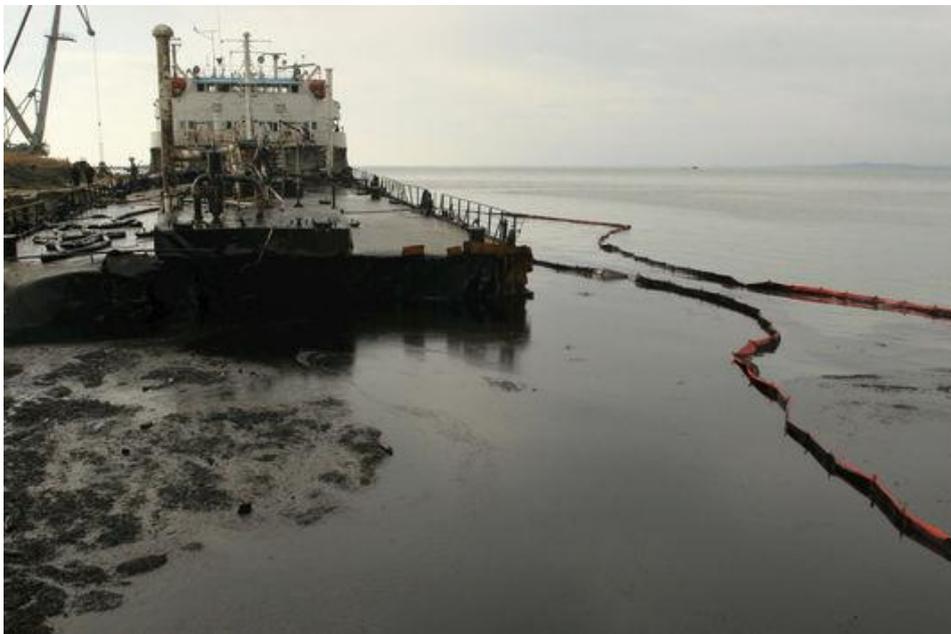


30 ottobre 2016 18:45

Inquinamento carburante dei cargo marini. Raggiunto un accordo

di [Redazione](#)

Alcuni lo hanno soprannominato

“il sangue impuro della mondializzazione”. Gli enormi cargo porta cointainer che solcano gli oceani funzionano con questo carburante, uno dei più sporchi al mondo, un residuo viscoso del petrolio, sporco e difficile da far bruciare. Questo petrolio “bunker” è quanto resta dopo aver raffinato gli altri prodotti petroliferi -benzina, nafta o anche diesel- che sono più leggeri. In questo magma nero si trovano dei residui di metallo, della cenere, e soprattutto molto zolfo. “È veramente un insieme disgustevole”, dice John Maggs, di Seas at Risk, una coalizione di associazioni ambientaliste. Ma è anche il prodotto meno costoso di tutti, che permette di assicurare il commercio mondiale a costi minori.

Lo scorso 27 ottobre, l'industria marittima ha deciso di attaccare l'inquinamento di questo carburante. Riunita a Londra, l'organizzazione marittima internazionale (OMI), un'entità delle Nazioni Unite, ha adottato una risoluzione per ridurre il suo livello massimo di zolfo da 3,5% a 0,5% a partire dal 2020. Il tentativo della lobby petrolifera si è slittato la data di applicazione al 2025 e' finalmente stato rigettato. “Per l'industria marina questa è la prima volta che vengono adottate delle norme sull'inquinamento atmosferico che avranno un vero effetto” si felicita Bill Hemmings, dell'associazione Transport&Environment.

Secondo uno studio di James Corbett, professore all'Università del Delaware, questa limitazione porterà a ridurre la mortalità precoce dovuta alle malattie cardiovascolari e ai tumori al polmone per 40.000 persone ogni anno in tutto il mondo. “Con la data di applicazione del 2020, si tratta di cinque anni guadagnati, cioè 200.000 morti precoci evitate”, spiega.

Il petrolio bunker è stato utilizzato per molto tempo, essenzialmente per far funzionare alcune centrali elettriche. Ma in Europa, le piogge acide, cariche di zolfo, hanno stimolato i Paesi a reagire negli anni 1980. Gli Usa hanno fatto lo stesso, prendendo coscienza che le emissioni di particelle fini di questo carburante erano molto dannose per la salute.

Progressivamente, l'industria marittima è diventata l'ultima ad utilizzare questo carburante a grande scala. Il prodotto è talmente viscoso che bisogna prima di tutto riscaldarlo prima di bruciarlo negli enormi motori dei cargo. Per le popolazioni il pericolo è reale: le navi non si accontentano di emettere i loro inquinanti in mezzo agli oceani. La gran parte del traffico passa vicino alle coste, e le particelle fini possono essere trasportate a centinaia di chilometri dai venti.

Posto il problema, l'industria ha cominciato a reagire. Nel 1997, è stato adottato uno standard del 4,5% di zolfo al massimo, abbassato al 3,5% nel 2012. Ma questo tasso resta 3.500 volte superiore alle norme attuali per le vetture diesel. Questo significa che un grande porta container può inquinare quanto ... 50 milioni di automobili.

L'Europa è stata la prima ad andare più lontano. Nel mar Baltico, il mare del Nord e la Manica, dove il traffico marino è denso e vicino a coste molto popolate, la norma è stata abbassata a 0,1%. L'America del Nord e qualche regione della Cina hanno fatto lo stesso. Resta da imporre uno standard all'intero Pianeta. Dal 2008, l'OMI si è

trovato d'accordo sul plafond dello 0,5%, ma la data di applicazione restava incerta. Sotto l'impulso dell'industria petrolifera, che ha diversi seggi di osservazione all'OMI, e' stata lanciata un'offensiva per spostarlo al 2025.

L'argomento chiave: Non c'e' abbastanza carburante che risponda alle nuove norme per rifornire le quasi 50.000 navi commerciali del Pianeta.

L'obiezione non e' assurda. "Per produrre abbastanza carburante di questo tipo, le raffinerie hanno bisogno di fare molti investimenti", riconosce l'ambasciatore di uno dei Paesi occidentali dell'OMI. Esse devono aggiornare i propri equipaggiamenti, avendo bisogno di pesanti magazzini. Per far prima, l'OMI ha commissionato uno studio sulla disponibilita' di carburante. Le sue conclusioni sono chiare: in ogni circostanza, occorre averne fino al 2020. Lo scorso 27 ottobre, diversi Paesi emergenti hanno tentato un contrattacco. La Russia, il Brasile, la Thailandia o anche l'India hanno perorato per i cinque anni supplementari. Essi hanno abbandonato la loro posizione essendo al stessa troppo minoritaria.

L'adozione di nuove norme sullo zolfo non e' che un piccolo passo dell'industria marittima nella lotta contro l'inquinamento. Sul piano climatico, le sue emissioni di CO2 non rappresentano oggi che il 2% delle emissioni mondiali, ma esse rischiano di fortemente aumentare con lo sviluppo del commercio mondiale. Il settore non e' oggetto a nessuna tassa carbone. Alcuni Paesi, Europa in testa, fanno appello a prendere in considerazione questo problema. Ma l'OMI non ha proposto che l'impegno per presentare un carnet di viaggio dettagliato solo nel 2018.

(articolo di Eric Albet, corrispondente da Londra pubblicato sul quotidiano Le Monde l 30/10/2016)