

Comitato NOGrandiNavi – Laguna Bene Comune  
**PROGRAMMA INCONTRI E MOBILITAZIONI**

**SABATO 22 SETTEMBRE**

**ASSEMBLEA PUBBLICA PER FARE IL PUNTO SULLE GRANDI NAVI E PER COSTRUIRE ASSIEME LE GIORNATE DI MOBILITAZIONE**

**Ore 18 IN PESCHERIA a RIALTO - VENEZIA**

Facciamo il punto della situazione sulle grandi navi in vista della manifestazione del 30 settembre; vi invitiamo a partecipare per discutere assieme e costruire le varie mobilitazioni che seguiranno

**SABATO 29 SETTEMBRE**

**ASSEMBLEA NAZIONALE DEI COMITATI E MOVIMENTI CONTRO LE GRANDI OPERE, PER LA GIUSTIZIA AMBIENTALE**

**Ore 15 S.a.L.E. Docks (Magazzini del Sale), Dorsoduro 265, Venezia**

Vedi sotto appello e adesioni

**DOMENICA 30 SETTEMBRE**

**MANIFESTAZIONE. GIOCHI D'ACQUA CONTRO LE GRANDI NAVI DA CROCIERA.**

**VENITE CON OGNI TIPO D'IMBARCAZIONE; BARCHE A MOTORE A REMI A VELA, CANOE, KAYAK, PEDALO', ..etc ..**

**SARA' UNA GRANDE FESTA PER IL RISPETTO DELLA NOSTRA LAGUNA E DELLA NOSTRA CITTA'**

**Per chi viene senza barca** appuntamento alle Zattere dalle ore 16 in poi al presidio dove troverete vari gazebo con materiali vari e punti di ristoro

**Per chi viene in barca** appuntamento di fronte **Villa Heriot** Giudecca alle **ore 15.30**

*La parata di barche partirà da Villa Heriot e raggiungerà il presidio all'altezza delle Zattere dove saranno allestiti degli ormeggi galleggianti per garantire momenti di pausa ai vogatori e dei punti di ristoro in acqua.*

## **VENEZIA 29 e 30 SETTEMBRE 2018**

### **GIOCHI D'ACQUA CONTRO LE GRANDI NAVI E LE GRANDI OPERE**

Passano i governi, ma le navi da crociera restano. Il cambiamento, tanto sbandierato in tema di grandi opere, si è arenato su un vergognoso balbettio. Il ministro Toninelli, da noi interpellato dopo il suo insediamento, si nasconde. Chi in campagna elettorale ha lucrato sulla contrarietà alle navi in laguna, ora si comporta come il peggiore degli ignavi, ben sapendo che non prendere posizione, nei fatti, significa favorire lo status quo, ovvero il passaggio delle grandi navi nel cuore della città.

Lo scorso 10 giugno abbiamo organizzato, assieme a molte associazioni e comitati, una grande manifestazione per la dignità di Venezia; una dignità che, continuiamo a crederlo, passa per la definitiva estromissione delle navi dalla Laguna, contro ogni ipotesi di nuovi scavi e di trasferimento dei mega-bastimenti a Marghera.

Per questo torneremo a manifestare, per questo torneremo in acqua. Sarà un'altra giornata in cui la nostra città dimostrerà di essere viva, non ancora sfiancata dal suo sindaco che la vorrebbe trasformata in un parco a tema con tanto di tornelli, non ancora soggiogata dalla pericolosa retorica del governo giallo-verde che incita alla guerra tra i poveri, mentre le ingiustizie reali che affliggono i nostri territori rimangono inaffrontate.

Al contrario, tornare in acqua contro le navi, farlo in tante e tanti, con gioia, significa mostrare al mondo che Venezia è ancora luogo di legami sociali forti, in grado di chiedere ed ottenere il rispetto della propria città dal punto di vista ambientale, sociale e culturale.

Vogliamo fare questa due-giorni per fare il punto sullo stato della lotta contro le grandi opere, non solo in città, ma anche in regione e nel resto del paese. In un momento in cui la democrazia sembra sempre più cedere ad un cupo populismo e in cui, al di là dei proclami della campagna elettorale, la messa in sicurezza del nostro territorio rimane un sogno (vedi i recenti fatti di Genova), i comitati rappresentano davvero una differenza importante e sostanziale, sono la pratica e l'immagine di un paese che si batte in prima persona per la giustizia ambientale e per la democrazia.

Che Venezia sia dunque occasione di confronto, per conoscersi o ri-conoscersi, per mettere a tema la messa in comune delle risorse che possediamo.

## **ASSEMBLEA NAZIONALE 29 SETTEMBRE:**

Invito aperto ad un'assemblea nazionale dei comitati contro le grandi opere e per la giustizia ambientale.

**29 settembre 2018, h. 15.00**

**S.a.L.E. Docks (Magazzini del Sale), Dorsoduro 265, Venezia**

**per adesioni scrivere a [nobigship@gmail.com](mailto:nobigship@gmail.com)**

Il balbettio sul TAV del nostro Ministro delle infrastrutture secondo cui l'opera andrebbe ora "migliorata" e non più cancellata, la visita in Azerbaijan di Mattarella e Moavero Milanesi per "blindare" il TAP, le recenti dichiarazioni dello stesso Toninelli sulla necessità di mantenere le grandi navi in laguna dimostrano che, in merito a grandi opere e giustizia ambientale, il governo del cambiamento è in realtà il governo della continuità.

Il fatto è ancora più grave se pensiamo a quanto il Movimento 5 Stelle abbia politicamente lucrato, in campagna elettorale, sulla contrarietà di tante e tanti nei confronti di un modello di sviluppo che calpesta i territori, rapace e generatore di malaffare. A proposito, anche sul MOSE (opera obsoleta che è già costata alle nostre tasche oltre 5 miliardi, "bruciandone" uno e mezzo in corruzione) la solfa del Ministro è la solita: "Noi l'opera non l'avremmo fatta, ma adesso che c'è non può essere messa in discussione".

E così la giostra continua a girare, del resto a Genova non è crollato "solo" un ponte, quel fatto ci interroga tragicamente sul crollo di una stagione di sviluppo territoriale neoliberista che trascina con sé anche quei pezzi di paese che sono stati costruiti prima degli anni '70, è il caso del "Ponte Morandi". Una stagione fatta di cementificazione e consorzierie, secondo uno schema che si è affermato diventando sistema, al sud come al nord, ad ovest come ad est. Dobbiamo continuare ad insistere: prima di grandi investimenti infrastrutturali, un serio lavoro di messa in sicurezza dei territori è necessario. Ancora una volta, in questa battaglia non ci sono governi amici.

Se ci cimentassimo (come va di moda in questo periodo) in un'analisi costi/benefici dell'azione di governo svolta sinora, diremmo che i benefici sono andati tutti a Salvini, a noi rimangono i costi, non solo in termini di sfacelo ambientale, ma anche in termini di clima sociale che si respira nel paese.

Vorremmo cogliere l'occasione dell'assemblea veneziana per confrontarci anche su questo aspetto. I comitati e i movimenti per la giustizia ambientale sono oggi tra gli esempi migliori di resistenza contro la presa del discorso reazionario, contro il nazionalismo e l'incitamento alla guerra tra poveri, una guerra utilizzata come arma di distrazione di massa, mentre imperterrita continua la rapina dei nostri territori. Una rapina che, guarda caso, in Veneto è proprio a trazione leghista.

Al contrario, i territori dei comitati e dei movimenti per la giustizia ambientale non sono segnati dalla paura, non chiedono la guida dell'uomo forte, rigettano la tentazione identitaria. Le nostre identità le abbiamo costruite nel corso di anni di lotta, rinforzando il legame sociale contro il primato dei rancori individuali, pretendendo democrazia contro il binomio sicurezza/repressione, costruendo con i territori un rapporto di reciproca rigenerazione e non di unilaterale estrazione.

Attorno a questa forza vogliamo aprire un dialogo, senza l'ansia della costruzione di strutture formali, ma con la convinzione di dover rinforzare l'azione comune. Possediamo un patrimonio di forza che dobbiamo ancora esprimere pienamente, abbiamo la possibilità di farlo. Bisogna scegliere se assumersi collettivamente la responsabilità di fare un passo in più rispetto al già importante lavoro che quotidianamente portiamo avanti.

Sullo sfondo dell'attuale situazione politica, il valore dei comitati emerge con ancora maggiore chiarezza, un valore che va ben oltre i confini dei singoli territori. Al tempo stesso il prevedibile voltafaccia del governo dimostra che non si vince la battaglia contro le grandi opere se non dentro la lotta per una radicale e complessiva svolta democratica che investa il piano economico, politico, sociale e culturale. Ripartiamo da qui! Incontriamoci a Venezia.

Hanno già comunicato la partecipazione:

Movimento NoTav  
Movimento NoMuos  
Movimento No Tap  
No Tav terzo valico Alessandria  
Stop Biocidio Napoli  
Terre in Moto Marche  
No Dal Molin Vicenza  
Comunità Salviamo la Val D'Astico - NO A31  
Comitato No Pedemontana  
Opzione Zero  
Ambiente Venezia

Eco-Magazine  
COBAS Scuola del Veneto  
Assemblea permanente contro il rischio chimico Marghera  
Associazione Eddyburg  
Movimento Salviamo le Apuane  
Medicina Democratica Onlus  
Città Plurale - Matera  
Trivelle Zero Molise  
No Hub del Gas Molise  
Fondazione "Lorenzo Milani" Onlus Termoli  
Comitato No Tunnel TAV di Firenze  
PCI federazione di Venezia e Treviso  
Comitato Diritto alla Città di Rovigo  
Comitato popolare Lasciateci Respirare Monselice  
Comitato Acqua Bene Comune Belluno  
Associazione Medici di Famiglia per l'Ambiente di Frosinone e provincia  
Associazione Ya Basta Edi Bese  
Adl Cobas  
Comitato No Terza Corsia A13 Padova – Monselice

**per adesioni scrivere a [nobigship@gmail.com](mailto:nobigship@gmail.com)**

**Domenica 30 settembre 2018**

**APPELLO a tutte le IMBARCAZIONI TRADIZIONALI e alle PICCOLE IMBARCAZIONI A MOTORE.**

***ALL'ARREMBAGGIO!***

Il passaggio delle grandi navi in laguna ha conseguenze pesanti sulla città: inquinamento dell'aria, ripercussioni sulla morfologia lagunare e sulle fondamenta, esaltazione di un modello turistico "in scatola", che guarda Venezia dall'alto e in velocità.

Le navi da crociera sono l'esempio "grande" e visibile di un modello di sviluppo aggressivo che sta trasformando la nostra città in un Luna Park e i canali in autostrade veloci e trafficate.

Ci appelliamo a tutti coloro che possiedono una piccola imbarcazione a remi, a motore, a vela per partecipare a una grande parata per sfidare il moto ondoso del Canale della Giudecca e riprenderci l'anima "slow" della città.

La parata partirà da Villa Heriot e raggiungerà il presidio all'altezza delle Zattere dove saranno allestiti degli ormeggi galleggianti per garantire momenti di pausa ai vogatori e dei punti di ristoro in acqua.

Durante la giornata verranno organizzati giochi e coreografie in acqua.

Chiediamo a tutte le imbarcazioni di addobbarsi a festa!

**Domenica 30 settembre 2018 ore 15.30 ritrovo in barca a Villa Heriot.**

Per info rivolgersi a:

Alessandro 3453267822

Maria 3479051651

Francesco 3926703023

Mentre per chi viene senza imbarcazione l'appuntamento è alle 16.00 nella fondamenta delle Zattere.



**Al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti**  
**Danilo Toninelli**

**Venezia 28 luglio 2018**

Gentile Ministro

il 25 giugno abbiamo chiesto al Presidente del Consiglio e ai ministri interessati del nuovo Governo un incontro sulla ormai annosa questione del transito delle Grandi Navi da Crociera nel Bacino San Marco e in quella occasione abbiamo ribadito le posizioni del Comitato che, come è noto, ne pretende l'estromissione definitiva anche dalla Laguna.

Non abbiamo ancora avuto nessuna risposta. Nessuna dichiarazione dei Ministri interessati su questo problema, un silenzio che diventa sempre più preoccupante, visti i ripensamenti dei Ministri 5 stelle sulla questione TAV Torino-Lione e sul gasdotto TAP.

Riproponiamo quindi Lei, per responsabile competenza, la nostra richiesta di un incontro per poter conoscere le Sue posizioni e quelle dell'intero Governo.

Ribadiamo le nostre posizioni:

- Si deve finalmente attuare il decreto Clini-Passera mettendo fine alla fase transitoria che dura da sei anni, fissando la data del divieto di transito delle Navi superiori alle 40.000 tonnellate davanti a San Marco
- Se il Governo intende confermare il mantenimento della crocieristica a Venezia, l'Autorità Marittima deve emettere il provvedimento per l'individuazione della via navigabile alternativa, considerato che la comparazione tra i vari progetti, avviata con il Comitato dell'8 agosto 2014, si è conclusa con le diverse istruttorie compiute dalla Commissione VIA nazionale dove risulta che un unico progetto denominato VENICE CRUISE 2., che prevede un nuovo Terminal Crociere fuori della Laguna, alla Bocca del Lido, ha superato positivamente la valutazione di impatto ambientale a cui fa seguito la sentenza del 9 maggio scorso del TAR veneto che ha stabilito che le procedure seguite dal suddetto progetto sono legittime.
- Si prenda atto che il Comitato, convocato da Del Rio il 7 novembre 2017, non ha preso nessuna decisione che modificasse le scelte compiute nella riunione precedente e la cosiddetta "soluzione Marghera" allo stato non esiste, né nessuna procedura è stata attivata.

Continuare a richiedere nuove comparazioni su progetti già valutati è pertanto un inutile espediente che allontana la soluzione del problema funzionale peraltro alle Compagnie di Navigazione che continueranno a transitare anche in futuro con le loro Navi da Crociera nel Bacino di San Marco.

In assenza di segnali positivi alle nostre richieste prendiamo atto che anche il Governo del cambiamento si comporta su Venezia come quelli precedenti contraddicendo le promesse elettorali.

Per quanto ci riguarda continueremo con le nostre mobilitazioni.

Distinti saluti

**Comitato No Grandi Navi - Laguna Bene Comune**

Venezia 28 luglio 2018



**AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI – Giuseppe Conte**  
**AL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA DIFESA DEL MARE – Sergio Costa**  
**AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI – Danilo Toninelli**  
**AL MINISTRO DEI BENI CULTURALI – Alberto Bonisoli**

Raccomandata RP 05257193579-1  
Raccomandata RP 05257193580-3  
Raccomandata RP 05257193581-4  
Raccomandata RP 05257193582-5

*Venezia 25 giugno 2018*

## **LE GRANDI NAVI DA CROCIERA A VENEZIA: TEMPO DI CAMBIAMENTO**

Mentre continuano le mobilitazioni popolari che pretendono l'estromissione definitiva dalla laguna di Venezia delle grandi navi crociera si auspica che su tale questione sia condotta una reale azione di cambiamento rispetto al governo precedente, con particolare riferimento all'azione ostativa del ministro delle Infrastrutture, che ha dimostrato subordinarietà agli interessi delle lobby crocieristiche.

Richiamiamo il nuovo Governo alla piena applicazione del decreto Clini-Passera (2012) al fine di garantire la tutela ambientale e la sicurezza della navigazione nella Laguna di Venezia.

Sollecitiamo in particolare il Presidente del Consiglio, che presiede il Comitato dei Ministri per Venezia, e il Ministro delle Infrastrutture:

- a individuare il Progetto con Valutazione di Impatto Ambientale positiva (VIA positiva), come la soluzione alternativa al transito della Grandi Navi per il Bacino di San Marco, estromettendo del tutto le Grandi Navi dalla Laguna,
- a dare seguito all'esito delle procedure attivate secondo la normativa vigente, (CS LL.PP. -Conferenza dei Servizi - CIPE)
- ad autorizzare la rapida realizzazione della soluzione individuata, secondo l'Intesa Stato Regione dell' 14 aprile 2014 e la Delibera del Comitato dei Ministri per Venezia del 8 agosto 2014.

Va radicalmente cambiato l'andazzo della situazione che si è venuta a creare con il vecchio governo tramite la Autorità Portuale con l'aver messo in campo sempre nuove irrealistiche proposte (scavo del canale Contorta, poi del canale delle Tresse, poi del terminala Marghera e scavo del Canale Vittorio Emanuele) per mantenere nel frattempo il transito delle grandi navi crociera attraverso il bacino di San Marco ed il canale della Giudecca.

Segnaliamo che il vecchio governo non ha tenuto in nessun conto la salute dei cittadini, esposti alle emissioni atmosferiche e al rumore delle navi a ridosso del centro abitato; nessuna cura è stata posta alla tutela dell' inestimabile valore storico-artistico e del paesaggio della Città di Venezia; sul lato ambientale invece del ripristino della morfologia lagunare si è previsto lo sconquasso della Laguna e la stessa sicurezza della navigazione è stata messa a dura prova, mentre con l'ipotesi del terminal a Marghera si è attivata l'aspirazione ad una gigantesca speculazione immobiliare dalle aree industriali dismesse di proprietà dei privati all'area dei Pili.

IL CAMBIAMENTO ATTESO E AUSPICATO va collocato nel contesto normativo speciale vigente di tutela e salvaguardia di Venezia e della sua laguna, e nella cornice della forza di resistenza della popolazione che ha reagito fermamente con la protesta popolare tenendo conto:

-del decreto Clini-Passera, emesso nel 2012 subito dopo la tragedia del Concordia, che protegge la particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, laddove dispone il divieto di transito delle grandi navi crociera del bacino di S. Marco e di individuare una soluzione alternativa per poter garantire elevate condizioni di sicurezza marittima e la tutela dell'ecosistema lagunare;

- della mobilitazione di migliaia di cittadini, delle petizioni, del referendum popolare autogestito con oltre 18.000 firme, delle interrogazioni parlamentari, delle prese di posizione di osservatori mondiali, di Associazioni nazionali e dell'Organismo internazionale UNESCO, che chiede all'Italia di allontanare le grandi navi da crociera e da trasporto dall'intera laguna.

Per ultimo vanno respinte le indicazioni (peraltro non assunte e non deliberate, emerse nel corso dell'ultimo inconcludente Comitato dei Ministri per Venezia del 7 novembre 2017) di spostare il transito delle Grandi Navi alla Bocca di Malamocco verso Marghera e il Canale Vittorio Emanuele per i molteplici aspetti negativi già evidenziati dalle valutazioni del Ministero dell'Ambiente e della Capitaneria di Porto :

-un impatto ambientale devastante per le dimensioni ed il dislocamento delle grandi navi crociera che comporterebbe l'ulteriore erosione dei canali di accesso portuali con la mobilitazione di milioni di metri cubi di fanghi, per lo più inquinati, mettendo a rischio il già delicato equilibrio idrodinamico e morfologico della laguna. Recenti ricerche evidenziano una drammatica erosione del canale Malamocco-Marghera per il passaggio delle navi mercantili, di cui la Autorità Portuale ipotizza e persegue dimensioni sempre maggiori che sarebbe ancora più aggravata se si dovessero sommare anche le grandi navi crociera. Problematica peraltro, questa dell'erosione, che deve costituire comunque parte fondamentale del piano morfologico.

-una commistione di traffici diversi, crocieristici, commerciali, petroliferi attraverso la navigazione del canale dei Petroli (canale Malamocco-Marghera), con conseguenze negative per la sicurezza della navigazione e per gli stessi milioni di passeggeri obbligati ad attraversare il polo chimico di Marghera, dichiarata sito a Rischio di Incidenti Rilevanti ( RIR).

-aspettative speculative legate al cambio di destinazione d'uso delle aree dismesse: da industriale a turistico-commerciale, che rischiano di pregiudicare il futuro e lo sviluppo di attività industriali e manifatturiere della prima zona industriale (es. Fincantieri e bio-raffineria Eni) mettendo a rischio l'occupazione che ha già visto la perdita di migliaia di posti di lavoro; tutto ciò in aperto contrasto con il riconoscimento legislativo di Porto Marghera come " area di crisi complessa "

Va invece preso formalmente atto, nel prossimo Comitato dei Ministri per Venezia ( *vulgo* Comitato) che, a seguito della comparazione di diverse ipotesi progettuali e della procedura di valutazione dei Progetti presentati da parte della Commissione Nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale, un unico progetto (denominato, Venis Cruise 2.0 , Duferco DP Consulting) ha superato la valutazione di impatto ambientale ed è pronto , dal punto di vista tecnico e giuridico, per essere individuato, in base al Clini Passera, quale soluzione alternativa subito realizzabile.

Il progetto è stato bloccato arbitrariamente dal ministro delle infrastrutture del precedente Governo e ha impedito l'avanzamento della procedura prevista dalle norme vigenti. Nel maggio di quest'anno il progetto Venis Cruise 2.0 ha ottenuto la sentenza favorevole del Tar in cui i giudici hanno respinto tutti i profili di illegittimità sollevati dal ricorso dell'Autorità Portuale ,( ricorso presentato dall'Autorità Portuale contro il Ministero dell'Ambiente e contro il Ministero delle Infrastrutture suo stesso Ministero di appartenenza!) e dal comune di Cavallino sugli aspetti procedurali, autorizzativi e progettuali.

Il Progetto denominato, Venis Cruise 2.0, soddisfa tutti i requisiti del Clini Passera come specificati e confermati anche dall'ODG del Senato ( 6 02 2014 Endrizzi, Casson ed altri): sposta il terminal delle grandi navi crociera alla bocca di Lido, è dichiarato dalla VIA positiva, del tutto compatibile con le esigenze di salvaguardia e tutela della laguna, non interferisce con il Mose, è a distanza di sicurezza dai centri abitati, utilizza la Marittima come home-port, conferma la tutela dell'occupazione e risponde pienamente alle raccomandazioni dell'Unesco votate dall'assemblea generale di Istanbul ( luglio 2016).

Alla luce di quanto sopra considerato si ritiene realistico poter affermare che per una forza politica di maggioranza esistono tutte le condizioni "di cambiamento" per realizzare in breve tempo quella soluzione alternativa praticabile che garantisce l'estromissione definitiva delle grandi navi crociera dalla laguna e che assicura nel contempo l'occupazione ed il mantenimento della crocieristica a Venezia.

Una rappresentanza del Comitato No Grandi Navi riterrebbe opportuno, e richiede al Presidente del Consiglio e ai Ministri competenti, un incontro da tenersi quanto prima.

Distinti saluti

**Comitato NOGrandiNavi – Laguna Bene Comune**

**Venezia 25 giugno 2018**

Egregio Signor Generale Sergio Costa

## **Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

Via Cristoforo Colombo, n. 44

00147 - Roma (Italia)

Via mail: MATTM@pec.minambiente.it c.c. segreteria.ministro@pec.minambiente.it

**Milano, 25 giugno 2018**

### **Misure nazionali urgenti per proteggere la popolazione che vive nei porti**

Egregio Signor Ministro,

Le scriviamo in relazione al tema delle emissioni navali in Italia e nel Mediterraneo.

Cittadini per l'aria onlus, che nell'ambito del progetto europeo "Facciamo respirare il Mediterraneo" si pone l'obiettivo di sostenere l'istituzione nel più breve periodo di un'area a controllo delle emissioni navali nel Mediterraneo, Le scrive oggi insieme e a tanti comitati e associazioni attivi nelle numerose città di porto italiane afflitte dal problema delle emissioni navali ed a Transport & Environment, associazione europea, che segue questo tema in Europa. Infatti, mentre si parla spesso dei problemi inerenti la qualità dell'aria derivanti dal trasporto su strada, dalla combustione delle biomasse, dagli impianti produttivi o l'agricoltura, poca o nessuna attenzione viene dedicata alle enormi emissioni di inquinanti atmosferici emessi dalle navi nel cuore delle nostre città, di fianco a dove vive la gente. Se queste stesse emissioni, che si verificano a pochi metri dalle case, avessero origine sulla terra ferma sarebbero vietate. Se quelle navi fossero impianti produttivi sarebbero posti sotto sequestro e bloccati in poche ore. Così non è per le navi. Una nave cargo che arriva a Trieste, Ancona o Savona utilizza un carburante – il cosiddetto olio pesante o Heavy Fuel Oil - che ha un tenore di zolfo 3.500 volte superiore a quello del carburante diesel utilizzato su strada. E motori che consumano come centinaia di migliaia, se non milioni di automobili. Un traghetto, che attracca in centro a Livorno, a Napoli o a Genova, arriva sotto le case dei cittadini usando, sempre che rispetti l'unico limite ad essi imposto, un carburante che ha un tenore di zolfo di 1500 volte superiore a quello usato dai camion. E una nave da crociera, quando si ferma un giorno intero in porto a Civitavecchia o Venezia, mentre i turisti visitano la città, non spegne i motori, che continuano a bruciare carburante che è cento volte più sporco di quello usato sulla terraferma. Città galleggianti che per funzionare consumano di conseguenza. Che non hanno filtri anti particolato, né sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto. Queste emissioni hanno un impatto gravissimo sulla popolazione che vive nelle città di porto. Sono particolato, spesso ultrafine e carbonioso, biossido di zolfo, ossidi di azoto che contribuiscono in maniera rilevante ai livelli di NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub> e ozono delle città che quelle navi accolgono. Gli ossidi di zolfo danneggiano il sistema respiratorio rendendo la respirazione più difficoltosa. La ricerca italiana (EPIAIR 2) ci indica con chiarezza che, anche a breve termine, l'incremento delle concentrazioni di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) causato dalle navi contribuisce all'aumento dei ricoveri ospedalieri, delle malattie respiratorie nei bambini, delle malattie dell'apparato cardiovascolare, di scompensi cardiaci e malattie cerebrovascolari. Un ricerca recentemente condotta a Civitavecchia dal Dipartimento di Epidemiologia del Lazio ha stimato che la popolazione residente entro 500 mt

dal porto è soggetta, per effetto dell'esposizione alle emissioni navali, ad un incremento di mortalità del 51% per malattie neurologiche e del 31% per tumori al polmone.

In Europa le emissioni navali causano la morte prematura di 50.000 persone all'anno. Questo danno può essere affrontato efficacemente. Esaminando i dati risultanti dall'esempio del Nord Europa ci accorgiamo che l'imposizione di limiti vincolanti alle emissioni ha, nel Mare del Nord, nel Mar Baltico e nella Manica, più che dimezzato le concentrazioni di SO<sub>2</sub> nell'aria dall'entrata in vigore nel 2015 dell'area a controllo delle emissioni (SECA), e che la stima fatta dai ricercatori indica che il costo delle misure di riduzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> che entreranno in vigore nel 2020 in nord Europa sarà di oltre 5 volte inferiore al beneficio che ne verrà tratto.

Non ultimo, le emissioni navali contribuiscono al deterioramento – spesso purtroppo irreparabile - del nostro patrimonio artistico e culturale, e rappresentano dunque un costo aggiuntivo per le nostre amministrazioni locali e nazionali deputate alla tutela dello stesso.

Le scriviamo, dunque, oggi per chiederLe di porre la Sua attenzione a questo importante tema, perché si rivaluti la necessità urgente di proteggere chi, oggi, sta davvero pagando il costo della mancanza di adeguate misure: i cittadini.

Non solo. In molte città di porto italiane si superano i limiti per gli inquinanti previsti dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, violazioni che hanno condotto l'Italia alla procedura di infrazione già pendente avanti la Corte di Giustizia UE per il PM 10 e che sfocerà probabilmente presto in un nuovo contenzioso per l'NO<sub>2</sub>. Ed ancora le emissioni di NO<sub>2</sub> di origine navale sono in crescita ed è necessario affrontare questo tema.

## **La situazione in Italia**

In Italia oggi - laddove addirittura non manca qualunque iniziativa su questo tema - assistiamo a negoziazioni fra autorità amministrative locali (Comuni), capitanerie, autorità portuali, e compagnie di navigazione che, nel prefiggersi l'adozione di accordi volontari per l'utilizzo di carburanti più puliti in prossimità delle aree portuali, comportano un rilevante dispendio di energie ma scarsissimi risultati concreti per la qualità dell'aria che respirano i cittadini. Tali accordi, hanno frequentemente gravi limiti di applicazione oggettivi – applicandosi spesso solo ai motori ausiliari o di ambito geografico - e soggettivi – in quanto spesso pochi operatori aderiscono. Contengono poi, in quanto volontari, misure senza sanzione. E ripropongono su ogni tavolo le stesse criticità e gli stessi rapporti di potere fra i cittadini che chiedono soluzioni, le compagnie di navigazione e gli enti locali, le autorità portuali, moltiplicando e frammentando il problema. A tutto scapito dell'obiettivo di proteggere, al più presto, i cittadini esposti ai fumi delle navi.

Vorremmo quindi riproporLe oltre all'adozione ed il sostegno delle azioni e misure richieste da Cittadini per l'aria con lettera in data 23.1.2018 al Ministro Galletti, ad oggi senza riscontro, l'adozione di un piano di misure di livello nazionale che consenta di affrontare in maniera unitaria e coordinata questo tema. Ed in particolare Le chiediamo: - di adottare al più presto un limite nazionale, nelle more dell'auspicata adozione di un'area ECA nel Mediterraneo, o ad almeno 12 miglia dall'ingresso nei porti, che comporti l'uso obbligatorio per le navi di carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%; - di imporre piani di riconversione ecologica delle flotte definendo altresì misure incentivanti l'adozione al più presto da parte delle Compagnie navali di

filtri per il particolato e sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto e progressiva rottamazione delle navi più obsolete. - di sostenere l'incremento della frequenza dei controlli, anche non solo amministrativi, da parte delle Capitanerie di Porto, sulla conformità dei carburanti utilizzati dalle navi. Questa misura viene auspicata anche da compagnie navali di primaria importanza in quanto la rarità dei controlli e la mancanza di efficacia dissuasiva delle eventuali sanzioni favorisce le compagnie che fanno della violazione una regola, alterando la concorrenza fra gli operatori; - di favorire l'adozione da parte dei porti italiani di sistemi di cold ironing che abbattano drasticamente le emissioni (ed i rumori) delle navi che stazionano in porto, con impegno alle navi all'utilizzo delle stesse, anche eventualmente ottenendo una detassazione dell'elettricità dall'UE come già avviene in Svezia e Germania; - di fissare tempistiche per favorire la partecipazione dei porti a sistemi di tariffazione che incentivino la riduzione delle emissioni navali (clean shipping index e simili) e il susseguente monitoraggio degli impatti della partecipazione a tali sistemi - la fissazione di limiti emissivi per i veicoli che vengono utilizzati e transitano all'interno dei porti oltre che di quelli non mobili (NRMM)

Queste misure rientrano nell'interesse di tutela della salute dei cittadini, sono coerenti con la necessità di adottare misure regionali di pianificazione della riduzione degli inquinanti atmosferici a norma dell'art. 23 della Direttiva 2008/50/CE e dell'art. 9 del D.Lgs 155/2010 che ha dato attuazione alla direttiva richiamata, nonché con la necessità di predisposizione del programma nazionale previsto in attuazione della direttiva (UE) 2016/2284 concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici.

E' necessario, insomma, che su questo tema il Ministero per l'Ambiente, anche in coordinamento con il ministero dei Trasporti, sostenga l'adozione di misure coordinate e vincolanti a livello nazionale allo scopo di porre i cittadini delle città portuali al riparo dal danno che oggi la loro salute subisce per effetto delle emissioni navali.

Congratulandoci da ultimo per la Sua nomina, augurandole un proficuo lavoro per il bene dell'ambiente al quale tanto teniamo e confidando nel Suo interessamento, Le inviamo molti cordiali saluti.

**Savona Porto Elettrico,  
Comitato Tutela Ambientale Genova Centro-Ovest,  
Spezia Via dal Carbone, La Spezia  
Comitato Livorno Porto Pulito,  
Forum Ambientalista - Civitavecchia,  
Comitato per la Quietè Pubblica e la Vivibilità Cittadina di Napoli,  
Italia Nostra Ancona,  
We Are Here Venice - Venezia  
Ambiente Venezia - Venezia  
Comitato NOGrandiNavi - Venezia  
Associazione ambientalista Eugenio Rosmann Monfalcone  
Transport & Environment  
Cittadini per l'aria onlus**