



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO
STORICO ARTISTICO
E NATURALE DELLA NAZIONE
SEZIONE DI ANCONA "Vincenzo Prati"
www.italianostra.org



Onorevole Matteo Salvini
Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
email: segreteria.ministro@mit.gov.it
PEC: segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

e p.c.

Dott.ssa Maria Teresa Di Matteo
Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di
sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie
d'acqua interne
email: mteresa.dimatteo@mit.gov.it
segreteria.dgvptm@mit.gov.it
PEC: dg.tm@pec.mit.gov.it

Milano, 13 dicembre 2022

Oggetto: DM n. 290/2022 - Gli interventi prioritari per condurre l'industria navale verso una vera transizione ecologica. I criteri di assegnazione dei 500 milioni.

Egregio Signor Ministro,

Le scriviamo oggi, all'indomani della scadenza del termine per gli armatori per la presentazione della domanda di ammissione a beneficiare dei 500 milioni di Euro ai sensi del Decreto ministeriale n. 290 del 21 settembre 2022, a nome dei milioni di cittadini italiani sensibili al tema delle emissioni inquinanti e climalteranti e, in particolare, dei tanti che, vivendo in prossimità delle aree portuali, sono quotidianamente afflitti da quelle provenienti dalle navi.

Le associazioni e i comitati che fanno parte della rete "Facciamo Respirare il Mediterraneo", attivi nei porti italiani per il miglioramento della qualità dell'aria, se da un canto danno il benvenuto a questo provvedimento che favorisce il miglioramento ambientale della flotta navale nazionale, dall'altra rilevano come esso non sia sufficientemente focalizzato sulla maggiore criticità che riguarda oggi le città portuali italiane: **l'inquinamento atmosferico**.

1. Navi vetuste e riduzione dell'inquinamento. Nell'accogliere favorevolmente la volontà e iniziativa espresse mediante il Decreto, si nota tuttavia che i criteri di valutazione dei progetti non evidenziano sufficientemente la **priorità di rendere respirabile l'aria nelle aree portuali**, le cui popolazioni subiscono oggi dalle emissioni navali gravissimi e irreparabili danni alla salute.

Nello specifico è noto che gran parte delle navi commerciali che oggi attraccano nei nostri porti, primi fra tutti i traghetti ma non solo questi, hanno, spesso per la loro risalente età e tecnologia, emissioni elevatissime e nocive di particolato, ossidi di azoto e black carbon che determinano, oltre al grave danno per la salute, altresì l'innalzamento delle concentrazioni degli inquinanti nelle città che le ospitano. Per questo motivo cruciale e per tutelare la salute della popolazione, raggiungere al più presto le soglie indicate nelle nuove linee guida dell'OMS sulla qualità dell'aria e i limiti che entreranno in vigore con l'approvazione della revisione della nuova Direttiva sulla qualità dell'Aria, riteniamo che il Ministero debba considerare, nella formazione della graduatoria per l'assegnazione dei contributi, ancor prima ed accanto alla riduzione dell'impronta carbonica del settore, l'impellente necessità di **abbattere drasticamente e nel più breve termine possibile le emissioni inquinanti atmosferiche** derivanti dalle navi che attraccano nei porti italiani.

2. **Non solo CO₂**. Riguardo al tema che rappresenta il cuore del provvedimento rileviamo che esso, contemplando unicamente l'abbattimento della CO₂, pare difettare di una **visione olistica** che affronti altresì le ulteriori sostanze, come black carbon (BC) e metano (CH₄), il cui impatto è, sul breve termine, notoriamente peggiore rispetto a quello della CO₂. A quest'ultimo proposito si rileva che talune delle soluzioni proposte nel Decreto hanno natura estremamente controversa e, a nostro giudizio, **non rappresentano uno strumento efficace per una vera transizione ecologica del settore**, rischiando al contrario di peggiorare l'impatto climatico dell'industria navale.

In particolare, il **GNL** ha un potenziale di riscaldamento climatico di [82,5 volte maggiore](#) a quello della CO₂ e rischia di far sì che gli investimenti oggi realizzati per l'uso di questo carburante determinino un effetto **lock-in** per i decenni a venire, in contrasto con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

Parimenti, i **biocarburanti** non rappresentano una soluzione sostenibile in quanto, soprattutto quelli derivanti dagli scarti, non sono [scalabili](#), ovvero sono insufficienti a coprire il fabbisogno di questa industria, essendo inoltre **estremamente difficile l'identificazione della provenienza** delle materie prime utilizzate per la loro produzione. La stessa [Commissione europea](#) ha dichiarato che *"è opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti [...] poiché tutti i tipi di combustibili ottenuti da colture alimentari e foraggiere causano emissioni aggiuntive di gas a effetto serra e perdita di biodiversità"*. Oltre a ciò, ricerche hanno evidenziato che l'impiego del Biodiesel determina un **aumento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx)**, che contribuisce anche alla formazione di PM2.5 e ozono (O₃).

3. **Il Decreto come punto di partenza per una diversa regolamentazione di accessi, controlli e monitoraggi in porto.** A fronte dell'impegno del Governo, e quindi della comunità nazionale, in favore dell'industria navale è fondamentale che si determini un drastico cambiamento nella regolamentazione dei porti quanto ad accessi, controlli e monitoraggi. In particolare si invita questo Governo a far sì che, nel più breve termine:

- **si escluda la possibilità di accesso ai porti** a quelle unità che non hanno adottato, entro i prossimi 12 mesi, misure e dispositivi adeguati a ridurre al minimo - e comunque entro i vigenti limiti di legge per NOx e SOx - le emissioni atmosferiche in un raggio di almeno 30 miglia marine dal porto. E' infatti inaccettabile che agli armatori che - nonostante le pressanti e ineludibili necessità socio-ambientali e i

relativi avanzamenti tecnici oltre che finanziamenti pubblici - risparmiano a spese della salute dei cittadini delle città di porto utilizzando vere e proprie “carrette del mare” sia data ancora accoglienza nelle nostre aree portuali. Una azione, quella proposta, del tutto coerente al processo legislativo internazionale, al quale l'Italia stessa ha tanto contribuito, che vedrà entrare in vigore l'Area SECA in tutto il Mediterraneo il 1 maggio 2025 e che si accinge ad estendere la negoziazione ad un nuovo limite per i NOx;

- **si attivino appositi punti di monitoraggio dell'aria**, individuati sulla base dei modelli di dispersione esistenti o da realizzare a breve, volti a controllare le concentrazioni degli inquinanti derivanti dalle navi nelle aree portuali in quanto punti di traffico - seppur navale - sulla base della Direttiva 2008/50/CE;
- **si incrementi il numero e la qualità dei controlli sulle emissioni navali, da rendersi trasparenti** nell'esecuzione e negli esiti, e quindi sui carburanti in base alla Direttiva sul contenuto di zolfo dei carburanti e le emissioni NOx ai camini delle navi, integrando tali controlli mediante **droni** e altre tecnologie già utilizzate in moltissimi paesi anche europei, per la cui realizzazione può essere richiesto l'ausilio dell'EMSA da parte di questo Ministero. Si rinvia al riguardo alla precedente lettera [indirizzata al MIT il 16 febbraio 2022](#) e tutt'oggi senza risposta;
- si renda l'**elettrificazione delle banchine (cold ironing)** una realtà nei porti italiani **nel più breve tempo possibile**. Come noto, questo sistema è estremamente efficace per ridurre le emissioni in porto permettendo di connettere le navi direttamente alla rete elettrica durante il loro ormeggio ed evitando che si brucino ingentissime quantità di carburanti fossili, abbattendo le emissioni tossiche in porto; rileviamo al riguardo che ci risulta che in alcuni paesi del Nord Europa le infrastrutture per l'elettrificazione delle banchine sono state realizzate dai fornitori di energia che sono poi rientrati dei costi sopportati attraverso la fornitura dell'energia agli armatori, con rilevante risparmio per le finanze pubbliche.
- si investa in modo particolare nei traghetti elettrici, già in uso da anni nel Mare del Nord e che sarebbero certamente ottimali per moltissime tratte da e verso le isole del nostro territorio.

Confidando nel sostegno di questo Governo a tutela della salute dei cittadini delle aree portuali e dell'ambiente, cogliamo l'occasione per **chiedere a questo Ministero un incontro** per discutere sui temi sopra accennati e le molte opportunità di azione che possono essere attivate per il miglioramento dell'aria e dell'ambiente nelle città di porto.

Cittadini per l'Aria - Anna Gerometta

AmbienteVenezia - Luciano Mazzolin

Associazione Ambientalista Eugenio Rosmann - Monfalcone - Claudio Siniscalchi

Ecoistituto di Reggio Emilia e Genova - Enzo Tortello

Hub Mat APS - Olbia

Italia Nostra, sezione di Ancona - Maurizio Sebastiani

Italia Nostra, sezione di Genova - Vincenzo Lagomarsino

Italia Nostra, sezione di Venezia - Adriano Marchini

Livorno Porto Pulito aps - Luca Ribechini

No Fumi odv - Cristiana Paoletti

T&E - Veronica Aneris

We are here Venice - Jane da Mosto

Comitato Tutela Ambientale Genova - Giovanni Coiana