

Le navi da crociera inquinano venti volte più delle auto



Nel 2017 le 203 imbarcazioni di lusso che hanno solcato i mari europei hanno emesso 62mila tonnellate di ossidi di zolfo e 155mila tonnellate di ossidi di azoto. Barcellona maglia nera e Venezia si piazza al terzo posto tra le città portuali più inquinate. Il report di "Transport & Environment"

Nel 2017 le 47 navi da crociera della flotta di Carnival Corporation -compagnia anglo-americana che in Italia opera con Costa Crociere, prima a livello mondiale nel settore- ha emesso quasi dieci volte più ossido di zolfo (SO_x) rispetto a tutto il parco macchine europeo (260 milioni di veicoli). Seguono le navi della Royal Caribbean Cruises, secondo più grande operatore al mondo, le cui emissioni sono pari a quattro volte quelle del parco auto europeo. È quanto rivela il report "[One corporation to pollute them all. Luxury cruise air emissions in Europe](#)" pubblicato dall'ong "Transport &

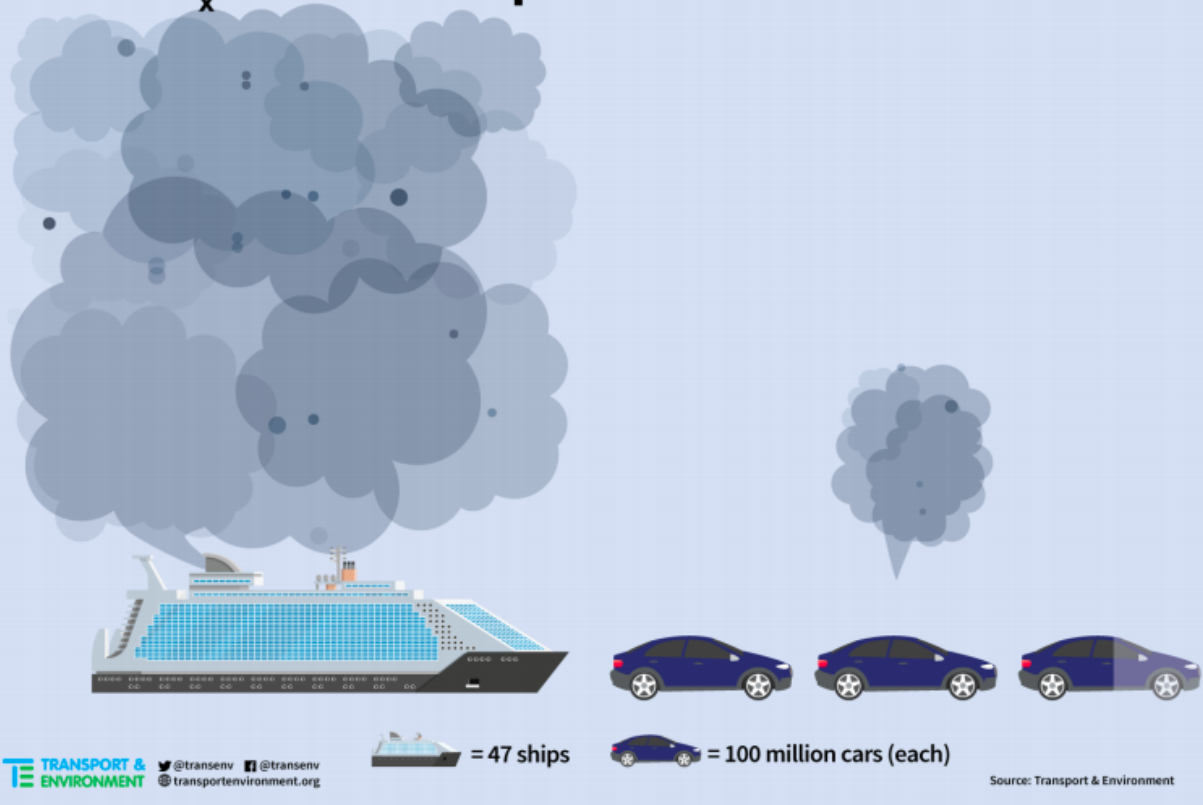
Environment”.

Lo studio ha analizzato gli spostamenti nel corso del 2017 di 203 navi da crociera lungo le coste dei Paesi europei (comprese Norvegia, Islanda, Albania, Montenegro, Groenlandia e Far Oer) , stimando un'emissione complessiva pari a 62mila tonnellate di ossidi di zolfo (venti volte superiore a quella emessa da 260milioni di automobili circolanti in Europa) 155mila tonnellate di ossidi di azoto (NO_x), 10mila tonnellate di polveri sottili e più di 10 tonnellate di CO₂.

Il bacino del Mediterraneo, e in modo particolare Spagna e Italia, è l'area più interessata dai fumi inquinanti delle navi da crociera. Il triste primato va a Barcellona dove nel 2017 sono attraccate 105 navi per un totale di 8,293 ore stazionate in banchina e 32,8 tonnellate di ossidi di zolfo emessi in atmosfera. Segue Palma di Maiorca con 87 navi che hanno emesso 28 tonnellate di ossidi di zolfo.

Tra le cinquanta città più inquinate, dieci sono italiane. Venezia si piazza al terzo posto, preceduta da Barcellona e Palma di Maiorca: nella città lagunare, nel corso del 2017, 68 navi da crociera hanno stazionato per poco meno di 8mila ore, liberando in atmosfera 27,5 tonnellate di So_x. Seguono lo scalo di Civitavecchia al quarto posto (76 navi, per un totale di 5.466 ore durante le quali sono state emesse 660mila chilogrammi di So_x), Napoli e Genova (rispettivamente al dodicesimo e tredicesimo posto), La Spezia e Savona, Cagliari, Palermo, Messina e Bari.

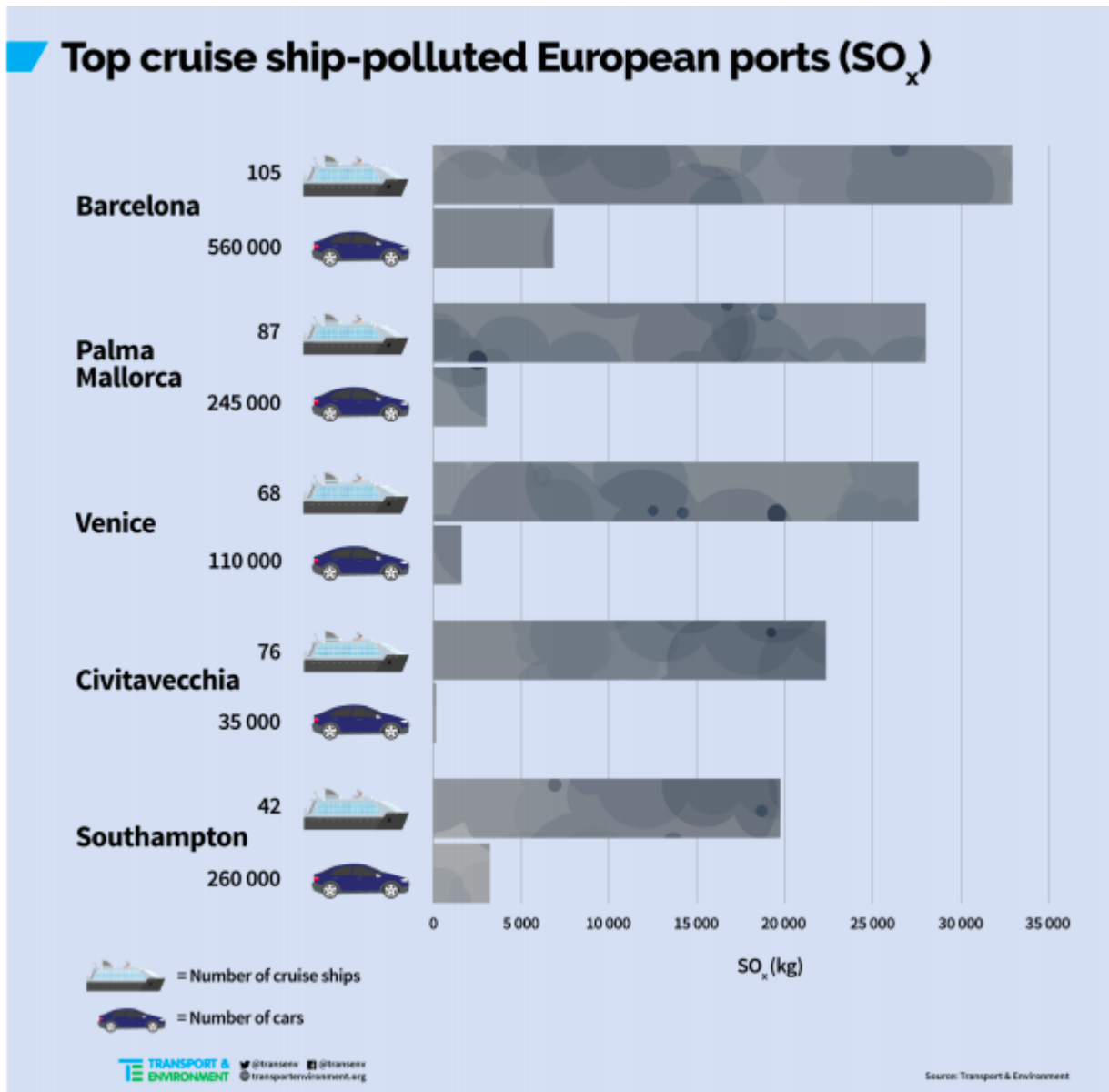
Ships owned by Carnival corporation emit 10 times more SO_x than all European cars



La quantità di SO_x emessa nel 2017 dalle navi della compagnia "Carnival" a confronto con quella delle auto di tutta Europa © Transport Environment

L'inquinamento nelle città deriva in larga parte dallo stazionamento delle navi da crociera ormeggiate ai moli: lunghe ore durante le quali queste città galleggianti devono tenere accesi i motori per far funzionare i servizi di bordo. "Nelle grandi città come Barcellona, Marsiglia e Amburgo nel corso del 2017 le navi da crociera hanno emesso quantità di ossidi di zolfo (SO_x) da due a cinque volte maggiori rispetto all'intera flotta di autovetture di queste stesse città", si legge nel rapporto. Le circa 560mila auto registrate a Barcellona, ad esempio, hanno emesso nel 2017 circa 6,8 tonnellate di SO_x, a fronte delle 32,8 tonnellate emesse da 105 navi da crociera che hanno attraccato nel porto cittadino nello stesso periodo. Il rapporto è ancora più stridente se si guarda alla situazione di piccole isole, come Palma di Maiorca (dove le emissioni delle grandi navi sono quasi dieci volte superiore a quelli delle auto) o a Venezia, dove poco più di

110mila auto hanno emesso 1,3 tonnellate di SO_x a fronte delle 27,5 tonnellate emesse dalle navi da crociera.



I porti europei più inquinati dalle grandi navi e il rapporto con le emissioni inquinanti delle auto © Transport & Environment

La situazione è altrettanto preoccupante per quanto riguarda l'ossido di azoto (NO_x): "L'analisi dimostra che le principali destinazioni europee delle navi da crociera sono esposte a quantità di NO_x emesse dalle grandi navi equivalenti a una quota considerevole dell'intero parco auto", si legge nel report. Ad esempio, le 57 navi da crociera che hanno fatto scalo a Marsiglia nel 2017 hanno emesso una quantità di NO_x pari a circa un quarto delle 340mila autovetture della città.

“Nelle città portuali più piccole, come Civitavecchia o Venezia, le navi da crociera emettono più NO_x del totale della flotta locale di autovetture”, sottolinea il report.

Quello del trasporto marittimo, sottolinea il rapporto, è uno dei settori in cui le normative in materia di inquinamento atmosferico sono meno stringenti. “Transport Environment” sottolinea come il miglior carburante utilizzato dalle navi da crociera ha una concentrazione di zolfo dello 0,1%. A confronto, il carburante utilizzato nelle automobili in Europa negli ultimi 15 anni ha una concentrazione di zolfo pari allo 0,001%. “Le navi da crociera sono città galleggianti, alimentate dal carburante più inquinante che esista. Le città stanno giustamente mettendo al bando le auto alimentate a diesel, ma al tempo stesso danno luce verde alle compagnie di navigazione che sprigionano fumi tossici, danneggiando sia coloro che si trovano a bordo, sia le coste vicine. Questo è inaccettabile”, sottolinea Faig Abbasov, shipping policy manager di “Transport & Environment”.

Di fronte a questa situazione, l’associazione chiede all’Europa di attuare quanto prima una norma portuale a emissioni zero (da estendere poi ad altri tipi di navi) e raccomanda di estendere le zone di controllo delle emissioni (ECA) attualmente esistenti solo nel Mare del Nord , nel Mar Baltico e nel Canale della Manica al resto dei mari europei.

Già oggi le soluzioni disponibili per ridurre le emissioni non mancano. “L’elettricità da terra può aiutare a ridurre le emissioni delle navi ferme in porto, le batterie sono una soluzione per le distanze più brevi e la tecnologia dell’idrogeno può alimentare anche le più grandi navi da crociera -conclude Faig Abbasov -. Il settore crocieristico non è apparentemente disposto a fare il passaggio volontariamente, quindi abbiamo bisogno che i governi intervengano e impongano standard di emissioni zero”.