

## **MEDITERRANEO. DA DOMANI DIVENTA AREA SECA, CHE IMPONE UNA RIDUZIONE DRASTICA DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO PRODOTTO DALLE NAVI**

**Gerometta, Cittadini per l'aria: "Un passaggio cruciale per la qualità dell'aria nei porti italiani che impone che si migliori subito il sistema dei controlli alle navi nel nostro Paese"**

Milano, 30 aprile 2025 - Da domani, 1° maggio 2025, entra in vigore l'Area Mediterranea di Controllo delle Emissioni di Zolfo (SECA - Sulphur Emission Control Area) delle navi. Le nuove norme impongono alle navi di ridurre drasticamente, in tutto il Mediterraneo le emissioni di inquinanti atmosferici. Il contenuto di zolfo del carburante utilizzato dalle navi non potrà superare lo 0,10%. Si tratta di una riduzione pari a cinque volte rispetto alla precedente normativa.

Le nuove norme, adottate dall'Organizzazione Marittima Internazionale nel dicembre 2022, comporteranno una enorme diminuzione delle emissioni di inquinanti atmosferici dalle navi che minacciano la salute di circa 250 milioni di persone che vivono nella regione del Mediterraneo e, dunque, una maggiore protezione delle persone e dell'ambiente. La diminuzione della concentrazione di inquinanti atmosferici porterà benefici anche agli ecosistemi acquatici e terrestri del bacino del Mediterraneo, in particolare prevenendo l'acidificazione. Si stima che l'applicazione delle nuove norme comporterà la prevenzione di 1.100 morti premature e 2.300 casi di asma infantile ogni anno.

"La SECA è un enorme passo avanti che richiede impegno nella corretta ed efficace implementazione. È dal 2016 - racconta Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria - che con i comitati e le associazioni della rete Facciamo respirare il Mediterraneo, chiediamo ai Ministri susseguirsi nel tempo che si incrementi l'organico delle capitanerie consentendo l'intensificazione dei controlli, che si adotti il sistema di monitoraggio dei fumi navali con i droni, la cui validità è da anni riconosciuta dalla Commissione Europea, che si monitorino le prestazioni ambientali delle navi. Eppure nulla. Ogni richiesta è rimasta senza riscontro, a segnalare un inaccettabile disinteresse che oggi, anche alla luce di quanto emerge a Genova, deve cessare. Chiediamo che il 1° maggio 2025 rappresenti una svolta per la tutela della qualità dell'aria nelle città portuali italiane, gravemente afflitte dalle emissioni del trasporto marittimo e che le autorità italiane garantiscano la corretta applicazione della SECA aumentando significativamente il numero e l'efficacia dei controlli sulle navi e che, al contempo, venga bandito l'utilizzo degli scrubber", conclude Anna Gerometta.

"Per quanto molto importante, l'introduzione di un limite più stringente sul tasso di zolfo - sottolinea Luca Ribechini, presidente dell'Associazione Livorno Porto Pulito APS - rischia di non produrre risultati concreti senza controlli rigorosi sulle emissioni e sulla conformità delle apparecchiature di bordo. Purtroppo i recenti fatti di cronaca giudiziaria sembrano dimostrare che su questa strada c'è ancora molto da fare".

"La designazione del Mediterraneo Area Seca elimina l'ambiguità, che i vari accordi volontari si portavano dietro, tra motori primari e secondari (gruppi generatori) nonché la regola che il cambio combustibile dovesse essere eseguito entro due ore dall'attracco, spiega Enzo Tortello, presidente del Comitato Tutela Ambientale Genova Centro Ovest e di Ecoistituto di Reggio Emilia e Genova. Non elimina, anzi potrebbe acuire diventando sempre più diffuso, il problema dell'uso degli scrubber con relativo inquinamento delle acque marittime. Il problema maggiore delle città portuali, però, restano gli ossidi

d'azoto. La Guardia Costiera di Genova si sta impegnando molto in questo tipo di controlli (e lo testimoniano i fermi-nave effettuati), coadiuvata dalle cosiddette 'Sentinelle dell'aria del porto' che segnalano le fumate irregolari durante le manovre e lo stazionamento in banchina, in attesa che un giorno il Mediterraneo diventi anche area NECA".

A differenza delle ECA (Emission Control Area) in vigore nel Mare del Nord e nel Mar Baltico e di quella di recente adottata nell'Atlantico, l'ECA del Mediterraneo non include la riduzione degli ossidi di azoto (NOx). È, quindi, importante che i paesi del Mediterraneo facciano il passo successivo proponendo una integrazione della ECA che, colmando questa lacuna, armonizzi la regolamentazione in Europa proteggendo altresì le popolazioni dalle emissioni navali di biossido di azoto che affliggono le città del Mediterraneo, mettendo a rischio la salute umana. Una misura essenziale in particolare in Italia le cui emissioni di ossidi di azoto provenienti dalla navigazione sono le più elevate in Europa e ammontano a quasi il 50% di tutte quelle europee\*.

Una recente campagna di monitoraggio del biossido di azoto effettuata nel 2024 con NABU e altre associazioni nel bacino del Mediterraneo in varie città portuali anche in Italia mostra che, a livello europeo, il 24% di tutte le misurazioni effettuate in vari porti, e principalmente in Italia e Spagna, supera il valore limite legale dell'UE per la protezione della salute umana. Il valore limite stabilito dall'OMS è superato addirittura dal 97% delle misurazioni con valori di biossido di azoto più elevate del doppio di quelle consentite per legge dall'UE. Risultati che sottolineano l'urgente necessità dell'istituzione di un'area di controllo anche per le emissioni di ossidi di azoto (NECA).

### **La SECA: un passo avanti per l'aria, non sia un danno per l'ecosistema marino**

In base alle norme attuali, la riduzione delle concentrazioni di ossidi di zolfo prescritta in base alla SECA - pari ai  $\frac{4}{5}$  del totale oggi concesso, il limite passa infatti da una concentrazione di zolfo dello 0,5% a una dello 0,1% - può essere ottenuta utilizzando carburanti più puliti di quelli attualmente in uso, o con metodi "alternativi", i cd. scrubber (EGCS - Exhaust Gas Cleaning System) che lavano i fumi del motore prima della fuoriuscita dai camini, rilasciando i residui tossici in mare.

Una soluzione che viene purtroppo scelta sempre più spesso dagli armatori in quanto consente loro di risparmiare sul costo del carburante ma che è ormai assodato causi un rilevante danno all'ecosistema marino e che, inoltre, è già stata bandita da moltissimi stati e porti in tutto il mondo. Per ottenere che anche l'Italia bandisca al più presto questo mezzo alternativo e tossico di riduzione degli ossidi di zolfo Cittadini per l'aria insieme a numerose associazioni e ricercatori [ha chiesto a dicembre 2024 al MASE](#) - sino ad oggi senza ricevere risposta - di adoperarsi affinché l'utilizzo degli scrubber sia bandito al più presto anche nel nostro paese.

### **Nuove norme... ma il sistema dei controlli?**

L'efficacia della nuova Area a Controllo delle Emissioni di zolfo dipende dal rispetto delle norme da parte degli armatori e, pertanto, dall'efficacia del sistema dei controlli sulle emissioni delle navi. A fronte di ciò quest'ultimo è, nel nostro Paese, del tutto inadeguato: i controlli effettuati sono pochi, vengono preannunciati alle navi rendendoli inefficaci, oltre ad essere ostacolati da una burocrazia che, su vari fronti, vanifica l'esistenza di norme a tutela della salute pubblica.

Nel dicembre 2024 Cittadini per l'aria con 20 altre associazioni e comitati facenti parte della rete Facciamo respirare il Mediterraneo hanno inviato una [denuncia alla Commissione Europea](#) - per ora senza esito - affinché sia aperta una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia che nel 2016, proprio alla vigilia dell'entrata in vigore della nuova Direttiva sul tenore di zolfo dei carburanti delle navi, ha adottato un decreto e una circolare che impone alle capitanerie di avvisare le navi prima di salire a bordo per fare i controlli previsti dalle norme europee sul tenore di zolfo dei carburanti, rendendo i controlli e le disposizioni della Direttiva (EU) 2016/802 completamente privi di valore.

Come se ciò non fosse sufficiente, un'indagine in fase di realizzazione da parte di Cittadini per l'aria, indica che le norme europee che determinano il numero minimo di controlli sulle navi prescritti annualmente si rifanno a criteri totalmente sganciati dall'intensità di traffico che i diversi paesi e porti europei sopportano. Infatti, nel prevedere che il numero dei controlli sia proporzionale al numero delle navi che fanno scalo in ogni paese, conteggiate una volta sola all'anno, e non in proporzione al numero degli scali e quindi all'intensità del traffico navale in ciascun paese, si realizza una iniqua regolamentazione che consente a taluni paesi europei - fra cui l'Italia, Malta, la Grecia e la Danimarca - di essere tenuti a un numero di controlli propdi molte misure inferiore a quello imposto ad altri Stati Membri.

Per effetto di questa regola anomala, per esempio, la Lituania è tenuta a fare almeno 150 controlli ogni 10.000 scali, i Paesi Bassi 84 ogni 10.000 scali, mentre in Italia ne sono prescritti 4 ogni 10.000 scali, e in Croazia 1 ogni 10.000 scali ([vedi grafico](#))

Senza contare che i dati forniti dall'Italia a Eurostat sul numero degli scali delle navi passeggeri nel 2023, da cui provengono quelli utilizzati per la nostra indagine, sono stati accertati essere grandemente sottostimati ciò che ridurrebbe ulteriormente l'effettiva quota percentuale di controlli per il numero degli scali che si verifica nel nostro paese.

\* [Dato 2022](#) tratto dal sito del Center on Emissions Inventories and Projections del Programma europeo di monitoraggio e valutazione [EMEP](#) nell'ambito della Convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza (CLRTAP). nel cui ambito gli stati membri della Convenzione

Fanno parte di 'Facciamo Respirare il Mediterraneo':  
Cittadini per l'aria onlus  
Comitato Porto Città di Ancona  
Comitato Tutela Ambientale Genova Centro Ovest  
Comitato Tutela Ambientale Genova ù  
Comitato Vivibilità Cittadina  
Ecoistituto di Reggio Emilia e Genova  
Forum Ambientalista OdV  
Italia Nostra Ancona  
Italia Nostra - Venezia  
Livorno Porto Pulito  
Palermo Che Respira  
RAAT - Rete Ambiente Altro Turismo La Spezia  
Tavoli del Porto - Fiumicino  
We Are Here Venice  
Comitato No Grandi Navi - Laguna Bene Comune (Venezia)

**Ufficio stampa Cittadini per l'Aria**

Ilaria Bartolozzi

348.0016900

[stampa@cittadiniperlaria.org](mailto:stampa@cittadiniperlaria.org)