

**All'attenzione per le parti di loro competenza a:**

**Capitaneria di Porto di Venezia**

**Presidente del Consiglio dei Ministri**

**Ministero Infrastrutture e Trasporti**

**Ministero Ambiente**

**Ministero Beni, Attività Culturali e Turismo**

**Ministero Salute**

**Ministero Istruzione, Università, Ricerca**

**Regione Veneto**

**Città Metropolitana**

**Comune di Venezia**

**Comune di Chioggia**

**Municipalità di Venezia**

**Municipalità del Lido**

**Municipalità di Marghera**

**Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Venezia e Laguna**

**ARPAV**

**ULSS 3 Serenissima**

**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**

**Corte dei Conti**

**Procura della Repubblica di Venezia**

**UNESCO**

***6 dicembre 2017***

OGGETTO: PRIMO DOCUMENTO – SU INQUINAMENTO ATMOSFERICO CAUSATO DAL TRAFFICO PORTUALE, PROVVEDIMENTI ED ATTI CHE DOVREBBERO SCATURIRNE ANCHE DOPO ULTIMO COMITATONE

Facendo seguito alle diverse e-mail con diversi documenti allegati che affrontavano le diverse problematiche collegate alle grandi navi da crociera a Venezia e in Laguna, che vi abbiamo inviato nei giorni precedenti all'ultimo "Comitatone" del 7 novembre 2017.

Premesso che nel "Documento programmatico di Percorso" del Comitato del 7 novembre 2017 a pagina 3 al punto 2 è scritto:

**"2. esaminare la possibilità, nella fase transitoria ed al fine di mitigare ulteriormente gli effetti della navigazione dei vettori residui sul Canale della Giudecca, che l'Autorità Marittima adotti un'Ordinanza con la quale consolidare le limitazioni già oggi vigenti valutando la possibilità di definire un limite tecnicamente sostenibile e compatibile sia sotto il profilo ambientale che di tutela architettonico-paesaggistica, per l'accesso via bocca di porto di Lido che tenga conto delle diverse variabili d'impatto che si ritiene di dover mitigare";**

Tenuto conto che questa fase transitoria si prevede di lunga durata, alcuni soggetti istituzionali ipotizzano 3 anni altri esperti ipotizzano tempi molto più lunghi.

**Sottoponiamo alla vostra attenzione e a seconda delle parti di vostra competenza questo primo documento, riservandoci di presentare e consegnare un secondo documento, che**

riguarderà altre tematiche importanti da inserire nell'ordinanza prevista al punto 2 del documento dell'ultimo Comitato, **negli incontri che abbiamo richiesto ufficialmente alla Capitaneria di Porto di Venezia e alla Sprintendenza Belle Arti e Paesaggio di Venezia e Laguna.**

**Si chiede che nell'ordinanza citata ci siano provvedimenti per ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi in transito nella Laguna di Venezia ed in fase di attracco alle banchine portuali.**

**Su questo argomento che tocca anche problematiche relative alla salute pubblica ci sono diversi studi che affrontano il problema;**

**Organi tecnici ed istituzionali hanno già indicato diverse soluzioni ed interventi per ridurre drasticamente il problema dell'inquinamento atmosferico e come tenerlo sotto controllo; ma sinora ben poco è stato fatto.**

**Di seguito citiamo e riportiamo sinteticamente studi e soluzioni/azioni mai realizzate.**

Una brevissima introduzione sull'inquinamento atmosferico prodotto dalle attività portuali a Venezia e in Laguna:

L'impatto del traffico navale sulle città portuali ormai è documentato da diversi studi e pubblicazioni che si possono facilmente trovare e scaricare con semplici ricerche su internet.

Noi dell'associazione AmbienteVenezia e del Comitato NOGrandiNavi ci siamo interessati di questo problema sin dal 2007 quando avevamo denunciato che ogni grande nave da crociera produceva l'inquinamento atmosferico come 14.000 automobili.

Dal 2011 abbiamo prodotto diversi dossier che parlano diffusamente di questo problema; abbiamo presentato diverse denunce agli organi competenti; abbiamo presentato una petizione anche al Parlamento Europeo che sul caso ha aperto istruttoria per verifica di infrazione.

Per contrastare le nostre campagne contro l'inquinamento enti locali, istituzioni e compagnie crocieristiche hanno sottoscritto l'accordo volontario Venice Blue Flag dove si impegnavano di far utilizzare alle navi da crociera, all'interno della Laguna, carburante con contenuti di zolfo inferiori allo 0,1%.

Ma alcune delle compagnie crocieristiche che hanno sottoscritto l'accordo sono state multate dalla Capitaneria di Porto a fronte di controlli e verifiche sull'uso di carburanti, sulla tenuta dei registri e sui campioni.

### **Alcune informazioni e proposte contenute in studi ed atti istituzionali e scientifici:**

Nel Febbraio del 2015 durante un convegno a Genova da una relazione sul Progetto Poseidon emerge che l'impatto delle emissioni navali gassose è maggiore di quelle relative alle polveri sottili (PM).

Il contributo delle concentrazioni totali di idrocarburi policiclici aromatici (IPA) è stato dell'82% a Venezia e del 56 % a Brindisi con proporzioni differenziate a causa delle diverse condizioni meteorologiche. L'analisi di trend mostra che il contributo primario delle concentrazioni delle PM – polveri sottili diminuisce nel tempo a causa dell'attuazione della legislazione europea sull'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo.

Questo effetto non riduce la presenza di altri inquinanti come gli IPA (Transportation research. PartD50, 2017, pag 413-445)

Si ricorda che l'effetto cancerogeno per l'uomo degli IPA è riconosciuto dallo IARC.

Per il PM<sub>2,5</sub>, come si evince anche dallo studio APICE fatto da ARPAV, il contributo del Porto all'inquinamento del Comune di Venezia è del 31% del totale anno (Ecoscienza n°1 – 2017 pag 32 – inquinamento da traffico marittimo a Venezia); di questo 31% le navi da crociera e passeggeri contribuiscono per il 12%.

Si ricorda che il PM<sub>2,5</sub> ha effetti estremamente negativi sulla salute umana con l'aumento della probabilità di morte (vedi Report per la Commissione Europea, DG MOVE "Up Date of tue Handbook on external Costs of transport, 2014 – in particolare la Tabella C.2 sulle diverse patologie e cause di morte)

Nel 2015, 2016 e 2017 noi del Comitato NOGrandiNavi assieme ad esperti dell'associazione ambientalista tedesca NABU abbiamo fatto una serie di rilevazioni sulle polveri ultrasottili (che sono le più pericolose per la salute umana) in diverse posizioni di Venezia e lungo il percorso che fanno le grandi navi; i risultati sono estremamente preoccupanti con livelli di inquinamento altissimi; 75 - 100 volte superiori ai parametri dell'aria pulita. 210.000\* da battello ACTV al passaggio di una nave, 150.000\* nel Canale Giudecca, 138.000\* nella riva dei Sette Martiri. (\*Numero particelle/cm<sup>3</sup>)

Queste rilevazioni hanno fatto emergere che anche i mezzi di trasporto acquei pubblici e privati producono molto inquinamento.

Il 15 giugno 2017 su RAI1 alle 23.45 la trasmissione PETROLIO hanno mostrato una inchiesta su: INQUINAMENTO ATMOSFERICO – POLVERI KILLER - Durata 1 ora e 25 minuti.

Che si può vedere scrivendo il seguente link:

<http://www.raiplay.it/video/2017/06/Petrolio-b83c08e9-2d8a-45e6-9244-f5876141a951.html>

C'è una parte molto importante dedicata all'inquinamento prodotto dalle navi da crociera a Venezia e in navigazione che viene trattata dal minuto 33.07 al minuto 43

C'è una parte dedicata ai danni alla salute prodotti da inquinamento e polveri sottili trattato dal minuto 8.17 al minuto 18.50

Nell'ambito di uno studio epidemiologico (2013-2015) "Effetti delle esposizioni ambientali e occupazionali" effettuato a Civitavecchia in merito agli effetti sulla salute pubblica umana dell'inquinamento dell'aria proveniente da diverse fonti (centrali, cementificio, traffico, porto, etc);

Questo studio analizza anche il contributo del porto di Civitavecchia (che ha parecchi aspetti comuni con il nostro porto passeggeri) ed evidenzia come la popolazione che risiede entro i 500 metri dal porto dove transitano e stazionano navi da crociera e traghetti ha un incremento di mortalità pari al 31% per tumore al polmone e del 51% per malattie neurologiche.

Per Venezia basta guardare, anche solo con google maps, le distanze del percorso delle navi in transito e delle navi in stazionamento per rendersi conto che la stretta contiguità fra le navi e la popolazione di Venezia non può che essere mortale e deve terminare al più presto.

Si ricorda ad esempio che migliaia di giovani che studiano nelle sedi universitarie vicine a San Basilio e migliaia di residenti delle zone limitrofe sono esposti ai vari inquinanti emessi dalle navi che arrivano, stazionano e partono in Marittima.

Si ricorda inoltre che una volta emesso, il PM<sub>10</sub> può rimanere in sospensione nell'aria per circa 12 ore, mentre le particelle di polveri aventi diametro inferiore ad 1 micron rimangono in circolazione nell'aria per circa 1 mese.

Queste caratteristiche le rende respirabili ed inalabili e respirabili; penetrano nei polmoni e sono particelle insidiose per la salute dell'uomo (Opuscolo ARPAV novembre 2005 pag 6).

Sull'argomento dell'inquinamento delle grandi navi emissioni, ricadute, danni causati alla salute della popolazione vedasi quanto scriveva e diceva nel novembre del 2012 (riportato da quotidiani locali il 20 e 21 novembre 2012) il Direttore del Dipartimento Prevenzione dell'ASL 12 Rocco Sciarrone –

In sintesi diceva che gli studi eseguiti dall'Arpav sull'inquinamento delle grandi navi non sono sufficienti. Serve una "rilevazione mirata" su "emissioni" e "ricadute" dei potenziali inquinanti per capire i possibili danni causati da questo traffico alla salute della popolazione.

Nel frattempo – per il principio di cautela – le navi in transito in città devono spegnere i radar, usare carburanti a basso impatto, mentre le banchine vanno elettrificate.

Nessuna di queste cose è stata fatta; e l'accordo Venice Blue Flag è spesso disatteso.

Si ricorda che le misure, i dati e le rilevazioni relative alla centralina ARPAV di Sacca Fisola sono del tutto inadeguate e inadatte a rilevare l'inquinamento prodotto dalle navi in transito e le navi che stazionano alla stazione Marittima in quanto trattasi di Stazione di Fondo Urbano e quindi per definizione non deve misurare il traffico e comunque è localizzata in modo errato.

Civitavecchia è tra le prime città a esprimere un allarme sull'inquinamento delle navi, sulle sue ripercussioni sulla salute documentate da Studi epidemiologici pubblici e da rilevazioni indipendenti effettuate sempre nel porto dalla ONG tedesca Nabu e dall'Associazione Cittadini per l'Aria;

Il 31 agosto 2017 il sindaco di Civitavecchia Antonio Cozzolino, ha scritto una lettera a tutti i sindaci delle città portuali italiane sollecitandoli a chiedere anche loro al Governo di attuare al più presto provvedimenti urgenti per ridurre l'inquinamento prodotto dalle navi.

Il 10 settembre 2017 il sindaco di Civitavecchia ha scritto una lettera al Presidente del Consiglio Paolo Gentiloni e al Ministro dell'Ambiente per chiedere provvedimenti urgenti per la riduzione dell'inquinamento da trasporto marittimo a Civitavecchia esprimendo forte preoccupazione per i crescenti livelli degli agenti nocivi nell'atmosfera e chiedendo l'applicazione per tutte le zone di mare del tenore massimo di zolfo nei combustibili navali pari allo 0,10% in massa (come da Dlgs 16 luglio 2014 n. 112) oltre all'istituzione di un'Area di controllo delle Emissioni (ECA) nel Mediterraneo.

Il sindaco di Porto Torres Sean Wheeler ha aderito all'appello del sindaco di Civitavecchia e ha inviato a sua volta il 14 settembre 2017 una lettera al presidente del consiglio Gentiloni e al Ministro all'Ambiente Galletti.

## **Ecco cosa è previsto da alcuni anni nel Piano della Regione Veneto per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera, ma che non viene ancora realizzato.**

Riportiamo le AZIONI PER I PORTI previste nel suddetto piano già dal 2012 con la Dgr.n.2872 del 28 dicembre 2012 . Allegato A Capitolo 6 – Pubblicato nel BUR del Veneto n. 9 del 22 gennaio 2013; dopo oltre 3 anni nell' aprile del 2016 viene approvato dal Consiglio un aggiornamento del piano che prevede azioni e tempi per la realizzazione che non vengono ancora messe in pratica.

Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto n. 44 del 10 maggio 2016

**REGIONE DEL VENETO - PRTRA - PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA**

### **Documento di Piano**

Dipartimento Ambiente ARPAV Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto

**Allegato A Delibera Consiglio Regionale DCR n. 90 del 19 aprile 2016**

**Capitolo 6 Azioni Specifiche A8 - Interventi sul trasporto merci e multi modalità**

## AZIONI PER I PORTI (da pag 308 e 309)

Descrizione	Modalità di adozione	Calendario adozione
<b>A8.6 Elettrificazione delle banchine</b> per l'alimentazione elettrica delle navi all'ormeggio al fine di ridurre le emissioni navali in fase di stazionamento. Accordo di programma Regione e Autorità Portuale	DGR	Atto formale <b>entro 6 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.6 bis Realizzazione di uno studio modellistico di ricaduta degli inquinanti emessi</b> in fase di manovra e di ormeggio per le navi in attracco ai diversi ormeggi di Venezia insulare e di Porto Marghera	Convenzione Regione/ARPAV	Atto formale <b>entro 6 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.7 Utilizzo da parte delle navi</b> in fase di navigazione in avvicinamento alle bocche di porto e di manovra <b>di sistemi di retrofitting o di combustibili a basso tenore di zolfo</b> (0.5% in anticipo del limite previsto al 2020 o 0.1% come già d'obbligo in fase di ormeggio). Accordo di programma Regione e Autorità Portuale e Comune di Venezia.	DGR	Atto formale <b>entro 6 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.8</b> Tecnologie e pratiche per il contenimento delle emissioni polverulente da movimentazione di materiali. Accordo di programma Regione, Autorità Portuale, Terminalisti	DGR	Atto formale <b>entro 12 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.9 Flotte rimorchiatori ibridi o elettrici.</b> Accordo di programma Regione e Autorità Portuale.	DGR	Atto formale <b>entro 6 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.10 Accordi volontari per "navi pulite".</b> Accordo di programma Regione, Autorità Portuale, compagnie navali, Terminalisti, agenti marittimi e Comune di Venezia.	DGR	Atto formale <b>entro 6 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.11 Ispezioni a bordo per controllo e contenimento fumi di scarico.</b> Accordo di programma Regione, Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e Comune di Venezia.	DGR	Atto formale <b>entro 6 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.12</b> Interventi per garantire che i porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne (linea strategica del Libro Bianco dei Trasporti). Accordo di programma Regione, Autorità Portuale, Comune di Venezia, Gestore linea ferroviaria e trasporto merci su rotaia.	DGR	Atto formale <b>entro 12 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA
<b>A8.12 bis</b> Predisposizione di un <b>piano di monitoraggio</b> che preveda l' <b>utilizzo di laboratori mobili</b> , previo accordo di programma tra Comune di Venezia e Dipartimento ARPAV Provinciale di Venezia.	Convenzione Comune di Venezia/ARPAV	Atto formale <b>entro 6 mesi</b> dall'approvazione del PRTRA

Alla fine di pag 305 e inizio pag 306 è scritto: "...In merito al controllo delle emissioni prodotte dai camini delle navi, si raccomanda di istituire un apposito gruppo di lavoro che coinvolga ARPAV, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane ed eventuali soggetti ritenuti necessari (Comune di Venezia, Provincia di Venezia), al fine di studiare la fattibilità tecnico-legale per l'esecuzione di tali controlli. "

Nel Porto di Genova dal 2013 è stata effettuata per la durata di tre anni una campagna sperimentale di controllo delle emissioni delle navi misurando con sonde quello che esce dai fumaioli; l'attività è stata avviata dall'Arpal con la Capitaneria del Porto di Genova e le compagnie Gnv, Tirrenia e Moby che hanno messo a disposizione i loro traghetti per l'esperimento. I risultati della sperimentazione sono stati descritti a giugno del 2017 nel "Primo forum nazionale sui fumi delle navi", nell'ambito della Genoa shipping week.

Si ricorda che a livello internazionale esistono da diversi anni attrezzature e analizzatori in continuo di diversi inquinanti che vengono installati a bordo delle navi e che controllano le emissioni dai fumaioli.

Come ad esempio l' Advanced Maritime Emission Control System (AMECS) americano (brevetto), validato dall'ente preposto ai controlli della California;

e gli analizzatori navali MARSIC200 e MARSIC300 della società SICK.

## **Le indicazioni e prescrizioni della Commissione Tecnica VIA del Ministero Ambiente espresse nell'ambito dell'esame di alcuni progetti relativi alle navi da crociera**

Da Parere n° 1735 del 06/03/2015 della Commissione Tecnica VIA del Ministero Ambiente relativa al progetto Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera - Ecuba srl

*Punto 3.3.1 di pag 24 e 25 : " L'ipotesi di realizzare la stazione marittima a Porto Marghera, non sembra ambientalmente sostenibile ....., si avrebbe un notevole incremento dell'inquinamento atmosferico dovuto all'esigenza di mantenere i motori ausiliari in esercizio per mantenere l'energia elettrica necessaria ai servizi delle navi stesse. In tal senso, si consideri che in media ogni grande nave da crociera ormeggiata necessita dai 10 ai 15 MWe di potenza e che quindi, nei momenti in cui risultassero contemporaneamente ormeggiate due navi, si avrebbe un'emissione totale di PM10 e PM2,5 dai relativi camini corrispondente a quella di una centrale termo-elettrica a gasolio da 20-30 MWe che si andrebbe ad aggiungere al già di per sé notevolmente critico inquinamento atmosferico dell'area di Porto Marghera".*

**Applicando queste informazioni e valutazioni alla stazione Marittima di Venezia quando sono ormeggiate da 4 a 6 navi passeggeri in contemporanea ... le emissioni dei di PM10 e PM2,5 arrivano a corrispondere a quelle di una centrale termo-elettrica a gasolio da 60-90 MWe**

Punto 3.3.2 di pag 25 : L'obiettivo delle navi a "Motori spenti" è pertanto da ritenersi obbligato e necessario proprio in quanto contribuisce alla drastica riduzione delle emissioni di tonnellate di Anidride Carbonica che una nave da crociera, con invece i motori accesi per ore, da sempre immette in atmosfera. Il sistema "cold ironing" è un impianto per l'elettrificazione delle banchine e di alimentazione delle navi direttamente dalla rete elettrica a terra. Tale sistema innovativo, che dovrà comunque essere documentato da un Progetto che preveda il sistema delle infrastrutture necessarie a terra, è auspicabile sia inaugurato anche nel Veneziano e in questo Progetto di Nuovo Porto Passeggeri a Porto Marghera. E' consigliabile pertanto l'avvio prima possibile di un accordo preliminare, con le Compagnie di Navigazione proprio per un loro impegno preventivo nell'approntare tutte le conseguenti dotazioni sulle Navi in seguito all'installazione del suddetto sistema. Il sistema "cold ironing" è studiato ulteriormente anche in cogenerazione, ipotesi da valutare se migliorativa. E' opportuna un'analisi post-opera su modelli matematici che registri le sorgenti di emissioni calcolate nelle ipotizzate giornate di "picco", e cioè con tutte le previste Navi Homeport ormeggiate, l'inventario e stima di queste emissioni in atmosfera dovrà essere definito in coordinamento con ARPAV attraverso la metodologia EMEP-CORINAIR e le analisi risultanti sui valori di concentrazione rilevati dovranno essere opportunamente certificate.

**Nel Parere 2234 del 25-11-2016 la Commissione Tecnica Valutazioni Impatto ambientale Esprime PARERE PPOSITIVO al progetto Venis Cruise 2.0 – Nuovo terminal Crociere nella Bocca di Porto del Lido (nella versione dell'alternativa B – pontile con lunghezza ridotta con ormeggio di 4 navi - condizionato al rispetto delle prescrizioni); prescrizioni e migliorie che dovrebbero essere imposte da subito anche all'attuale struttura del Porto di Venezia .**

vedi a pag 80 le prescrizioni relative alla COMPONENTE ATMOSFERA che di seguito sintetizziamo:

- il "cold- ironing", fornitura dell'energia elettrica da terra alle navi in fase di ormeggio che quindi spegneranno i motori e non inquineranno l'ambiente come succede oggi in Marittima.

- tutti i mezzi acquei che trasporteranno: crocieristi, bagagli, merci dovranno essere a basso impatto ambientale. (mezzi alimentati a gnl oppure mezzi ibridi, o che prevedono l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo 0,1%)
- le motonavi che trasportano i crocieristi devono adottare la modalità a propulsione elettrica sino dall'entrata prospiciente ai quartieri Lido (parte) Castello Bacino San Marco.
- Saranno installate nel territorio, in accordo con ARPAV, nuove centraline che controlleranno la qualità dell'aria e saranno monitorati una vasta gamma di inquinanti: NOx Ossido di Azoto, SO2 Biossido di Zolfo, PM10, e Metalli ( As Arsenico, Cd Cadmio, Ni Nichel, Pb Piombo). Ed in almeno una centralina anche il Benzo(a)Pirene e PM2,5.

**Con la delibera n°5 del Consiglio Comunale di Venezia 23 gennaio 2012 Adotta il Piano Assetto Territoriale - Comune di Venezia – che verrà approvato anche nelle fasi successive dal Comune di Venezia; Conferenza dei Servizi Comune/Provincia del 30/09/2014 e delibera della Giunta Provinciale del 10/10/2014 -**

**Ecco quello che prevedeva l'articolo 35 Bis delle Norme Tecniche a pag. 31**

**Cose che sino ad oggi le amministrazioni comunali che si sono succedute non hanno mai fatto:**

“Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell'ATO 1 – Venezia Città Antica relativi alla mobilità e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell'ambiente, l'Amministrazione Comunale assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare.

A tale fine, l'Amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l'individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo P.I.. Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12), istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi.”

Considerando le dimensioni più complessive della presenza turistica in città, gli studi dovranno anche definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera turistica, comprensiva anche delle presenze collegate all'attività delle navi da crociera e più in generale del traffico marittimo passeggeri.”

**Segnaliamo che nel mondo alcuni porti virtuosi si stanno radicalmente trasformando per diventare sempre più ecocompatibili (Porto di Los Angeles e alcuni porti del nord Europa) ;**

- Diversi porti hanno introdotto incentivi economici e sconti sulle tasse portuali alle navi “pulite” che si sono dotate di motori di nuova generazione e/o di tecnologia antiinquinamento, o che utilizzano carburanti puliti.
- In diversi porti si è intervenuto installando sistemi ecologici di produzione di energia elettrica: turbine eoliche, pannelli solari, correnti di marea e onde....
- Diversi porti hanno realizzato sistemi di fornitura di energia elettrica da terra o da chiatta alle navi in fase di ormeggio. L'energia elettrica fornita alle navi è prodotta con sistemi ecologici.
- In diversi porti le varie attività in terra ed in acqua vengono fatte con mezzi elettrici (gru, carrelli elevatori, camion, rimorchiatori) e le batterie vengono caricate con pannelli solari e turbine eoliche.

### **Concludendo chiediamo che:**

- **Dopo inaccettabili ritardi venga fatto con estrema urgenza quanto previsto nei documenti sopra citati** (Art.35 bis Norme Tecniche del PAT, Azioni per i Porti del PRTRA della REGIONE DEL VENETO)
- **le indicazioni e prescrizioni della Commissione Tecnica VIA del Ministero dell’Ambiente vengano applicate e realizzate da subito anche all’attuale struttura del Porto di Venezia.**
- Governo e Parlamento prendano in seria considerazione le richieste fatte dai Sindaci di Civitavecchia e di Porto Torres, di adottare nelle acque territoriali italiane le normative e i limiti imposti a livello internazionale nelle aree SECA (zone di controllo delle emissioni di zolfo).
- Si aderisca alla campagna internazionale “Facciamo Respirare il Mediterraneo” che si propone di ottenere dagli stati membri europei che si affacciano sul Mediterraneo (Italia, Grecia, Spagna, Francia) la designazione delle loro acque nazionali e l’intero Mediterraneo “Zona controllata per le emissioni di zolfo”.

### **Concludendo riportiamo varie proposte che abbiamo fatto più volte dal 2012 in poi e che sottoponiamo di nuovo, con la presente, alla vostra attenzione e a seconda delle vostre competenze:**

che vengano emanati con urgenza provvedimenti cautelativi in difesa della salute pubblica

- l'obbligo per tutte le navi, in avvicinamento, in movimento, in approdo all'interno della Laguna di usare carburanti con contenuti di zolfo inferiore allo 0,1% e l’obbligo di utilizzare anche le migliori tecnologie per ridurre al massimo la produzione ed emissione di inquinanti come Filtri Antiparticolato (DPF) e Catalizzatori (SCRs);
- la possibilità di utilizzare gli apparati radar solo in caso di nebbia per le navi in movimento;
- l’elettrificazione di tutte le banchine nella Laguna di Venezia per la fornitura di energia elettrica alle navi in fase di ormeggio; le navi che entrano in laguna dovranno attrezzarsi per poter ricevere da terra l’energia elettrica e spegnere i motori in fase di attracco.
- che il sindaco (responsabile per legge della salute pubblica) promuova con l'Ulss3 Serenissima un'indagine epidemiologica sulla salute dei cittadini in connessione con il traffico portuale ed il traffico acqueo
- realizzare una adeguata rete di rilevazione e di monitoraggio, la più ampia possibile, sulle aree di ricaduta dei fumi che copra tutta la Laguna, isole comprese. Le centraline dovranno analizzare i singoli inquinanti emessi dal traffico marittimo (CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Polveri Sottili (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), Polveri Ultrasottili, IPA benzoapirene, benzene, metalli



pesanti e diossine).

- Devono essere fatti controlli/analisi sui fumi emessi alla bocca dei fumaioli delle singole navi che entrano in laguna e su tutta la gamma degli inquinanti prodotti: CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Polveri Sottili (PM<sub>10</sub> PM<sub>2,5</sub>), Polveri Ultrasottili, IPA benzoapirene, benzene, metalli pesanti e diossine, esattamente come si fa sulle ciminiere delle fabbriche; Le navi che entrano in Laguna di Venezia dovranno quindi essere dotate di analizzatori e rilevatori in continuo dei vari inquinanti emessi.
- che vengano avviate le procedure per l'estromissione definitiva di quelle navi che studi autorevoli e indipendenti, da avviarsi immediatamente come previsto dall'art 35bis del PAT, dichiareranno incompatibili col benessere della città e col recupero morfologico della Laguna, compromesso dalle eccessive sezioni alle bocche di porto e da canali troppo larghi e profondi.
- Dovranno essere verificati ed introdotti criteri e parametri di incompatibilità paesaggistica tenendo conto del gigantismo crocieristico attuale e futuro di queste navi che in realtà sono veri e propri alberghi e/o villaggi turistici ambulanti riferiti ai pieni regolatori e regolamenti di igiene di Venezia centro storico dove non sono permessi e consentiti edifici superiori ai 5 piani e che complessivamente non possono superare i 20 metri di altezza.
- che si stabilisca come previsto dall'art 35bis del PAT una soglia totale di sostenibilità giornaliera turistica, e che anche al crocierismo ne venga assegnata una quota invalicabile.
- che le grandi navi da crociere si fermino fuori dalla Laguna; il progetto Venice Cruise 2.0 ha ottenuto il parere positivo della Commissione Tecnica VIA con alcune prescrizioni che lo rendono più compatibile; il progetto deve continuare l'iter burocratico previsto per legge, inspiegabilmente interrotto e bloccato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.
- che tutti i mezzi acquei circolanti in laguna e in città, partendo da quelli collegati al settore della crocieristica e al settore del Turismo, utilizzino le migliori tecnologie antiinquinamento attualmente a disposizione, come filtri antiparticolato o sistemi catalitici per riduzione delle emissioni; esistono poi una vasta gamma di motori marini di nuova generazione poco inquinanti (ibridi, elettrici, a gnl);
- rottamazione dei mezzi pubblici e privati più inquinanti dedicati al trasporto collettivo, con contributi pubblici per la riconversione.

*Luciano Mazzolin – Giuseppe Tattara*  
per Il Comitato NOGrandiNavi – Laguna Bene Comune  
per l'associazione AmbienteVenezia

*Franco Rigosi* per l'associazione Medicina Democratica - Venezia

*Roberto Vianello* Delegato all'Ambiente della Municipalità di Venezia – Murano - Burano