

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Decisa dall'Imo l'istituzione di nuova area Eca in Oceano Atlantico

Nicola Capuzzo · Saturday, April 12th, 2025

L'Imo, l'Organizzazione marittima internazionale delle Nazioni Unite, ha approvato l'istituzione di una nuova area di controllo delle emissioni (Eca) nell'Atlantico nord-orientale; una decisione che porterà a una significativa riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi. Questa nuova area si estenderà dal Portogallo alla Groenlandia, diventando la più grande Eca navale del mondo.

La misura avrà un impatto positivo sulla qualità dell'aria per milioni di persone che vivono lungo le coste atlantiche, in paesi come Portogallo, Spagna, Francia, Regno Unito, Irlanda, Islanda e Groenlandia. Oltre ai benefici per la salute umana, si prevede un miglioramento della qualità dell'ambiente, attualmente compromesso dagli inquinanti atmosferici tossici emessi dalle navi.

Cittadini per l'Aria sottolinea che “quasi tutte le acque europee diventeranno presto aree di controllo delle emissioni”. La nuova Eca atlantica colmerà il divario esistente tra le aree Eca nel Mare del Nord, nel Mar Baltico e quella che entrerà in vigore tra pochi giorni nel Mar Mediterraneo, garantendo una regolamentazione armonizzata per l'industria marittima in Europa. La presidente di Cittadini per l'Aria ha riconosciuto il ruolo cruciale della rete di Ong di 13 paesi europei, di cui la sua associazione fa parte, nell'aver promosso l'inserimento di questa misura nell'agenda politica.

Il recente [Rapporto ambientale sul trasporto marittimo europeo 2025](#) ha evidenziato l'efficacia delle Eca, mostrando una riduzione del 70% degli ossidi di zolfo dal 2014 all'interno di queste aree. Diesener ha ribadito l'impegno a sostenere un quadro normativo più ampio, con l'adozione di un'Eca europea, che protegga la salute umana, l'ambiente e il clima, e che includa il controllo sia degli ossidi di zolfo che di azoto.

Anna Gerometta (Cittadini per l'Aria) ha sollevato comunque preoccupazioni riguardo alla persistenza dell'utilizzo di olio combustibile pesante (Hfo), un combustibile altamente inquinante i cui gas di scarico vengono ripuliti dagli scrubber, le cui acque di lavaggio vengono scaricate in mare, riducendo i benefici ambientali. Ha quindi sottolineato l'importanza di vietare al più presto lo scarico delle acque di lavaggio degli scrubber, seguendo l'esempio di paesi come Danimarca, Finlandia e Svezia.

Sul fronte italiano, Gerometta ha invocato un rafforzamento dei controlli da parte degli organi competenti per garantire il rispetto delle normative da parte degli armatori, ringraziando chi, a Genova, ha agito in questo senso giorni per contrastare una frode.

Sul tema è intervenuto anche il Wwf parlando dei negoziati in seno all'Organizzazione marittima internazionale (Imo) come di un accordo, primo nel suo genere, volto a mettere il settore del trasporto marittimo sulla buona strada per raggiungere il livello di emissioni nette zero entro il 2050. “Ma le misure per raggiungere questo obiettivo – dicono – non sono all'altezza di quanto necessario per portare a una rapida riduzione delle emissioni”.

L'accordo sul clima di Parigi non prevedeva meccanismi di controllo delle emissioni del trasporto marittimo, per cui questo accordo mirava a portare il settore in linea con gli obiettivi climatici globali, con l'aggiunta dei poteri normativi dell'Imo che possono garantire il raggiungimento degli obiettivi. “Poiché il trasporto marittimo contribuisce al 3% delle emissioni globali – più della maggior parte dei singoli Paesi – questo risultato ha il potenziale per avere un impatto significativo sulle emissioni mondiali e costituisce un precedente per altri settori”. Tuttavia, secondo il WWF, “gli obiettivi e le misure di riduzione delle emissioni concordate a breve e medio termine non danno la certezza di poter garantire il ritmo di azione e di finanziamento necessario per allineare il settore all'obiettivo dell'Accordo di Parigi di limitare il riscaldamento globale a 1,5°C, né di raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni concordati dall'Imo”.

L'accordo, che dovrebbe segnare un'inversione di tendenza per i gas serra prodotti dal trasporto marittimo globale, lancia comunque un segnale storico. Si tratta infatti del primo accordo internazionale che pone un intero settore su un percorso di riduzione obbligatoria che mira alle emissioni zero. Secondo il Wwf, per essere sicuri di raggiungere l'obiettivo dello zero netto entro il 2050, i Paesi e l'industria del trasporto marittimo dovranno però sfruttare appieno gli incentivi e i segnali contenuti nell'accordo, ridurre davvero rapidamente le emissioni e indirizzare i finanziamenti necessari verso combustibili e fonti energetiche sostenibili a emissioni zero o quasi zero.

I Paesi hanno inoltre apportato nuove conoscenze sulla lotta al rumore sottomarino prodotto dalle navi, tra cui un documento presentato congiuntamente da Canada e Wwf, e sta crescendo lo slancio per affrontare i rischi posti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico (scrubber). Nuove prove presentate questa settimana hanno evidenziato gli impatti nocivi degli scarichi dei depuratori sulla salute umana e sugli ecosistemi marini, aumentando le preoccupazioni per il loro uso diffuso. “Tuttavia – aggiunge l'Ong – i negoziati sull'indicatore di intensità di carbonio sono stati inferiori alle aspettative e hanno perso l'opportunità di adottare misure più incisive per promuovere l'efficienza energetica nel breve termine”.

Per il Wwf, infatti, l'accordo sull'efficienza delle navi è al di sotto di quanto necessario per affrontare la doppia crisi del clima e della biodiversità. È un duro colpo per le comunità e le specie vulnerabili al clima, anche nell'Artico, che non possono sopportare ulteriori ritardi. Navi più efficienti bruciano meno carburante, producono meno rumore sottomarino e possono ridurre il rischio di attacchi alle balene. “Sebbene gli obiettivi concordati questa settimana avranno un impatto positivo sulla protezione dell'ambiente marino, la realtà è che rimangono troppo modesti e il tempo sta per scadere. Il debole risultato sull'efficienza energetica mette ancora più sotto pressione le misure a medio termine dell'Imo per ottenere le riduzioni delle emissioni necessarie a raggiungere lo zero netto entro il 2050” conclude la nota.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, April 12th, 2025 at 8:45 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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