

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuovo allarme di Transport&Environment per l'inquinamento delle crociere sulle città italiane

Nicola Capuzzo · Thursday, June 15th, 2023

L'Italia è il paese più inquinato in Europa dalle emissioni delle navi da crociera. Questo è quanto emerge dal nuovo rapporto di Transport & Environment, l'organizzazione ambientalista indipendente europea che si occupa dell'inquinamento atmosferico derivante dal trasporto marittimo.

Le emissioni atmosferiche di queste grandi imbarcazioni, secondo il rapporto, sono tornate ai livelli pre-pandemici, nonostante l'introduzione da parte dell'Imo nel 2020 di un limite più severo di concentrazione di zolfo nei carburanti, "lo scorso anno le 218 navi da crociera europee hanno emesso più ossidi di zolfo (SOx) di 1 miliardo di automobili, ovvero 4,4 volte di più di tutte le automobili del continente (253 milioni)".

Nel rapporto si dice che "rispetto al 2019, il numero di navi da crociera, il tempo trascorso nei porti e il carburante consumato sono aumentati di circa un quarto (23%-24%) e ciò ha comportato un aumento delle emissioni di tre inquinanti atmosferici estremamente tossici: il SOx, che ha registrato un +9%, il NOx (ossidi di azoto), le cui emissioni sono cresciute del +18%, e il PM 2.5, aumentato del 25%".

Lo scorso anno quello di Barcellona è stato il porto più inquinato d'Europa, seguito da Civitavecchia e dal porto ateniese del Pireo. A Civitavecchia le navi da crociera hanno emesso, nel 2022, oltre 16 tonnellate di ossidi di zolfo, altre città italiane che compaiono nella classifica europea dei porti più colpiti dalle emissioni di SOx sono Napoli (11esima), Genova (13esima) e Livorno (16esima). Venezia, invece, è migliorata in modo significativo: dall'essere il porto più inquinato dalle crociere nel 2019, è sceso al 41° posto l'anno scorso per effetto della drastica riduzione degli approdi di navi da crociera.

"In laguna gli inquinanti atmosferici delle navi da crociera sono diminuiti dell'80% in seguito al divieto, introdotto nel 2021, di accesso al porto per le grandi navi da crociera. Questo dimostra che è possibile affrontare l'inquinamento atmosferico" afferma Transport & Environment vedendo evidentemente come una soluzione il ridimensionamento del mercato delle crociere.

Secondo questo rapporto l'Italia è paese europeo più inquinato dalle navi da crociera, davanti alla Spagna; menzione a parte per la Norvegia che si è piazzata al quarto posto della classifica e ha

registrato il maggior traffico di crociere (in numero di ore di presenza nelle sue acque) di tutti i Paesi, anche se con navi più piccole.

Andrea Boraschi, direttore di T&E Italia, ha dichiarato: “La pandemia ha dato un po’ di tregua alle città portuali, ma ora è davvero finita. Le crociere sono tornate e località turistiche come Barcellona, Civitavecchia e Atene sono di nuovo soffocate dall’inquinamento atmosferico prodotto dalle navi da crociera. Venezia ha dimostrato che affrontare l’inquinamento delle navi da crociera è possibile, ma i divieti non sono l’unico modo. I porti possono ridurre significativamente i livelli di inquinamento obbligando le navi a collegarsi all’elettricità in porto, invece di far funzionare i motori, e sostenendo l’adozione di carburanti a emissioni zero”. Ad oggi però in Italia ancora non esistono impianti di shore power attivi sebbene diverse realizzazioni siano in cantiere.

In merito agli operatori più inquinanti il gruppo Carnival è quello che ha la responsabilità maggiore, seguito da Msc; una statistica che rispecchia il numero di navi operative lungo le coste del nostro continente.

A proposito della transizione ecologica in atto, Transport & Environment è tornata a sottolineare che secondo lei passare dal petrolio al gas non è la soluzione: “Molti operatori crocieristici come Msc stanno investendo nel gas fossile (Gnl) come alternativa più pulita. Al momento – scrivono – oltre il 40% delle navi da crociera ordinate ai cantieri navali mondiali è destinato ad essere consegnato con motori a doppia alimentazione a gas naturale liquefatto. Queste navi sono migliori in termini di inquinanti atmosferici locali, ma sono estremamente dannose dal punto di vista climatico a causa delle perdite di metano dai loro motori, un gas oltre 80 volte più climalterante della CO2. La MS Iona di P&O, per esempio, ha emesso una quantità di metano pari a quella di 10.500 mucche in un anno”. Per Andrea Boraschi ha concluso: “Passare dal petrolio al gas è una falsa soluzione. Può aiutare l’industria delle navi da crociera a ridurre l’inquinamento locale, ma è terribile dal punto di vista climatico. L’unica cosa che si ottiene, così facendo, è scambiare una crisi legata alla qualità dell’aria con una crisi climatica. Si tratta di alternative in ogni caso insostenibili”.

Cruise Lines International Association (Clia), l’associazione che rappresenta l’industria delle crociere a livello mondiale, in parte concorda con alcune considerazioni espresse dall’organizzazione ambientalista Transport & Environment, ma non è invece concorde sul contributo che il settore crocieristico sta fornendo per la diminuzione delle emissioni globali.

Quello che T&E ha evidenziato è che, per ridurre le emissioni delle navi, è necessario dotare i porti di sistemi di cold ironing che consentano alle unità da crociera che sostano negli scali di spegnere i motori di bordo e allacciarsi alla rete elettrica di terra ed è necessario anche sostenere lo sviluppo e la diffusione di *fuel* navali a zero emissioni. Un invito che Transport & Environment non ha rivolto specificamente ad alcuno, ma che è indirizzato soprattutto alle amministrazioni e istituzioni pubbliche che, in gran parte delle nazioni, hanno le capacità e il potere di rispondere positivamente a questo appello.

Una sollecitazione condivisa da Clia: “Oggi il 40% delle navi è già equipaggiato con sistemi per connettersi all’elettricità una volta in porto, quota che dovrebbe salire all’85% entro il 2028. Gli investimenti ci sono, ma è necessario che le autorità diano priorità alla fornitura su scala di combustibili rinnovabili e all’installazione di infrastrutture elettriche terrestri, dato che oggi in Europa sono disponibili pochi collegamenti” ha risposto l’associazione delle crociere.

Quello che Clia non condivide rispetto a quanto espresso da T&E è il mancato riconoscimento dell'impegno profuso dal comparto delle crociere per la riduzione delle emissioni: “Tutto il settore crocieristico è da sempre impegnato nella tutela dell'ambiente e le compagnie stanno per questo effettuando investimenti significativi per sviluppare nuove tecnologie ambientali, carburanti marini sostenibili e per dotare le navi da crociera della connessione all'elettricità a terra, eliminando le emissioni mentre sono all'ormeggio. Le 300 navi da crociera che compongono la flotta mondiale sono oggi le imbarcazioni più tecnologiche, avanzate ed efficienti della storia e continueranno a essere l'avanguardia ambientale del trasporto marittimo, in particolare sul piano delle fonti alternative di alimentazione, tra cui batterie elettriche, biocarburanti avanzati, celle a combustibile a idrogeno e carburanti sintetici”.

A quanto riportato nel rapporto di TRansport & Environment ha replicato anche Msc Crociere nei seguenti termini: “Quale compagnia con il maggior numero di navi operative in Europa, abbiamo riconosciuto da tempo l'importanza di ridurre le emissioni nei porti europei e in ogni altro luogo nel mondo in cui operiamo. Continuiamo inoltre a chiedere con forza, in tutti i porti che tocchiamo, l'elettrificazione delle banchine che permette l'alimentazione delle navi da terra con l'energia elettrica. Quasi tutte le nostre navi in servizio oggi in Europa sono predisposte per tale alimentazione, che rappresenta una caratteristica standard di tutte le nuove costruzioni”.

“Nel frattempo – prosegue Msc – continuiamo a guidare il settore crocieristico nella ricerca di ulteriori opzioni per ridurre le emissioni in porto, utilizzando nuove tecnologie come le celle a combustibile. Queste ultime rappresentano un progetto pilota già installato a bordo di Msc World Europa, la nave da crociera più efficiente al mondo in termini di potenza. Questi e altri impegni si aggiungono agli investimenti già effettuati da Msc Crociere nei sistemi di depurazione dei gas di scarico e nell'utilizzo di gasolio marino a basso contenuto di zolfo, che hanno già ridotto in modo sostanziale l'SOx dal 3,5% allo 0,1% delle emissioni totali. Mentre il gas naturale liquefatto, che alimenta le nostre due ultime navi e alimenterà tutte quelle future, elimina virtualmente l'SOx del 99% e riduce le emissioni di gas serra (GHG) fino al 20% rispetto ai tradizionali combustibili fossili per uso marittimo, considerando anche il metano. Abbiamo inoltre implementato la tecnologia di riduzione catalitica selettiva sulle nostre sei navi più recenti, che riduce le emissioni di ossidi di azoto (Nox) fino al 90%”.

Il gruppo armatoriale ginevrino nella sua replica infine scrive: “Continuiamo a investire risorse significative in nuove tecnologie per ridurre le nostre emissioni, come per esempio i sistemi per eliminare virtualmente il metano dai nostri motori sulla nostra prossima nave Msc World America, che sarà varata nel 2025. Lo faremo sviluppando la tecnologia Gnl esistente. Abbiamo chiesto alle istituzioni europee di aiutarci a rendere disponibili i carburanti biologici e sintetici nelle quantità necessarie per alimentare le nostre operazioni, ora che ne abbiamo creato la domanda. La settimana scorsa la nostra nuova ammiraglia, Msc Euribia, ha effettuato il primo viaggio al mondo a zero emissioni nette di gas serra dalla Francia alla Danimarca, confermando ulteriormente il nostro interesse e il nostro impegno per la decarbonizzazione”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 15th, 2023 at 10:00 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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

