociere e dell’industria navale si conclude annunciando che “è di ieri la pubblicazione dell’Agenzia Europea per l’Ambiente (EEA) di un rapporto e della relativamappa delle concentrazioni di sostanze inquinanti rilevate negli organismi marini, come pesci e mitili ecc. nei mari europei. Una mappa che descrive una situazione di contaminazione gravissima e che denuncia come all’industria navale sia riconducibile una parte rilevante di questo inquinamento sia per effetto della ricaduta dei fumi sulla superficie del mare sia per il rilascio in acqua di sostanze tossiche durante il cd. ‘lavaggio dei fumi’ con il sistema degli scrubber”.

Diametralmente opposta la visione di Clia (Cruise Lines International Association), l’associazione di categoria dell’industria crocieristica che ancora in occasione dell’European Sumit andato in scena a genova a giugno, aveva chiesto ai governi di predisporre quadri normativi semplici e funzionali nonché prevedere gli investimenti necessari per un maggiore uso e diffusione di carburanti e tecnologie navali pulite. Il tutto con l’obiettivo di arrivare a crociere a zero emissioni di carbonio entro il 2050.

Da parte loro le compagnie stanno investendo in modo significativo in ricerca e nuove tecnologie, in grado di migliorare le prestazioni ambientali delle navi. Ma le nuove navi sono solo una parte dell’equazione: servono anche infrastrutture adeguate e combustibili sostenibili sottolineata da Clia. Le compagnie evidenziano quanto sia necessario disporre di un quadro legislativo coerente per promuovere gli investimenti e le innovazioni che saranno indispensabili al settore per raggiungere gli obiettivi dell’Agenda 2030.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Dalle compagnie crocieristiche un grido d'allarme rivolto ai decisori politici

This entry was posted on Thursday, August 25th, 2022 at 9:30 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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