



PLASTICHE IN MARE: LA PREVENZIONE INIZIA A BORDO

di Rossano Ercolini,
Presidente ZERO WASTE ITALY,
e Attilio Tornavacca,
DG E.S.P.E.R. Società Benefit.

Zero Waste Italia ed il Comune di Viareggio promuovono la diffusione di un decalogo per la riduzione degli sprechi a bordo e per promuovere la certificazione di natanti a ridotto impatto ambientale.

Note

- 1 Fonte <https://www.lanazione.it/viareggio/cronaca/via-la-plastica-dal-mare-153656be>
- 2 Fonte <https://www.marinecue.it/2024/12/08/microplastiche-addio-e-tutto-merito-di-alcuni-ricercatori-hanno-creato-la-plastica-amica-del-mare-e-biodegradabile/>
- 3 Fonte <https://www.rinnovabili.it/clima-e-ambiente/inquinamento/plastica-biodegradabile-mare/>

La drastica riduzione delle plastiche abbandonate, soprattutto di quelle che finiscono in mare, è ormai una sfida che la nostra società non può più esimersi dall'affrontare concretamente ed in modo realmente efficace. Newsweek nel recente numero dalla significativa copertina intitolata "Oceani di rifiuti: possiamo arginare l'ondata di plastica monouso?" ha evidenziato che, secondo i ricercatori della Università della California, la produzione di plastica, al tasso di crescita attuale, raddoppierà entro il 2040 e che non siamo assolutamente in grado di recuperare l'enorme flusso di rifiuti plastici che ne deriverà. L'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura ha stimato che ogni anno finiscono negli oceani ben 14 milioni di tonnellate di plastica che contribuiscono ad aumentare sempre di più le già enormi isole di plastica.

Le plastiche biodegradabili sono la soluzione?

Alcune azioni per la rimozione dal mare di tali plastiche, quali ad esempio l'ac-

cordo fra il gruppo Azimut Benetti e la startup Ogyre descritto nell'articolo "Via la plastica dal mare. Un piano tutto toscano"¹, seppur apprezzabili, non potranno indurre un impatto significativo poiché riguardano il recupero di sole 8 tonnellate di rifiuti plastici (cioè, lo 0,00006% della plastica che finisce nei mari ogni anno).

Si deve inoltre considerare che la diffusione di plastiche biodegradabili non può rappresentare la soluzione ad un problema di dimensioni ormai enormi come quello delle macro e microplastiche disperse in mare. Il titolo puramente acchiappaclic dell'articolo "Microplastiche addio, è tutto merito di alcuni ricercatori che hanno creato la plastica amica del mare: è biodegradabile"² viene, ad esempio, smentito dallo stesso autore dell'articolo laddove scrive che "C'è ancora un lungo cammino da fare, a partire dal costo di produzione. La plastica tradizionale costa pochissimo, ma produrre un materiale biodegradabile che sia competitivo potrebbe non essere altrettanto economico. Inoltre, se pensiamo alla plastica usata



in ambito marittimo, come reti e attrezzi da pesca, questa nuova plastica non sarebbe adatta, almeno non nell'immediato, perché non avrebbe la stessa durata e resistenza. "Si deve inoltre considerare che, secondo uno studio dell'Institut de Ciències del Mar di Barcellona, la plastica biodegradabile PLA (acronimo per Poly Lactic Acid o Acido Polilattico) con cui si producono piatti, bicchieri e posate monouso "ecosostenibili", non si degrada in mare più rapidamente di altre materie plastiche a base di petrolio come il polietilene (PE) che rappresenta quasi il 40% della plastica prodotta a livello mondiale³.

Quali soluzioni? Il decalogo di Zero Waste Italia

Le soluzioni per affrontare seriamente il problema sono ormai chiare: vietare l'uso di plastiche monouso almeno per alcune prodotti, imporre per altri imballaggi il deposito cauzionale (come richiesto dalla campagna nazionale "A buon rendere") e introdurre tassazioni più elevate su tutti gli altri imballaggi. Adottando pratiche "zero waste", anche

gli armatori e gli equipaggi degli yacht possono, fin da subito, assumere un ruolo attivo contribuendo a preservare i mari in cui hanno scelto di vivere una parte importante della loro vita. Per iniziare il necessario percorso verso la riduzione degli sprechi a bordo e per ridurre al minimo l'impatto ambientale del proprio viaggio con imbarcazioni da diporto o yacht gli armatori dovrebbero quindi assumere il seguente decalogo individuato dall'Associazione Zero Waste Italia con il supporto di ESPER Società Benefit:

- 1) tenere sempre traccia dell'evoluzione dell'abituale consumo di risorse e produzione di rifiuti a bordo per poter costantemente identificare le possibili aree di intervento e miglioramento;
- 2) sostituire le plastiche monouso con articoli durevoli e riutilizzabili, come tovaglioli di stoffa, bottiglie d'acqua di metallo e utensili di bambù;
- 3) adottare pratiche di compostaggio aerobico o anaerobico anche mediante sistemi automatici o semiautomatici per produrre fertilizzanti che possono essere utilizzati a bordo per coltivare

piante commestibili. Sono stati infatti realizzati sistemi elettromeccanici di compostaggio con potenzialità che possono soddisfare le esigenze sia di yacht di moderate dimensione che di navi da crociera;

- 4) Separare i rifiuti residui in modo efficiente affinché i materiali riciclabili vengano poi riciclati al meglio poiché la produzione di alcuni rifiuti potrebbe risultare inevitabile e la separazione degli stessi consentirebbe di poter ottenere tariffe inferiori nei porti per conferire anche gli altri rifiuti prodotti;
- 5) usare detersivi e detergenti biodegradabili e non tossici. Ingredienti naturali come aceto, bicarbonato di sodio e limone sono potenti agenti di pulizia naturali;
- 6) raccogliere ed utilizzare l'acqua piovana poiché l'acqua è una risorsa preziosa su una barca;
- 7) adottare sistemi di risparmio dell'acqua a bordo per utilizzarla in modo efficiente;
- 8) depurare e riutilizzare le acque grigie e nere a bordo anche per alimentare colture idroponiche;



9) produrre energia a bordo anche con turbine eoliche, idro-generatori o pannelli solari ed utilizzare anche le cyclette o i tapis roulant per mantenere in forma l'equipaggio ed al contempo produrre energia;

10) raccogliere e stoccare a bordo i rifiuti accidentalmente pescati o raccolti in mare.

La gestione dei rifiuti pescati in mare

In relazione all'ultimo punto si deve evidenziare che il D.lgs 197/2021 (di recepimento della Direttiva UE 2019/883) ha classificato come rifiuti urbani i rifiuti raccolti in mare mentre gli altri rifiuti delle navi sono classificati come rifiuti speciali il cui conferimento e trattamento risulta a totale carico del produttore/armatore. Con la Legge 60/2022 "Salvamare" è stato poi stabilito che "i rifiuti accidentalmente pescati siano conferiti, gratuitamente e previa pesatura degli stessi, all'impianto portuale di raccolta, ovvero, ad apposite strutture di raccolta allestite in prossimità degli ormeggi."

A tal proposito si deve evidenziare

che è stata recentemente introdotta la raccolta differenziata "boat to boat" nel porto di Viareggio cioè un servizio di raccolta dei rifiuti "porta a porta" organizzato dall'Autorità portuale, Sea Ambiente ed il Comune di Viareggio che ora sta operando per l'adozione di una riduzione tariffaria per le imbarcazioni che applicheranno almeno 6 tra le azioni del suddetto decalogo. Con il Regolamento 2022/91 l'Unione Europea ha poi definito i criteri volti a determinare quando una nave produca minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo ambientalmente sostenibile in conformità alla Dir. 2019/883, poiché tali navi hanno diritto ad usufruire nei porti di tariffe agevolate rispetto a quelle applicate alle navi che non attuano la separazione delle varie tipologie di rifiuti a bordo o non adottano politiche di acquisto ecosostenibili (riducendo l'uso di materiali da imballaggio ed evitando la plastica monouso).

Imbarcazioni green: Viareggio è in pole

L'Associazione Zero Waste Italy ed il Comune di Viareggio intendono promuovere la definizione dei requisiti minimi per la certificazione di imbarcazioni e yacht a ridotto impatto ambientale anche tramite l'organizzazione di un Comitato scientifico per assegnare, valutare e premiare

specifiche borse di studio su questo tema. L'Italia (ed in particolare il distretto industriale di Viareggio) è infatti leader a livello mondiale nel settore della realizzazione degli yachts con il gruppo Azimut-Benetti che mantiene la sua posizione in cima alla classifica mondiale dei costruttori e la Sanlorenzo SpA al secondo posto. Sanlorenzo ha inoltre recentemente varato il suo primo yacht ibrido in grado di alternare l'utilizzo di motori elettrici e diesel ed ha ottenuto 91,5 milioni di euro di finanziamento dal MIMIT e dalla Regione Toscana per l'innovazione tecnologica ecosostenibile soprattutto in relazione ai materiali e combustibili green⁴.

Questo settore potrebbe consolidare la sua leadership e distinguersi ulteriormente mediante la condivisione di specifiche linee guida per la realizzazione e certificazione di imbarcazioni ecosostenibili non solo per quanto riguarda il tipo di propulsione ma anche per una maggiore attenzione all'eco-design, alla progettazione di sistemi che consentano di ridurre i consumi e la produzione di rifiuti a bordo ed il riciclo a fine vita dello scafo e degli interni.

Il primo soggetto che ha aderito a tale progetto è stata ESPER Società Benefit che si è già occupata anche dell'ottimizzazione della gestione dei rifiuti portuali nell'ambito delle pianificazioni operate a favore di molti Comuni con porti turistici e per la redazione dei Piani di gestione dei rifiuti della Provincia della Spezia (dove opera dal 2023 "ELETTRA", un'imbarcazione alimentata ad elettricità adibita al servizio di ritiro dei rifiuti dalle navi), della Regione Lazio (impegnata insieme a COREPLA nella sperimentazione "Fishing for litter" nei porti di Fiumicino e Civitavecchia) e dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (che sta elettrificando le banchine di Livorno, Piombino e Portoferraio con un finanziamento PNRR).

4 Fonte <https://www.startmag.it/economia/tutti-i-fondi-statali-per-gli-yacht-sanlorenzo/>