

CIELO E MARE SEMPRE PIÙ...VERDE

Nel 2009 l'entrata in vigore delle norme "Euro 5". Obiettivo: sicurezza e economia energetica. Dall'aula anche la sicurezza marittima

Da 17 anni l'Europa lotta contro l'inquinamento determinato dalle auto. Le prime norme con l'obiettivo di fissare valori limite alle emissioni risalgono al 1989. Euro 1 nel '94, Euro 2 nel '97, Euro 3 nel 2001 hanno stabilito limiti che la norma Euro 4, entrata in vigore il 1° ottobre 2006 ha ulteriormente abbassato del 40% relativamente agli ossidi di azoto. Inoltre ha determinato una riduzione molto consistente del volume delle polveri rispetto a Euro 3. Con l'ulteriore definizione delle norme Euro 5, che entreranno in vigore nel 2009, i limiti degli ossidi di azoto saranno ancora abbassati del 40%. L'Euro 6 si applicherà a partire dal 2014.



I costruttori di auto hanno resistito al cambiamento, ma alla fine hanno trovato le soluzioni di compatibilità.

E' fondamentale che il trasporto su gomma si iscriva nella logica del protocollo di Kyoto puntando sul miglior utilizzo della tecnologia .

Ciò che deve preoccupare riguarda soprattutto l'incremento del trasporto merci su camion. E' giusto ricordare che dal 1° maggio scorso tutti i veicoli nuovi superiori alle 3,5 tonnellate immatricolati in Europa devono essere dotati di un tachigrafo digitale elettronico che serve a registrare i tempi di guida e riposo dei conducenti, la velocità del veicolo. Gli obiettivi : sicurezza e economia energetica.

Tutto converge verso l'obiettivo della sostenibilità. Ma è sufficiente? Il Parlamento sembra consapevole di no. Il dibattito sul Libro Verde ha evidenziato la necessità di una vera politica europea integrata dell'energia. Il PSE esprime, in questo quadro, un orientamento sicuro avendo dedicato al tema una intera sessione durante il congresso di Oporto con un buon livello di elaborazione sui temi della sicurezza nell'approvvigionamento , del risparmio energetico e della riduzione dell'inquinamento. Ci servirà nei prossimi mesi per rafforzare le proposte di integrazione tra i settori dell'energia e dei trasporti ancora troppo spesso oggetto di politiche separate e, come tali, scarsamente efficaci.

Nel quadro della sicurezza marittima, l'aula ha approvato il regolamento sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo. Dopo il naufragio della petroliera Prestige e poi dell'Erika, infatti, è diventato necessario accelerare il ritiro delle petroliere monoscafo.

L'accelerazione è la conseguenza delle prese di posizione politiche, tra le quali quella rilasciata dalla Presidenza italiana in occasione di una riunione dell'Organizzazione marittima internazionale, nel 2003, in cui si affermava, a nome degli allora 15 paesi dell'Unione, che gli Stati membri non avrebbero autorizzato le navi cisterna battenti le loro bandiere a invocare deroghe, da un lato, e dall'altro il desiderio di ancorare le nuove norme al diritto internazionale e più concretamente alla convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, quale modificata dal relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78).

Il regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate che accedono ad un porto o ad un terminale offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, che salpano da uno di essi o gettano l'ancora , indipendentemente dalla bandiera che battono, fosse anche quella di uno Stato membro. Queste norme si applicano già alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate.

La nuova attenzione alla sicurezza dei mari da parte dell'Unione europea va salutata positivamente. E' in corso la discussione sul Libro verde dedicato alle politiche marittime dove il tema della sicurezza si affianca a quelli della difesa del patrimonio ambientale marino, al riequilibrio dello sviluppo costiero, al rilancio della cantieristica navale e alla formazione delle professionalità dei marittimi. Ma soprattutto, dopo l'approvazione del regolamento sulle petroliere, si apre il dibattito sul pacchetto Erika III che affronta tutti gli aspetti giuridici della sicurezza della navigazione. La partita, già iniziata tra Commissione, Consiglio e Commissione Trasporti, sarà di portata storica e impegnerà i primi mesi del 2007. Una vera battaglia sui mari !