

Pec Direzione

Da: cristiano.gasparetto@archiworldpec.it
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 13:36
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it; protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; protocollo@pec.comune.venezia.it; protocollo.provincia.veneziana@pecveneto.it; campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net; segreteria.ministero@pec.minambiente.it; mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it; mbac-sbap-ve@mailcert.beniculturali.it
Oggetto: Osservazioni urgenti sul progetto preliminare "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione marittima di Venezia"
Allegati: Osservazioni atmosfera 17-10.pdf



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2014 – 0033839 del 20/10/2014

Al
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Al
Ministero dei Beni Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee
Via di San Michele, 22 - 00153 – Roma

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

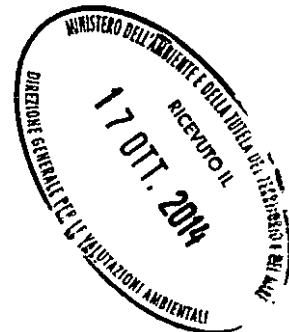
Alla

Regione Veneto
Sezione Coordinamento attività operative
Calle Priuli Cannaregio 99
30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Al
Commissario di Governo
della Città di Venezia
sua sede
protocollo@pec.comune.venezia.it

Alla
Provincia di Venezia
settore Politiche Ambientali
via Forte Marghera 191
30173 Venezia
protocollo.provincia.veneziana@pecveneto.it

Al
Comune di Campagna Lupia
nella persona del Sindaco
via della Repubblica 34
3010 Campagna Lupia (Ve)
campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net



Al
Comune di Venezia
settore Politiche Ambientali
campo Manin, San Marco 4023
30173 Venezia
protocollo@pec.comune.venezia.it
Al

AL
Ministero dell'Ambiente
segreteria
segreteria.ministero@pec.minambiente.it

Al
Ministero dei Beni e Attività Culturali
segreteria
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Alla
Commissione di Salvaguardia per Venezia
calle Priuli
30100 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Alla
Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia
San Marco, Palazzo Ducale
30100 Venezia
mbac-sbap-ve@mailcert.beniculturali.it

Per conto delle Associazioni:

- **Italia Nostra**, sezione di Venezia: Lidia Fersuoch_via S. Giovanni d'Acri 11, 30126 Venezia Lido_cell. 349/ 8146660, fisso 042 5261869
 - **Ambiente Venezia**_Luciano Mazzoli, via Paruta 16, 30126 Venezia Lido_cell. 340/ 2767282
- e dei Signori:
- **Giuseppe Tattara**_Dorsoduro 626, 30123 Venezia_cell. 339/ 3528446, fisso 041 5211587
 - **Cristiano Gasparetto** _Dorsoduro 2602, 30123 Venezia_cell. 348/ 2247997, fisso 041 5236232

si allegano, per un invio certificato, le **Osservazioni urgenti** nel procedimento VIA sul progetto preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia", presentato dall'Autorità Portuale di Venezia, di cui all'istanza della Autorità Portuale di Venezia del 16.09.2014 (ID_VIP:2842,

I sottoscritti presentano le seguenti

Osservazioni urgenti sul progetto preliminare "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia", presentato dall'Autorità Portuale di Venezia, di cui alla comunicazione di avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale pubblicata in data 17 settembre 2014

In via preliminare i sottoscritti rilevano come il termine assegnato per la presentazione delle osservazioni sul progetto (30 giorni) rappresenta una forzatura già denunciata da vari soggetti privati e associazioni.

Tale forzatura, anche a voler prescindere dagli aspetti procedurali che possono essere fatti valere in via giudiziaria, pregiudica in modo sostanziale la partecipazione del pubblico al procedimento e stupisce che dall'8 agosto, data in cui il "Comitatone" ha deciso di sottoporre il progetto a VIA, al 17 settembre, data di pubblicazione dell'avviso al pubblico, siano trascorsi inutilmente 40 giorni.

In secondo luogo, i sottoscritti si riservano di produrre ulteriori e più ampie deduzioni sugli aspetti non coperti dalle presenti osservazioni urgenti, con le quali intendono principalmente denunciare la insufficiente e fuorviante valutazione degli effetti che il porto passeggeri alla Stazione Marittima riveste per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria e la tutela della salute della popolazione (residenti e turisti) di Venezia, centro storico, e il mancato confronto con le alternative possibili come richiesto dalla delibera del Senato della Repubblica del 6 febbraio 2014.

Oggetto delle presenti osservazioni è la carente valutazione degli effetti diretti o indiretti della nuova via d'acqua per quanto riguarda le emissioni atmosferiche e le ricadute di tali emissioni sulla salute di residenti, dei turisti, sui monumenti della città storica e sui territori Lagunari, parte della rete Natura 2000.

La parte del progetto presentato dalla Autorità Portuale di Venezia "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia" e che riguarda le emissioni atmosferiche è trattato nei documenti lavoro

Studio di Incidenza Ambientale, 49.810.000 doc 04,
Studio di impatto ambientale, 49.810.000 doc 04b,
Studio di impatto ambientale 49.810.000 doc 04b. Allegato A01. Studio delle ricadute delle emissioni in atmosfera.

tutti a cura della società e.Ambiente cui sono stati commissionati. Il lavoro presentato risulta del tutto insufficiente e presenta delle conclusioni inaccettabili e fuorvianti per una serie di motivi:

1) La situazione critica dell'inquinamento dell'aria nel centro storico di Venezia

L'inquinamento nel centro storico è presentato sulla base delle misure effettuate da Arpav dalla stazione di fondo di Sacca Fisola; queste misure offrono una valutazione dell'inquinamento dell'aria nel centro storico insufficiente, sottovalutata, e non possono essere estrapolate per ricavare da esse una valutazione dell'inquinamento prodotto dal traffico nautico (tra cui le navi passeggeri).

Premettiamo che è necessario che la città di Venezia venga dotata di una stazione che misuri l'inquinamento di fondo e di una stazione in grado di misurare la principale fonte di

inquinamento, che è il traffico acqueo, secondo quanto prescritto dalla Direttiva 2008/50/CE app. III, B.1. Questa direttiva afferma che si deve tenere conto della necessità di installare punti di campionamento nelle isole, dove ciò sia necessario per la protezione della salute umana e il centro storico di Venezia rientra in tale fattispecie.

Secondo i criteri della Direttiva 2008/50/CE la stazione di fondo urbano di Sacca Fisola è comunque inadeguata perché è localizzata 1) in un posto dove non vi è concentrazione elevata di popolazione come invece richiesto dall'Allegato III alla direttiva 2008/50/CE: IIIB1a1, 2) sopravento rispetto alla città storica, allo stesso abitato di Sacca Fisola nonché alle principali fonti di inquinamento (traffico acqueo), considerato il regime prevalente dei venti che caratterizzano la città di Venezia

Questo aspetto risulta evidente quando si considerano i dati della campagna di misura effettuata nel 2012 posizionando una stazione ARPAV di rilevamento mobile a S. Basilio. Questa stazione è sottovento rispetto all'ordinario traffico dei natanti nel canale della Giudecca (per venti di Sud-Sud Est) e quindi rileva almeno parte dell'inquinamento che deriva dal traffico di vaporette, barche private e navi passeggeri; resta sopravento rispetto alla Stazione Marittima quando il vento spira da Nord e Nord Est, eventualità piuttosto frequente nella Laguna di Venezia. E' quindi anch'essa una stazione di rilevamento di fondo più che una stazione di rilevamento della maggior fonte di inquinamento cittadino.

Il risultato nei mesi estivi, in cui il traffico dei natanti è più intenso e si ha un rilevante traffico di navi passeggeri, le due stazioni rilevano notevolissime difformità, con un aumento sensibile dell'inquinamento rilevato nella stazione di San Basilio rispetto alla stazione di Sacca Fisola. Non a caso le misure rilevate dalla stazione mobile di San Basilio **non** sono prese in esame nella analisi del proponente.

Le misure dell'inquinamento rilevate nella stazione mobile di San Basilio superano i limiti ammessi dalla direttiva 2008/50/CE nei seguenti termini:

Superamento dei limiti di inquinamento **PM₁₀**: le concentrazioni orarie giornaliere rilevate durante la campagna 2012 a San Basilio nei due periodi estivo e invernale hanno superato per 16 giorni su 38 (semestre freddo) e 3 su 40 (semestre caldo) il limite giornaliero fissato dalla normativa europea per la protezione della salute umana, che è $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ per un totale di 19 giorni su 78 che è il 24%. In relazione all'anno civile il numero dei superamenti ammessi non deve superare il 10%. La stazione di background urbano di Sacca Fisola conferma nello stesso anno il 23% di superamenti su base annua.

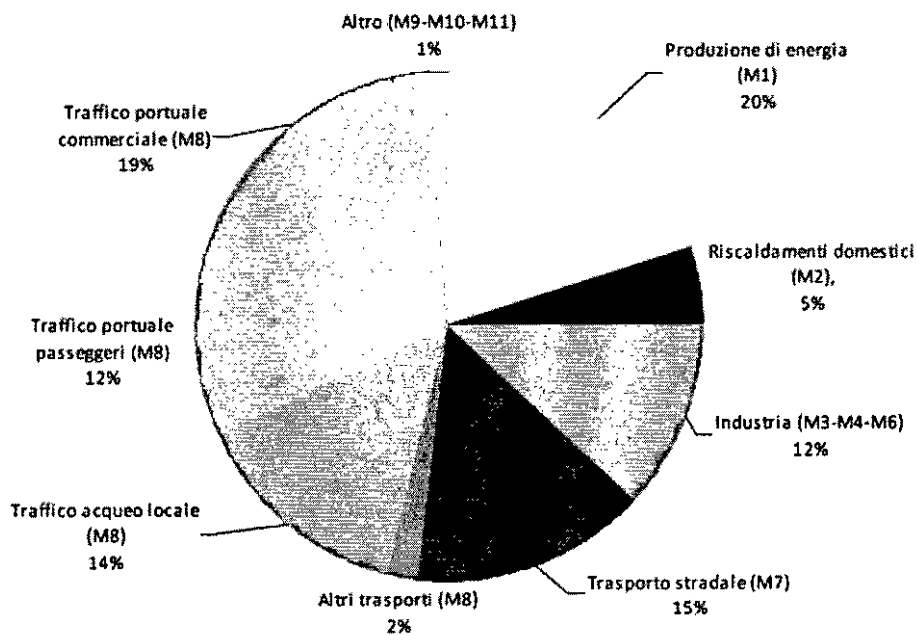
Non solo ma la media delle concentrazioni giornaliere a S. Basilio nei due periodi è di $43\mu\text{g}/\text{m}^3$, quindi superiore al limite annuale ammesso che è di $40\mu\text{g}/\text{m}^3$. ARPAV. Campagna di monitoraggio della qualità dell'aria. Area Portuale di San Basilio. 2012, p. 10

Ossido di azoto: NO_x: la media delle concentrazioni orarie rilevate durante la campagna 2012 a San Basilio nei due periodi estivo e invernale è $88\mu\text{g}/\text{m}^3$ ben superiore al limite per la protezione degli ecosistemi che è di $30\mu\text{g}/\text{m}^3$. ARPAV. Campagna di monitoraggio. cit. p. 10.

2) Il porto crocieristico e la emissione di sostanze inquinanti nell'atmosfera

Per quanto riguarda la determinazione dell'effettivo contributo sulle emissioni nell'atmosfera, particolare interesse riveste il Progetto APICE condotto da Regione Veneto e da ARPAV nel 2011. Tale studio ha valutato, nell'ambito territoriale del Comune di Venezia, gli apporti di inquinanti atmosferici dovuti alle singole sorgenti emmissive, stimando, prima dell'applicazione del "Venice Blue Flag II", un elevato contributo del traffico portuale sulla emissione delle polveri sottili come risulta dalla seguente figura ivi pubblicata:

Fig. 2: ripartizione % delle emissioni annuali di PM_{2,5} nel Comune di Venezia (fonte: progetto APICE 2010/11)



Gli esiti del progetto APICE, infatti, per quanto riguarda l'inquinamento da polveri hanno quantificato che il comparto portuale nel suo insieme (inteso come traffico crocieristico, commerciale ed industriale) incide per il 31% e il solo porto crocieristico per il 12% sulle fonti emissive delle polveri sottili. Calcoli più recenti che tengono conto dell'effetto dell'accordo Blue Flag 2 (che, riducendo il tenore di zolfo, impone il passaggio dal combustibile BFO al combustibile MDO) riducono questa ultima percentuale all'8%.

Si deve comunque tenere presente che:

1. l'accordo Blue Flag 2 è ora scaduto ed è molto dubbio che verrà rinnovato ove alle navi venga richiesto un percorso sensibilmente più lungo per raggiungere la Stazione Marittima, come nella ipotesi del proponente, con un conseguente sensibile aggravio di costi.
2. l'impiego del combustibile MDO, anche qualora l'accordo Blue Flag 2 venisse rinnovato, non incide comunque sulla emissione delle polveri ultrasottili o nanopolveri, particolarmente nocive alla salute umana. Questo è stato rilevato da misurazioni fatte da Nabu, una organizzazione tedesca indipendente. Il porto crocieristico di Venezia (Stazione Marittima) si colloca per misura dell'inquinamento al livello dei porti di New York (Manhattan Cruise Terminal), Rostock, Amburgo con concentrazioni di microparticelle dell'ordine di 200.000 per cc. Si veda ad esempio <<http://www.foe.org/news/archives/2013-12-air-samples-at-cruise-ship-docks-worldwide-find-dangerous-soot-lvls>>
3. il comparto crocieristico a Venezia contribuisce al prodotto interno lordo a livello comunale per il 3,6%, secondo stime commissionate dalla Autorità Portuale, e quindi la crocieristica si presenta come una attività economica caratterizzata da un elevatissimo indice in inquinamento da polveri in relazione alla ricchezza prodotta.

3) L'impatto del nuovo canale sulla qualità dell'aria a Venezia

L'accesso al porto attraverso la via d'acqua Contorta-S. Angelo aumenta la lunghezza del transito in Laguna da parte delle navi passeggeri per 7,5 km. Attualmente infatti la distanza dalla bocca di Lido alla Stazione Marittima è di 9 km, mentre la distanza dalla bocca di Malamocco all'imbocco Contorta è di 11 km percorsi lungo il canale Malamocco-Marghera, quella dal Contorta alla Stazione Marittima di 5,5 km.

L'accesso via Malamocco riguarda solo le navi passeggeri con TSL > 40.000. Per percorrere la nuova via di accesso alla Stazione Marittima queste navi passeggeri trascorrono un maggior tempo di navigazione in territorio Lagunare, che è un habitat naturale protetto, ed emettono più sostanze inquinanti di quanto facciano oggi, entrando dalla bocca di Lido. Le due tabelle seguenti calcolano le sostanze inquinanti **in più** emesse in Laguna dalle navi passeggeri che transiteranno attraverso la nuova via di accesso, rispetto all'accesso attraverso la bocca di Lido (accesso attuale).

Il calcolo è fatto per 316 toccate, che sono le toccate che al 2012 sono state fatte da navi > 40.000 TSL¹.

Differenziale del consumo di combustibile usato dalle navi passeggeri >40.000 TSL che hanno attraccato alla Stazione Marittima nel 2012, ipotizzando il percorso Contorta-S. Angelo, alternativo all'attuale percorso attraverso il Bacino di San Marco e la Giudecca.

Combustibile consumato in ton.	
Tipo	Malamocco-Marghera-bivio Contorta-Stazione Marittima
BFO 3,5%	2299
MDO 0,1%	-396

¹ Il consumo di queste navi è calcolato in base alla stazza loro media ponderata con il numero delle toccate che è di Si assume che le navi percorrano il canale Malamocco-Marghera a velocità di crociera (20 km/h), che siano alimentate da combustibile BFO 3,5% di zolfo, siano accompagnate da due rimorchiatori. Il risultato è compensato dal minor tempo richiesto nel transito del canale Contorta rispetto al tratto che oggi va dalla bocca di Lido alla Stazione Marittima attraversando il Bacino di San Marco e la Giudecca (da qui il segno meno nella prima tabella); assumiamo che in questo tratto i natanti navighino a 6 kn e usino combustibile MDO 01% (le caratteristiche della navigazione in questo tratto sono assimilate a quanto avviene alla attuale navigazione dalla bocca di Lido alla Marittima, ma il tragitto è più breve)

Differenziale di alcuni inquinanti emessi dalle navi passeggeri >40.000 TSL che hanno attraccato alla Stazione Marittima nel 2012, ipotizzando il percorso Contorta-S.Angelo, alternativo all'attuale transito attraverso il Bacino di San Marco e la Giudecca.

Inquinante	Inquinante in ton		
	BFO 3,5%	MDO 0,1%	Totale
NO _x	182,3	-31,1	120,2
NMVOC	6,2	-1,1	4,0
SO _x	160,9	-0,8	159,4
PM ₁₀	14,3	-0,6	13,1
PM _{2,5}	12,9	-0,6	11,8

Ovviamente rispetto all'ipotesi di un avanporto in bocca di Lido l'inquinamento in territorio Lagunare ascrivibile al nuovo progetto Contorta-S.Angelo è di molto superiore. Il calcolo che presentiamo segue la metodologia precedente e il risultato è ripostato in sintesi nella seguente tabella

Differenziale di alcuni inquinanti emessi dalle navi passeggeri >40.000 TSL che hanno attraccato alla Stazione Marittima nel 2012, ipotizzando il percorso Contorta-S.Angelo, alternativo all'attracco in bocca di Lido (fuori della laguna).

Inquinante	Inquinante in ton
NO _x	1.727,8
NMVOC	61,0
SO _x	200,0
PM ₁₀	44,5
PM _{2,5}	40,9

L'inquinamento relativo alla ipotesi di un porto in bocca di Lido per le grandi navi è molto inferiore a quello di tutte le altre possibili vie che raggiungono la Stazione Marittima attuale, o partendo dalla bocca di Lido o dalla bocca di Malamocco, perché in questa ipotesi le navi non stazionano in ambito Lagunare.

Un progetto che contempla una via di accesso alla Stazione Marittima attuale, come quella ipotizzata dal proponente, richiede la navigazione in un territorio come la Laguna, di particolare pregio ambientale, parte integrante della rete Natura 2000. Nel primo tratto viene attraversata un'area SIC, dalla bocca di porto di Malamocco alla deviazione Contorta, e con il canale Contorta, viene attraversata un'area ZPS, due percorsi che avrebbero richiesto da parte degli estensori del progetto una maggiore attenzione alla valutazione degli effetti che possono derivare dall'inquinamento atmosferico sul bacino Lagunare. Per non parlare degli effetti che l'inquinamento può avere sulla città storica, una città che ha un patrimonio culturale di inestimabile valore, dove residenti, turisti (si valutano più di 20 milioni di presenze) e beni materiali, quali case, manufatti, beni artistici sono colpiti dalla presenza di inquinanti

atmosferici. Ciò è la conseguenza ovvia e immediata del fatto che la Stazione Marittima di Venezia è localizzata a ridosso della città, a un centinaio di metri da un popoloso quartiere residenziale, con significativi monumenti artistici.

Da questo punto di vista la scelta della nuova via di accesso Contorta-S. Angelo peggiora la situazione attuale, anche se in modo parziale, e la vera soluzione è palesemente quella che sposta l'attracco delle grandi navi fuori dalla Laguna.

4) Il cantiere relative allo scavo del canale Contorta-S. Angelo e la emissione di sostanze inquinanti nell'atmosfera

In merito all'inquinamento relativo al cantiere si rileva che il Rapporto presentato dalla Autorità Portuale appare inattendibile perché comprime i lavori di scavo in 24 mesi, contrariamente alla valutazione avanzata in sede di VIA sul progetto preliminare che considerava insufficiente questo periodo estendendolo a 48 mesi e così sminuisce l'osservazione avanzata in quella sede sui danno che il protrarsi per 4 anni di tali lavori, comportano per l'ambiente. Si ricoda infatti che lo scavo avviene in una zona di protezione speciale (ZPS), che fa parte della rete Natura 2000, creata con lo scopo di proteggere uccelli selvatici e habitat importanti a livello Europeo.

5. Conclusioni

Il porto di Venezia alla Stazione Marittima si caratterizza per alcuni fatti salienti

- a. le navi stazionano con i motori accesi a cento metri dalle prime abitazioni e dal popoloso quartiere urbano di Santa Marta
- b. non esistono a tutt'oggi progetti definiti ed efficaci a cura della Autorità Portuale di alimentazione elettrica delle navi in banchina (vedi lo scetticismo delle conclusioni della ricerca APICE)
- c. non esiste la possibilità di scaricare in porto i residui trattenuti da eventuali scrubbers di cui le navi moderne iniziano ad essere dotate, a differenza di quanto avviene in numerosi altri porti europei
- d. l'accordo Blue Flag 2 sull'impiego di combustibili a basso tenore di zolfo non è oggi rinnovato e i controlli sul tipo di combustibile usato sono del tutto insufficienti a garantire l'osservanza delle relative norme.

Per tutte queste ragioni è opportuno che il porto passeggeri sia allontanato dai quartieri residenziali della città e alla Stazione Marittima del centro storico possano attraccare delle navi compatibili con l'ambiente Lagunare, di ridotte dimensioni e a basso impatto ambientale. Nella disamina delle varie possibili alternative, Le alternative il proponente esamina solamente le alternative retro-Giudecca e canale Vittorio Emanuele e ciò facendo contravviene in modo esplicito alla delibera del Senato della Repubblica del 6 febbraio 2014.

In conclusione, i sottoscritti sono contrari allo scavo della nuova via d'acqua e con riserva di produrre altri approfondimenti, ritengono che gli effetti di tale progetto avrebbero richiesto una analisi più approfondita (I 4 documenti presentati non sono altro che riassunti l'uno dell'altro), sottolineano il diritto dei residenti e turisti a respirare aria pulita, tutelato dalla Direttiva 2008/50/CE e metono in luce il danno che dall'inquinamento atmosferico proviene ai marmi e in generale ai monumenti della città storica.

Nel caso specifico di Venezia, gli effetti diretti e indiretti della nuova opera rischiano infatti di portare pregiudizio grave e irreparabile ad un patrimonio riconosciuto come patrimonio

culturale e ambientale di rilevanza mondiale a norma della Convenzione internazionale del 16 novembre 1972, ratificata dall'Italia con legge n° 129 del 1977.

Per queste ragioni i sottoscritti

CHIEDONO

alla Commissione VIA costituita presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di emettere parere NEGATIVO sul progetto preliminare denominato "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia", che in realtà non preconizza un adeguamento ma una nuova via acqua di accesso alla stazione marittima, in ragione

- della carenza di valutazione degli effetti diretti o indiretti sulla salute dei residenti e turisti che visitano ogni anno la città,
- dei danni ai beni materiali e al patrimonio culturale di Venezia ad opera dell'Autorità Portuale
- della carenza di legittimazione della medesima a proporsi come soggetto aggiudicatore di un progetto di "riqualificazione" ambientale della Laguna centrale che in realtà si configura come mero tentativo di mitigazione dei danni creati dallo scavo del nuovo canale.

Venezia 16 ottobre 2014.

Giuseppe Tattara, Cristiano Gasparetto

Associazione Ambiente Venezia: Luciano Mazzolin

Italia Nostra: Lidia Fersuoch