

Inquinamento atmosferico da navi da crociera e divieto di transito nella Laguna di Venezia

✓ Lorenzo Nicolò Meazza

Il quadro normativo di riferimento in tema di inquinamento atmosferico prodotto dal traffico marino è ampio sia sul piano internazionale sia su quello comunitario e nazionale.

In questo lavoro restringeremo il campo ad alcuni profili che concernono l'inquinamento prodotto dalle navi da crociera, tema che sta assumendo una rilevanza crescente.

Verrà esaminata in primo luogo la possibilità di ricondurre le navi da crociera nell'alveo della responsabilità per emissioni di zolfo non consentite, affrontando successivamente il profilo relativo alle restrizioni alla navigazione nella laguna di Venezia, introdotte dal D.M. 2 marzo 2012 (c.d. «Clini - Passera»), sulle quali sono Tar Veneto che, accolte le istanze dei ricorrenti, hanno fissato al 12 giugno 2014 udienza per la trattazione del merito.

Emissioni di zolfo non consentite: quadro normativo di riferimento

Al fine di inquadrare correttamente il fenomeno della responsabilità delle navi da crociera per emissioni di zolfo non consentite, è preliminarmente necessario soffermarsi sul più ampio quadro normativo in materia di lotta all'inquinamento marino.

Diritto internazionale

Il primo provvedimento rilevante intervenuto in materia di inquinamento delle acque è costituito dalla «Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi» (1).

Con la «Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi» (2) (conosciuta anche con il nome di «Convenzione MarPol 73/78») la materia è oggetto di nuovo intervento in relazione all'inquinamento marittimo causato da sostanze diverse dagli idrocarburi. Ma è con il «Protocollo 1997» (3) del 26 settembre 1997 che modifica tale Convenzione aggiungendo l'Allegato VI, «Norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi», che viene ema-

nata la prima norma in materia di contenimento delle emissioni di zolfo: la regola 14 dispone, infatti, come il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo non debba superare il limite del 4,5% di massa (4).

Note:

✓ Avvocato del Foro di Milano

(1) «*International convention for the prevention of pollution of the sea by oil*», stipulata in Londra il 12 maggio 1954. Accettata e resa esecutiva in Italia, in conformità con l'art. XV della stessa Convenzione, con legge 23 febbraio 1961, n. 238, pubblicata GU 18 aprile 1961, n. 96. Emendata in Londra in data 11 aprile 1962 (accettazione ed esecuzione dell'emendamento in Italia con legge 14 febbraio 1970, n. 94, pubblicata in GU 27 marzo 1970, n. 78) e sempre in Londra in data 21 ottobre 1969 (accettazione ed esecuzione dell'emendamento in Italia con legge 5 giugno 1974, n. 341, pubblicata nella GU 13 agosto 1974, n. 212).

(2) «*International convention for the prevention of pollution from ships*», stipulata in Londra il 2 novembre 1973 in sede di «International Maritime Organization» e completata dal Protocollo stipulato in Londra il 17 febbraio 1978. Ratifica ed esecuzione in Italia con legge 29 settembre 1980, n. 662, pubblicata nella GU del 22 ottobre 1980, n. 292, supplemento ordinario e adesione ed esecuzione al Protocollo con legge 4 giugno 1982, n. 438, pubblicata nella GU 15 luglio 1982, n. 193, suppl. ord.

(3) Adesione ed esecuzione in Italia con legge 6 febbraio 2006, pubblicata nella GU 2 marzo 2006, n. 51, suppl. ord.

(4) «*Regulation 14 - SulphurOxides (SOx) - General requirements* 1 The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 4.5% m/m. 2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines to be developed by the Organization. Requirements within Sox Emission Control Areas 3 For the purpose of this regulation, Sox Emission Control Areas shall include: (a) the Baltic Sea area as defined in regulation 10(1) (b) of Annex I; and (b) any other sea area, including port areas designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of SOx Emission Control Areas with respect to the prevention of air pollution from ships contained in appendix III to this Annex. (4) While ships are within Sox Emission Control Areas, at least one of the following conditions shall be fulfilled: (a) the sulphur content of fuel oil used on board ships in a Sox Emission Control Area does not exceed 1.5% m/m; (b) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce the total emission of sulphur oxides from ships, including both auxiliary and main propulsion engines, to 6.0 g SOx/kWh or less calculated as the total weight of sulphur dioxide emission. Waste streams from the use of such equipment shall not be discharged into enclosed ports, harbours and estuaries unless it can be thoroughly documented by the ship that such waste stream shall have no adverse impact on the ecosystems of such enclosed ports, harbours (segue)