

A: DVA-UDG

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
e Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

Da: ambiente.venezia@libero.it
Inviato: giovedì 18 febbraio 2016 11:36
A: A: MINSEG Segreteria Ministro; A: GAB Segr. Capo Gabinetto; A: RIN-UDG; A: PNM-UDG; A: repartoambientemarinario; A: SG Segretariato Generale; A: DVA-UDG; A: DVA-2; segreteriaministro@sanita.it; segr.capogabinetto@sanita.it; Direzione Gen Prev Ministero Sanità; dp.segreteria@sanita.it; segr.dgprev@sanita.it; segreteria.ministro@mit.gov.it; mauro.bonaretti@mit.gov.it; ministro.segreteria@beniculturali.it; sottosegretarioborletti@beniculturali.it; gabinetto@beniculturali.it; presidenza@regione.veneto.it; assessore.bottacin@regione.veneto.it; assessore.coletto@regione.veneto.it; assessore.deberti@regione.veneto.it; assessore.marcato@regione.veneto.it; protocollo@cittametropolitana.ve.it; massimo.gattolin@cittametropolitana.ve.it; sindaco@comune.venezia.it; segreteria.sindaco@comune.venezia.it; assessore.boraso@comune.venezia.it; assessore.demartin@comune.venezia.it; andrea.cosantini@comune.venezia.it; giovanni.martini@comune.venezia.it; presidente.lidopellestrina@comune.venezia.it; gianfranco.bettin@comune.venezia.it; sindaco@comune.mira.ve.it; Luciano Claut; dg@arpa.veneto.it; dst@arpa.veneto.it; dapve@arpa.veneto.it; orar@arpa.veneto.it; direzione.generale@ulss12.ve.it; direzione.sanitaria@ulss12.ve.it; Autorità Portuale Venezia; cpveneziamit@mit.gov.it; venezia@guardiacostiera.it; provveditore.ooppve@mit.gov.it; sbeap-ve@beniculturali.it; UNESCO Venezia; procura.veneziamit@giustizia.it
Oggetto: EMERGENZA INQUINAMENTO ATMOSFERICO da Polveri sottili a Venezia e le attività portuali
Allegati: 2016_02_18_Documento su Emergenza Inquinamento atmosferico Navi.pdf

Ministro e Ministero dell'Ambiente
Ministro e Ministero della Salute
Ministro e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Ministro e Ministero Beni Ambientali
Presidente della Regione Veneto
Assessore Bottacin Regione Veneto - Ambiente
Assessore Coletto Regione Veneto - Sanità
Assessore De Berti Regione Veneto - Infrastrutture e Trasporti
Assessore Marcato Regione Veneto Sviluppo Economico Energia
Al Presidente della Città Metropolitana di Venezia
Sindaco del Comune di Venezia
Assessore De Martin Comune di Venezia - Ambiente Città Sostenibile
Assessore Boraso Comune di Venezia - Mobilità Trasporti
Ai Consiglieri del Comune di Venezia
Consulta per l'Ambiente del Comune di Venezia
Consulta per la Salute del Comune di Venezia
Presidente della Municipalità di Venezia, Murano e Burano
Presidente della Municipalità del Lido e Pellestrina
Presidente della Municipalità di Marghera
Sindaco del Comune di Mira
Direzione Generale ARPA Veneto
Dipartimento Provinciale di Venezia ARPAV
Servizio Osservatorio Aria ARPAV
Direttore Generale ULSS 12 Veneziana -
Direttore Sanitario ULSS12 Veneziana -
Presidente Autorità Portuale di Venezia
Ai Componenti del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Venezia
Capitaneria di Porto di Venezia - Comandante Tiberio Piattelli
Provveditorato Opere Pubbliche Veneto, Trentino Alto Adige Friuli Venezia Giulia

Soprintendenza B.A.P di Venezia e Laguna -
UNESCO - Ufficio di Venezia
Commissione Petizioni del Parlamento Europeo
Alla Procura della Repubblica di Venezia
c.a dr.ssa Carlotta Franceschi
c.a.dr.ssa Francesca Crupi
c.a dr Adelchi D'Ippolito

**Oggetto: EMERGENZA INQUINAMENTO ATMOSFERICO da Polveri sottili –
A Venezia . bisognava e bisogna intervenire urgentemente sulle Attività Portuali, Navi, traffico
acquatico e Centrali Elettriche.**

PREMESSO CHE:

In questi ultimi mesi il problema dell'inquinamento atmosferico è ritornato in evidenza sulle pagine dei giornali e delle televisioni, dall'incontro internazionale di Parigi sul clima COP21, all'emergenza inquinamento e polveri sottili durata molte settimane in diverse parti del mondo ed in particolare nella pianura padana ed anche nella nostra città.

I primari dell'ospedale all'Angelo di Mestre e i medici Pediatri hanno segnalato un'emergenza sanitaria rispetto all'aumento delle malattie dell'apparato respiratorio ed un aumento dei ricoveri per queste patologie respiratorie.

Alla fine di Dicembre 2015 Patrizia Gentilini Medico oncoematologo e Agostino Di Ciula Medico Internista del Comitato Scientifico ISDE (associazione Medici per l'Ambiente) con altri 120 medici hanno scritto un Appello al Presidente Mattarella per difendere salute ed ambiente, ed esprimere preoccupazione sull'inquinamento in Italia, alla luce dei continui superamenti dei livelli di smog

All'interno della lunga lettera aperta, che è stata lanciata come petizione su Change.org e che è stata sottoscritta da 5.661 persone, si può leggere: ".....Vorremmo tanto continuare a illuderci di vivere nel "Bel Paese", ma purtroppo così non è. Lei saprà che l'ultimo rapporto dell' UE ci pone al primo posto per morti premature in Europa a causa dei livelli di PM2.5, ossidi di azoto, ozono. Siamo il paese dove la speranza di "vita in salute" alla nascita (disabilità medio-grave) dal 2004 al 2013 è diminuita di 7 anni nei maschi e di oltre 10 nelle femmine.

Secondo l'ultimo rapporto dei registri tumori (AIRTUM) "Considerando il rischio cumulativo di avere una diagnosi di qualunque tumore, questa probabilità riguarda un uomo ogni due e una donna ogni tre nel corso della loro vita".

Gli ultimi dati dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (ACCIS, Automated Childhood Cancer Information System - IARC), dei quali si attende un aggiornamento proprio quest'anno, hanno tempo fa evidenziato come questo problema sia rilevante anche nei bambini, con un'incidenza di tumori infantili più alta in Italia rispetto alle medie europee sia nella fascia di età 0-14 che in quella 0-19. Dall'esame del più aggiornato rapporto nazionale AIRTUM emerge, come ricordato in un editoriale pubblicato sulla rivista "Epidemiologia e Prevenzione" nel 2013, che i tassi italiani di incidenza dei tumori in età 0-14 anni continuano ad essere tra i più alti fra i paesi occidentali, nonostante la crescita si sia apparentemente stabilizzata rispetto ai dati precedenti.

A questo si aggiunga la rilevanza di particolari, stridenti e diffuse criticità sanitarie locali da danno ambientale come quelle che caratterizzano i Siti di Interesse Nazionale (SIN), ben descritte dagli studi "SENTIERI" dell'Istituto Superiore di Sanità e valide per tutte le classi età,.....".

E' da diversi anni che il rischio sanitario, l'aumento delle malattie e dei decessi legato all'inquinamento atmosferico è stato denunciato e segnalato da diversi studi nazionali e internazionali.

AmbienteVenezia è intervenuta più volte in questi ultimi anni anche su questo argomento indicando alcune possibili soluzioni per ridurre l'inquinamento prodotto da alcune attività presenti nel nostro territorio come le Centrali Elettriche e le attività portuali e i carburanti utilizzati dalle navi.

IL 7 FEBBRAIO 2007 Il direttore Regionale ed il direttore dell'area veneziana di ARPAV presentavano un nuovo studio sull'inquinamento atmosferico dal quale emergeva che il 90% delle emissioni di polveri sottili che avvelenano l'aria provenivano da industrie e porto (51% centrali elettriche Porto Marghera, 24% industrie Porto Marghera, 15% Porto) . I direttori di ARPAV commentavano questi dati dicendo (vedi articoli dei giornali del 7/02/2007) che: "Il rischio sanitario è altissimo non basta più intervenire solo sul traffico nelle strade per ridurre le emissioni, i politici e gli amministratori locali debbono trarre le conseguenze da questi dati e intervenire, per ridurre in modo adeguato le emissioni delle altre fonti inquinanti, a cominciare dalle centrali elettriche e dalle navi che bruciano carburanti molto sporchi". (allegato n° 1)

LUGLIO 2013 - dalla "Relazione di sintesi sulla qualità dell'aria a Venezia e sul contributo del traffico portuale"- ARPAV - **Luglio 2013** a pagina 4, troviamo la Figura 2 che è un diagramma a torta "– ripartizione % delle emissioni annuali di PM_{2,5} nel Comune di Venezia (fonte: progetto APICE 2010/11)"

Secondo questi dati forniti dal progetto "Apice" risulta che il quotidiano traffico di imbarcazioni e navi di tutte le stazze – mercantili, da crociera e traghetti – sono la maggiore fonte d'emissione di polveri sottili;

infatti, se si sommano le emissioni delle navi mercantili con quelle delle navi passeggeri (19+12= 31% totale Porto) e il traffico delle piccole imbarcazioni in centro storico, si ottiene un totale del 45 % di emissioni di polveri, misurate nelle frazioni ultrasottili (PM_{2,5}), che sono anche le più insidiose e penetranti per l'organismo umano.

Altre fonti di emissione delle polveri ultrasottili sono:

le centrali che producono energia elettrica 20% ; il trasporto stradale 15%; le industrie 12%; Riscaldamenti domestici 5%; Altri trasporti 2%; altro 1%. (allegato n°2)

A fronte di questi dati estremamente allarmanti sopra descritti nessuno degli enti ed organismi competenti è intervenuto in maniera efficace! Noi riteniamo che bisognava e bisogna intervenire con urgenza e con provvedimenti strutturali che durino tutto l'anno e non solo con interventi marginali che durano qualche giornata o per brevi periodi.

IN QUESTO DOCUMENTO INTERVENIAMO SULLE PROBLEMATICHE DERIVANTI DALLE ATTIVITA' PORTUALI

La nostra associazione, AmbienteVenezia, ha presentato e diffuso dal dicembre del 2011 diversi dossier (che precedentemente vi avevamo inviato in formato pdf), che contenevano informazioni e notizie derivanti da un lavoro di ricerca, raccolta, sintesi di studi internazionali sugli impatti ambientali e sanitari causati dal traffico marittimo, ed in particolare delle "navi da Crociera e Trasporto". (Studi: EPA Agenzia per la Protezione Ambiente USA; IIASA - Entec su incarico della Commissione Europea; ARPAV; Progetto APICE; Associazione Italiana Oncologia Medica; Atti di Convegni scientifici Nazionali e Internazionali; Studi e monitoraggi dell'Associazione tedesca NABU; etc, etc)

Gli studi citati riportati nei vari dossier contengono dati ed informazioni estremamente preoccupanti ed allarmanti su diversi aspetti, ma in particolare sugli impatti sanitari sulle popolazioni costiere e di aree portuali.

Ritenevamo e riteniamo urgentissimo un vostro intervento, a seconda delle vostre competenze istituzionali, per prevenire e limitare al massimo i danni causati alla salute della popolazione e i danni causati alla città di Venezia e alla sua Laguna, Beni Comuni e Patrimonio dell'Umanità;

Riteniamo che si debbano emanare provvedimenti urgenti che seguano i dettami e principi della massima precauzione;

- l'imposizione e obbligo A TUTTE LE NAVI di utilizzare carburanti più puliti con contenuti di zolfo inferiori allo 0,1% di zolfo, (vedi ad esempio ordinanza emanata dalla Capitaneria di Porto di concerto con il Comune di Napoli - allegato n° 3) -
- A tal proposito si dovrebbe riprendere lo Studio Tecnico del Parlamento Europeo del 2012 "l'impatto di un'eventuale estensione a livello UE delle zone di controllo delle emissioni di zolfo a tutto il litorale europeo "(allegato n° 4) e lavorare per una sua applicazione a tutte le coste europee;
- l'applicazione delle migliori tecnologie esistenti come abbattitori e filtri (scubber), (allegato n°5)
- l'introduzione di motori marini di nuova generazione a GNL gas naturale liquefatto (allegato n°5) , elettrici (allegato n°6), etc,
- la predisposizione di tutte le banchine portuali lagunari per fornire energia elettrica da terra alle navi ormeggiate
- l' attivazione di una adeguata ed attrezzata rete di monitoraggio nella città storica di Venezia e nell'area Lagunare.
- l' attivazione di indagini epidemiologiche mirate sulle popolazioni che sono state esposte alle ricadute dei fumi.

Ricordiamo che il 21 marzo 2013 abbiamo presentato delle Osservazioni e delle proposte di integrazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera che trovate in allegato e che vi chiediamo di valutare con attenzione perché entra nel merito e in dettaglio su alcune delle proposte sopra indicate . (allegato n°7)

Si ricorda inoltre che:

a febbraio 2008 era stata presentata una petizione popolare con duemila firme al Sindaco del Comune di Venezia con diverse proposte che non sono mai state prese in seria considerazione.

a gennaio 2012 - il Comitato NoGrandiNavi propone al Consiglio Comunale di Venezia il testo di un articolo che viene approvato nel Piano di Assetto Territoriale il 31 gennaio 2012 ed inserito nelle Norme Tecniche del PAT come Art. 35bis (allegato n° 8) di cui riportiamo alcuni passaggi:

"..... il Pat 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,

..... Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12), istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi."

a giugno 2012 viene inviato a tutti gli enti ed organismi competenti un Dossier Ambiente Venezia intitolato: " Grandi Navi in Laguna di Venezia - Inquinamento Atmosferico" 30 pagine con foto di alcune navi che nel 2011 e 2012 attraversano la Laguna e la città di Venezia emettendo fumi neri.

Negli anni successivi verranno fatte altre segnalazioni ed esposti relativi a diversi altri fenomeni evidenti di inquinamenti atmosferici causati da navi (Dossier e segnalazioni 2015). (Allegato n°11)

E' la dimostrazione che l'accordo volontario Venice Blue Flag che coinvolge solo le navi da crociera e passeggeri ha avuto reali applicazioni, intermittenti nel tempo e che i controlli sono stati per lo meno poco efficaci.

Ad ottobre 2012 Ambiente Venezia assieme ad alcune associazioni scrivono, all'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia e al Direttore del Dipartimento Provinciale Arpav di Venezia una lettera avente per Oggetto: considerazioni ed osservazioni sulla Relazione tecnica n.20/ATM/12 ARPAV " Campagna di Monitoraggio della Qualità dell'Aria Area Portuale San Basilio e Sacca Fisola 10 febbraio - 18 marzo 2012 e 5 maggio -13 giugno 2012" . Dove si fanno diverse osservazioni, proposte e richieste. (Allegato n°7)

a marzo 2013 abbiamo inviato a tutti gli enti ed organismi competenti la **Petizione Popolare: "FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI"** sottoscritta da **12.565 persone** (2.514 firme raccolte sul sito *petizionionline*; 10.051 firme raccolte nel territorio veneziano)

La petizione popolare contiene anche alcune richieste relative all'inquinamento. (allegato n°7)

Il 3 novembre 2014 viene inviata una Petizione al Parlamento Europeo sull'inquinamento atmosferico prodotto dal Traffico Portuale sottoscritta da diverse persone - La petizione è stata accolta dalla Commissione Petizioni del Parlamento Europeo (allegato n° 9)

Il 24 dicembre 2015 viene presentato tramite l'avvocato Elio Zaffalon un esposto penale alla Procura della Repubblica di Venezia relativo all'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico di navi passeggeri e da natanti minori (allegato n° 10)

Chiudiamo questo documento che contiene documentazione relativa all'inquinamento e sugli impatti ambientali e sanitari prodotti dal traffico portuale

Ci riserviamo di inviare una ulteriore memoria relativa all'inquinamento prodotto dalla Centrale Elettrica ENEL di Fusina

Nel file allegato ci sono anche gli 11 allegati

Venezia 18 febbraio 2016

Luciano Mazzolin per l'Associazione Ambiente Venezia, il Comitato NO Grandi Navi
e Associazione Medicina Democratica di Venezia

per eventuali contatti ambiente.veneziah@libero.it

Al

Ministro e Ministero dell'Ambiente

Ministro e Ministero della Salute

Ministro e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Ministro e Ministero Beni Ambientali

Presidente della Regione Veneto

Assessore Bottacin Regione Veneto - Ambiente

Assessore Coletto Regione Veneto - Sanità

Assessore De Berti Regione Veneto - Infrastrutture e Trasporti

Assessore Marcato Regione Veneto Sviluppo Economico Energia

Al Presidente della Città Metropolitana di Venezia

Sindaco del Comune di Venezia

Assessore De Martin Comune di Venezia - Ambiente Città Sostenibile

Assessore Boraso Comune di Venezia - Mobilità Trasporti

Ai Consiglieri del Comune di Venezia

Consulta per l'Ambiente del Comune di Venezia

Consulta per la Salute del Comune di Venezia

Presidente della Municipalità di Venezia Murano e Burano

Presidente della Municipalità del Lido e Pellestrina

Presidente della Municipalità di Marghera

Sindaco del Comune di Mira

Direzione Generale ARPA Veneto

Dipartimento Provinciale di Venezia ARPAV

Servizio Osservatorio Aria ARPAV

Direttore Generale ULSS 12 Veneziana

Direttore Sanitario ULSS12 Veneziana

Presidente Autorità Portuale di Venezia

Ai Componenti del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Venezia

Capitaneria di Porto di Venezia - Comandante Tiberio Piattelli

Provveditorato Opere Pubbliche Veneto Trentino Alto Adige Friuli Venezia Giulia

Soprintendenza B.A.P di Venezia e Laguna

UNESCO - Ufficio di Venezia

Commissione Petizioni del Parlamento Europeo

Alla Procura della Repubblica di Venezia

c.a dr.ssa Carlotta Franceschi

c.a.dr.ssa Francesca Crupi

c.a dr Adelchi D'Ippolito

**Oggetto: EMERGENZA INQUINAMENTO ATMOSFERICO da Polveri sottili –
A Venezia . bisogna e bisogna intervenire urgentemente sulle Attività Portuali, Navi,
traffico acqueo e Centrali Elettriche.**

PREMESSO CHE:

In questi ultimi mesi il problema dell'inquinamento atmosferico è ritornato in evidenza sulle pagine dei giornali e delle televisioni, dal incontro internazionale di Parigi sul clima COP21, all'emergenza inquinamento e polveri sottili durata molte settimane in diverse parti del mondo ed in particolare nella pianura padana ed anche nella nostra città.

I primari dell'ospedale all'Angelo di Mestre e i medici Pediatri hanno segnalato un'emergenza sanitaria rispetto all'aumento delle malattie dell'apparato respiratorio ed un aumento dei ricoveri per queste patologie respiratorie.

Alla fine di Dicembre 2015 Patrizia Gentilini Medico oncoematologo e Agostino Di Ciula Medico Internista del Comitato Scientifico USDE (associazione Medici per l'Ambiente) con altri 120 medici

hanno scritto un Appello al Presidente Mattarella per difendere salute ed ambiente, ed esprimere preoccupazione sull'inquinamento in Italia, alla luce dei continui superamenti dei livelli di smog

....

All'interno della lunga lettera aperta, che è stata lanciata come petizione su Change.org e che è stata sottoscritta da 5.661 persone, si può leggere: "..... Vorremmo tanto continuare a illuderci di vivere nel "Bel Paese", ma purtroppo così non è: Lei saprà che l'ultimo rapporto dell' UE ci pone al primo posto per morti premature in Europa a causa dei livelli di PM2.5, ossidi di azoto, ozono. Siamo il paese dove la speranza di "vita in salute" alla nascita (disabilità medio-grave) dal 2004 al 2013 è diminuita di 7 anni nei maschi e di oltre 10 nelle femmine.

Secondo l'ultimo rapporto dei registri tumori (AIRTUM): "Considerando il rischio cumulativo di avere una diagnosi di qualunque tumore, questa probabilità riguarda un uomo ogni due e una donna ogni tre nel corso della loro vita".

Gli ultimi dati dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (ACCIS, Automated Childhood Cancer Information System - IARC), dei quali si attende un aggiornamento proprio quest'anno, hanno tempo fa evidenziato come questo problema sia rilevante anche nei bambini, con un'incidenza di tumori infantili più alta in Italia rispetto alle medie europee sia nella fascia di età 0-14 che in quella 0-19. Dall'esame del più aggiornato rapporto nazionale AIRTUM emerge, come ricordato in un editoriale pubblicato sulla rivista "Epidemiologia e Prevenzione" nel 2013, che i tassi italiani di incidenza dei tumori in età 0-14 anni continuano ad essere tra i più alti fra i paesi occidentali, nonostante la crescita si sia apparentemente stabilizzata rispetto ai dati precedenti.

A questo si aggiunga la rilevanza di particolari, stridenti e diffuse criticità sanitarie locali da danno ambientale come quelle che caratterizzano i Siti di Interesse Nazionale (SIN), ben descritte dagli studi "SENTIERI" dell'Istituto Superiore di Sanità e valide per tutte le classi età,.....".

E' da diversi anni che il rischio sanitario, l'aumento delle malattie e dei decessi legato all'inquinamento atmosferico è stato denunciato e segnato da diversi studi nazionali e internazionali.

AmbienteVenezia è intervenuta più volte in questi ultimi anni anche su questo argomento indicando alcune possibili soluzioni per ridurre l'inquinamento prodotto da alcune attività presenti nel nostro territorio come le Centrali Elettriche e le attività portuali e i carburanti utilizzati dalle navi.

IL 7 FEBBRAIO 2007 Il direttore Regionale ed il direttore dell'area veneziana di ARPAV presentavano un nuovo studio sull'inquinamento atmosferico dal quale emergeva che il 90% delle emissioni di polveri sottili che avvelenano l'aria provenivano da industrie e porto (51% centrali elettriche Porto Marghera, 24% industrie Porto Marghera, 15% Porto) .

I direttori di ARPAV commentavano questi dati dicendo (vedi articoli dei giornali del 7/02/2007) che: "Il rischio sanitario è altissimo non basta più intervenire solo sul traffico nelle strade per ridurre le emissioni, i politici e gli amministratori locali debbono trarre le conseguenze da questi dati e intervenire, per ridurre in modo adeguato le emissioni delle altre fonti inquinanti, a cominciare dalle centrali elettriche e dalle navi che bruciano carburanti molto sporchi". (allegato n° 1)

LUGLIO 2013 - dalla "Relazione di sintesi sulla qualità dell'aria a Venezia e sul contributo del traffico portuale"- ARPAV - **Luglio 2013** a pagina 4 troviamo la Figura 2 che è un diagramma a torta "ripartizione % delle emissioni annuali di PM2,5 nel Comune di Venezia (fonte: progetto APICE 2010/11)"

Secondo questi dati forniti dal progetto "Apice" risulta che il quotidiano traffico di imbarcazioni e navi di tutte le stazze – mercantili, da crociera e traghetti – sono la maggiore fonte d'emissione di polveri sottili;

infatti, se si sommano le emissioni delle navi mercantili con quelle delle navi passeggeri (19+12= 31% totale Porto) e il traffico delle piccole imbarcazioni in centro storico, si ottiene un totale del 45 % di emissioni di polveri, misurate nelle frazioni ultrasottili (PM_{2,5}), che sono anche le più insidiose e penetranti per l'organismo umano.

Altre fonti di emissione delle polveri ultrasottili sono:

le centrali che producono energia elettrica 20% ; il trasporto stradale 15%; le industrie 12%; Riscaldamenti domestici 5%; Altri trasporti 2%; altro 1%. (allegato n°2)

A fronte di questi dati estremamente allarmanti sopra descritti nessuno degli enti ed organismi competenti è intervenuto in maniera efficace! Noi riteniamo che bisogna e bisogna intervenire con urgenza e con provvedimenti strutturali che durino tutto l'anno e non solo con interventi marginali che durano qualche giornata o per brevi periodi.

IN QUESTO DOCUMENTO INTERVENIAMO SULLE PROBLEMATICHE DERIVANTI DALLE ATTIVITA' PORTUALI

La nostra associazione, Ambiente Venezia, ha presentato e diffuso dal dicembre del 2011 diversi dossier (che precedentemente vi avevamo inviato in formato pdf), che contenevano informazioni e notizie derivanti da un lavoro di ricerca, raccolta, sintesi di studi internazionali sugli impatti ambientali e sanitari causati dal traffico marittimo, ed in particolare delle "navi da Crociera e Trasporto". (Studi: EPA Agenzia per la Protezione Ambiente USA; IIASA - Entec su incarico della Commissione Europea; ARPAV; Progetto APICE; Associazione Italiana Oncologia Medica; Atti di Convegni scientifici Nazionali e Internazionali; Studi e monitoraggi dell'Associazione tedesca NABU; etc, etc)

Gli studi citati riportati nei vari dossier contengono dati ed informazioni estremamente preoccupanti ed allarmanti su diversi aspetti, ma in particolare sugli impatti sanitari sulle popolazioni costiere e di aree portuali.

Ritenevamo e riteniamo urgentissimo un vostro intervento, a seconda delle vostre competenze istituzionali, per prevenire e limitare, al massimo i danni causati alla salute della popolazione e i danni causati alla città di Venezia e alla sua Laguna, Beni Comuni e Patrimonio dell'Umanità;

Riteniamo che si debbano emanare provvedimenti urgenti che seguano i dettami e principi della massima precauzione;

- l'imposizione e obbligo A TUTTE LE NAVI di utilizzare carburanti più puliti con contenuti di zolfo inferiori allo 0,1% di zolfo (vedi ad esempio ordinanza emanata dalla Capitaneria di Porto di concerto con il Comune di Napoli - allegato n° 3) -

-A tal proposito si dovrebbe riprendere lo Studio Tecnico del Parlamento Europeo del 2012 "l'impatto di un'eventuale estensione a livello UE delle zone di controllo delle emissioni di zolfo a tutto il litorale europeo "(allegato n° 4) e lavorare per una sua applicazione a tutte le coste europee;

-l'applicazione delle migliori tecnologie esistenti come abbattitori e filtri (scubber), (allegato n°5)

-l'introduzione di motori marini di nuova generazione a GNL gas naturale liquefatto (allegato n°5) , elettrici (allegato n°6), etc

- la predisposizione di tutte le banchine portuali lagunari per fornire energia elettrica da terra alle navi ormeggiate
- l'attivazione di una adeguata ed attrezzata rete di monitoraggio nella città storica di Venezia e nell'area Lagunare.
- l'attivazione di indagini epidemiologiche mirate sulle popolazioni che sono state esposte alle ricadute dei fumi.

Ricordiamo che il 21 marzo 2013 abbiamo presentato delle Osservazioni e delle proposte di integrazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera che trovate in allegato e che vi chiediamo di valutare con attenzione perché entra nel merito e in dettaglio su alcune delle proposte sopra indicate. (allegato n°7)

Si ricorda inoltre che:

a febbraio 2008 era stata presentata una petizione popolare con duemila firme al Sindaco del Comune di Venezia con diverse proposte che non sono mai state prese in seria considerazione.

a gennaio 2012 - il Comitato NoGrandiNavi propone al Consiglio Comunale di Venezia il testo di un articolo che viene approvato nel Piano di Assetto Territoriale il 31 gennaio 2012 ed inserito nelle Norme Tecniche del PAT come Art. 35bis (allegato n° 8) di cui riportiamo alcuni passaggi:

"..... il Pat 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,

..... Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12) istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi."

a giugno 2012 viene inviato a tutti gli enti ed organismi competenti un Dossier Ambiente Venezia intitolato: "Grandi Navi in Laguna di Venezia - Inquinamento Atmosferico" 30 pagine con foto di alcune navi che nel 2011 e 2012 attraversano la Laguna e la città di Venezia emettendo fumi neri.

Negli anni successivi verranno fatte altre segnalazioni ed esposti relativi a diversi altri fenomeni evidenti di inquinamenti atmosferici causati da navi (Dossier e segnalazioni 2015). (Allegato n°11) E' la dimostrazione che l'accordo volontario Venice Blue Flag che coinvolge solo le navi da crociera e passeggeri ha avuto reali applicazioni, intermittenti nel tempo e che i controlli sono stati per lo meno poco efficaci.

Ad ottobre 2012 Ambiente Venezia assieme ad alcune associazioni scrivono, all'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia e al Direttore del Dipartimento Provinciale Arpav di Venezia una lettera avente per Oggetto: considerazioni ed osservazioni sulla Relazione tecnica n.20/ATM/12 ARPAV " Campagna di Monitoraggio della Qualità dell'Aria Area Portuale San Basilio e Sacca Fisola 10 febbraio - 18 marzo 2012 e 5 maggio - 13 giugno 2012" . Dove si fanno diverse osservazioni, proposte e richieste. (Allegato n°7)

a marzo 2013 abbiamo inviato a tutti gli enti ed organismi competenti la **Petizione Popolare: "FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI"** sottoscritta da **12.565 persone** (2.514 firme raccolte sul sito *petiziononline*, 10.051 firme raccolte nel territorio veneziano)
La petizione popolare contiene anche alcune richieste relative all'inquinamento. (allegato n°7)

Il 3 novembre 2014 viene inviata una Petizione al Parlamento Europeo sull'inquinamento atmosferico prodotto dal Traffico Portuale sottoscritta da diverse persone - La petizione è stata accolta dalla Commissione Petizioni del Parlamento Europeo (allegato n° 9)

Il 24 dicembre 2015 viene presentato tramite l'avvocato Elio Zaffalon un esposto penale alla Procura della Repubblica di Venezia relativo all'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico di navi passeggeri e da natanti minori (allegato n° 10)

Chiudiamo questo documento che contiene documentazione relativa all'inquinamento e sugli impatti ambientali e sanitari prodotti dal traffico portuale
Ci riserviamo di inviare una ulteriore memoria relativa all'inquinamento prodotto dalla Centrale Elettrica ENEL di Fusina

Seguono 11 allegati

Venezia 18 febbraio 2016

Luciano Mazzolin per l'Associazione Ambiente Venezia, il Comitato NO Grandi Navi
e Associazione Medicina Democratica di Venezia



per eventuali contatti ambiente.venezia@libero.it

ALLEGATO N°1

IL RAPPORTO

Le nuove stime dell'Arpav

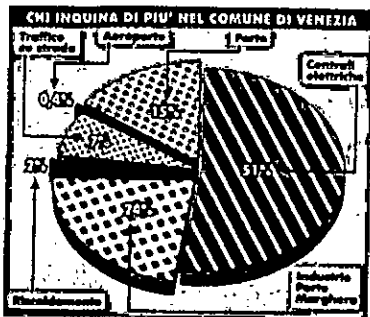
di Gianni Favarato

Proprio così, secondo le stime del nuovo rapporto ambientale dell'Arpav - presentata ieri nella sede di via Liose - il 90% delle emissioni di polveri sottili che avvelenano l'aria provengono da industrie, centrali e porto.

Anche il traffico sulle strade inquinava, ma dieci volte di meno delle industrie. Dunque, senza Porto Marghera, il comune di Venezia avrebbe l'aria più pulita di Cortina o Belluno. Invece è la città che loquina più in tutta la nostra provincia, nel Veneto (da sola produce il 30% delle emissioni) e in Valpadana.

Sempre fare di più? Il rischio sanitario è altissimo, non basta più intervenire solo sul traffico nelle strade per ridurre le emissioni - ha detto il direttore generale dell'Arpav regionale, Andrea Orsini,

LA NUOVA VENEZIA 07/02/2007



presentando il nuovo rapporto insieme al direttore veneziano, Renzo Biancotto, e Roberto Carracelo dell'Apst - i politici e gli amministratori locali debbono trarre le conseguenze da questi dati e intervenire, per ridurre in modo adeguato le emissioni delle altre fonti inquinanti, a cominciare dalle centrali elettriche e dalle navi che truccano car-

Centrali, industrie e navi molto più nocive delle auto

...che di Eni, soprattutto quella di Marghera, la più vecchia e meno modernizzata. Ma non sono altre due la centrale Eni della raffineria di petrolio (che dovrebbe essere convertita a gas) e quella della chimica, ora possesa a Polmieri Europa (Eni). Poi ci sono i due turbo gas di Edison, che malgrado emettono in quantità di polveri molto minore di gas e carbone, scaricano molti ossidi azoto.

...della nave. Nel 2005 sono state non 5.450 le navi attraccate in porto, delle quali il 25% trasportavano passeggeri e il 75% sono navi da carico. Il rapporto ha stabilito che è durante la fase di stazionamento delle navi negli ormeggi che si emettono le più consistenti quantità di polveri, quasi il doppio che durante le fasi di manovra. All'Autorità Portuale - che per bocca del presidente Zaccaro ha an-

nunciato che farà dei suoi rilevamenti per misurare le effettive emissioni di polveri dai fumaioli delle navi - Diego ha detto: «Rispetto Zaccaro, ma farebbe bene a spendere i soldi per ridurre ove possibile le emissioni delle navi, invece che spendersi per dati che già abbiamo».

...che scarseggia più tardi. Le nuove stime dell'Arpav prendono in considerazione le diverse fonti di emissioni anche a livello comunale, stabilendo il peso di ognuna sul totale delle emissioni di polveri. Il risultato è che da sole, le centrali termoelettriche di Porto Marghera - due Eni e due di Eni (traffineria e Polmieri Europa) a carbone, più due di Edison a turbo gas - emettono nemmeno che il 15% delle polveri sottili (Pm10): le industrie e la raffineria di petrolio il 24% e il porto (con un piccolo contributo dell'aeroporto) il 15% del-

le emissioni totali. Il traffico sulle strade scarica solo il 7% dei fumaioli complessivi emessi da tutte le fonti nel Comune di Venezia, anche se - non bisogna dimenticarlo - auto, moto e camion a differenza dei camion, scaricano direttamente ad altezza del nostro naso le polveri primarie (Pm10 e Pm2.5) e il particolato secondario che non sono altro che gas tossici (COV), scaricati sempre dai veicoli, ma anche da navi, aerei e industrie. Il riciclaggio inverso scarica il 2% di polveri e gli acidi del Maro Poio, appena lo 0,4% e un restante 1% di emissioni proviene dai treni a gasolio e dalle macchine agricole. Se si stima, invece, le emissioni di Venezia insieme a quelle del resto della provincia, il contributo delle centrali si riduce al 21% (le industrie passano al 21% e il traffico al 17%), ma la sostanza non cambia.

Navi, biodiesel e gasolio per ridurre lo smog

Studio di Agire: con la miscela speciale il Pm10 scende del 15 per cento

VENEZIA - Una miscela di biodiesel e gasolio a basso contenuto di zolfo. E' questo il carburante pulito che potrebbe essere utilizzato dalle navi in fase di stazionamento al Porto di Venezia per abbattere l'inquinamento. E' il risultato dello studio di Agire consegnato due giorni fa al Comune di Venezia, che aveva incaricato l'Agencia veneziana per l'energia di verificare la fattibilità, tecnica, logistica ed economica, di un diverso rifornimento energetico alle navi.

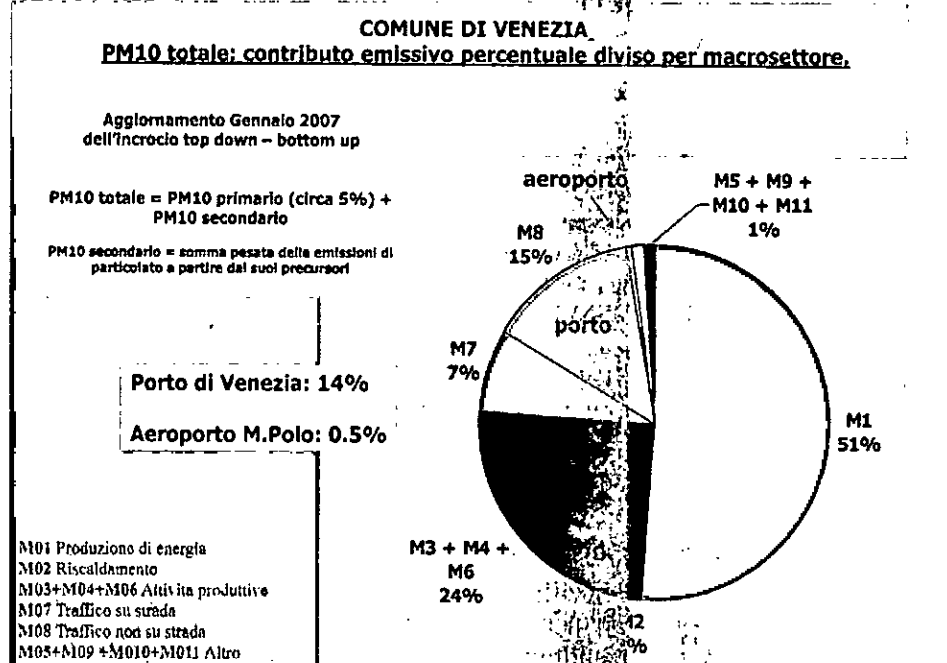
Ca' Faresetti ha deciso di prendere provvedimenti di fronte alle emissioni velenose delle navi ferme in porto in seguito alla comunicazione dei nuovi dati sullo smog dell'Arpav: lo studio ha infatti dimostrato che le navi contribuiscono per il 15% alle emissioni di Pm10 nel terri-

torio comunale, dunque addirittura più delle auto (responsabili del 7%). Lo studio di fattibilità di Agire propone di utilizzare una miscela con il 30% di biodiesel e il restante 70% di gasolio a basso tenore di zolfo. Questo tipo di carburante consentirebbe di essere utilizzato dalle navi senza che si rendano necessarie delle modifiche ai motori. Sul piano fotografico, ipotizza Agire, la sostituzione del carburante avverrebbe soltanto nel momento di stazionamento delle navi e non dall'ingresso in laguna, perché tecnicamente più complicato. «Anche perché

osserva Luca Zingale presidente di Agire - lo studio dell'Arpav ha messo in evidenza come le emissioni delle navi provenienti per l'80% dalla fase di stazionamento e solo il 20% deriva dalla navigazione». Le navi attraccate potrebbero dunque rifornirsi del carburante pulito attraverso bottiglie. Ma di quanto si potrebbero abbattere le emissioni di smog? Secondo Agire un carburante composto solo da biodiesel (dunque al 100%) riuscirebbe ad abbattere le emissioni del 60%. Parte lo dice il professor Agire, con una miscela composta da circa un ter-

zo di biodiesel, l'abbattimento sarebbe del 15%. A questo però va aggiunto un altro fattore di riduzione di emissioni, quello legato al particolato secondario, che si forma dalle reazioni chimiche che avvengono in atmosfera, una volta emessi i particolati primari.

Qui la base presenza di zolfo contribuirebbe notevolmente a ridurre la formazione di particolato secondario. Inoltre si potrebbe intervenire su tutte quelle imbarcazioni di servizio che ruotano intorno al lavoro del Porto, a cominciare dai rimorchiatori. «Per tutte le imbarcazioni che rimangono in laguna - aggiunge Zingale - si potrebbe pensare a una modifica dei motori per renderli compatibili con un biodiesel al 100%».



ALLEGATO N°2



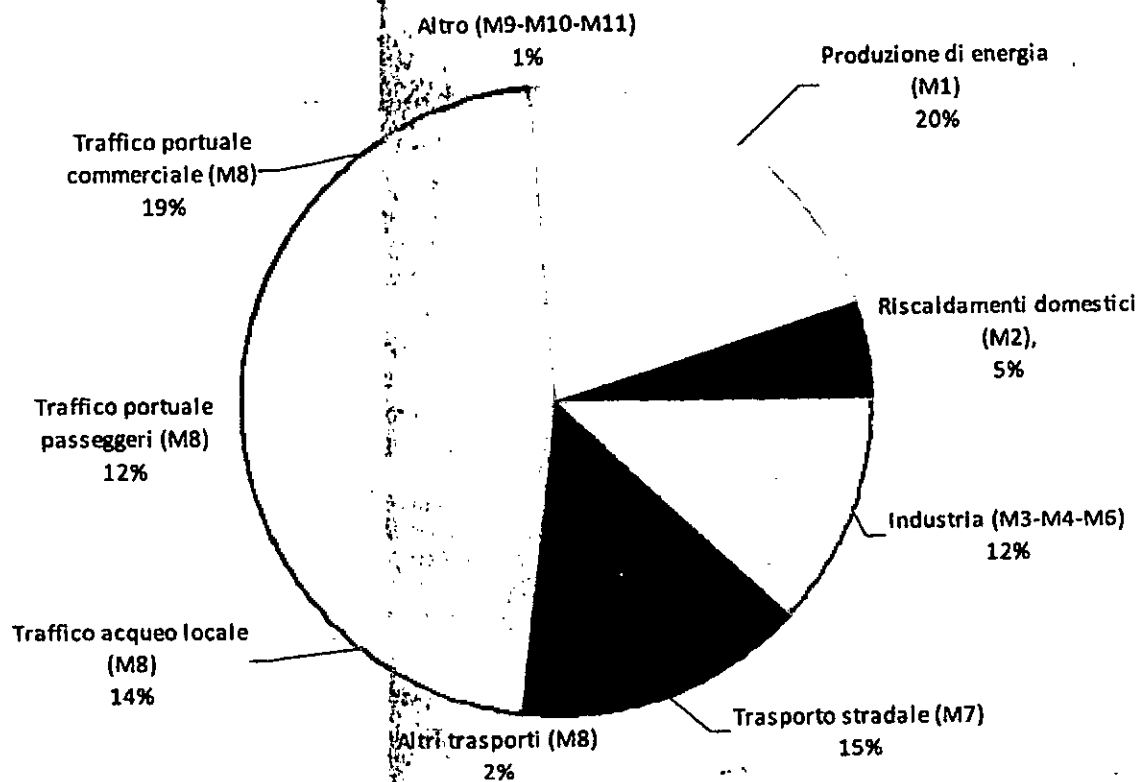
Revisione 1: aggiunta una precisazione a Pagina 4.

Luglio 2013

**RELAZIONE DI SINTESI SULLA QUALITA' DELL'ARIA A VENEZIA
E SUL CONTRIBUTO DEL TRAFFICO PORTUALE**

La presente relazione raccoglie sinteticamente i dati relativi all'attività di monitoraggio della qualità dell'aria svolta negli anni dal Dipartimento Provinciale di Venezia e le stime relative alle emissioni ed alle immissioni elaborate dal Servizio Osservatorio Aria dell'Area Tecnico-Scientifica, nell'ambito del Progetto APICE all'interno del Programma di Cooperazione Transnazionale del Mediterraneo.

Fig. 2: ripartizione % delle emissioni annuali di PM_{2.5} nel Comune di Venezia (fonte: progetto APICE 2010/11)



Secondo questi dati forniti dal progetto "Apice" risulta che il quotidiano traffico di imbarcazioni e navi di tutte le stazze – mercantili, da crociera e traghetti – sono la maggiore fonte d'emissione di polveri sottili; infatti, se si sommano le emissioni delle navi mercantili con quelle delle navi passeggeri (19+12= 31% totale Porto) e il traffico delle piccole imbarcazioni in centro storico, si ottiene un totale del 45 % di emissioni di polveri, misurate nelle frazioni ultrasottili (2,5 parti per milione), che sono anche le più insidiose e penetranti per l'organismo umano.

Altre fonti di emissione delle polveri ultrasottili sono: le centrali che producono energia elettrica 20% ; il trasporto stradale 15%; le industrie 12%; Riscaldamenti domestici 5%; Altri trasporti 2%; altro 1%.

ALLEGATO N°3



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO

AUTORITA' PORTUALE

NAPOLI

ORDINANZA AP N. 22/2015 - CP N. 19/2015

I sottoscritti:

C.A. (CP) Arturo FARAONE, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Napoli

C.A. (CP) Antonio BASILE, Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Napoli

Articolo 7 – Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore a decorrere dal 1 GEN. 2016, ed abroga ogni altra disposizione precedentemente emanata in contrasto e/o incompatibile con la stessa.

Articolo 8 - Pubblicità

E' fatto obbligo a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente ordinanza che verrà diffusa mediante affissione all'albo della Capitaneria di Porto e dell'Autorità Portuale, nonché tramite la sua pubblicazione nei rispettivi siti istituzionali.

Napoli, il 22 DIC. 2015

ORDINA

CAPO 1° - Controllo e vigilanza a cura dell'Autorità Marittima

Articolo 1 – Cambio combustibile

In considerazione delle peculiari condizioni ambientali di alcune aree portuali, operative nelle immediate adiacenze di agglomerati urbani, nel porto di Napoli è fatto obbligo, per le navi soggette alla specifica disciplina, che la procedura del cambio di combustibile, relativa agli apparati ausiliari che saranno tenuti in moto durante tutta la sosta della nave all'ormeggio in banchina, avvenga almeno a due miglia dall'imboccatura del porto, e non dopo l'ormeggio; a mente dell'art. 295 c. 8 (... a decorrere dal 1° gennaio 2010 è vietato l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,10% in massa su navi all'ormeggio. Il divieto si applica anche ai periodi di carico, scarico e stazionamento. La sostituzione dei combustibili utilizzati con combustibili conformi a tale limite deve essere completata il prima possibile dopo l'ormeggio. La sostituzione dei combustibili conformi a tale limite con altri combustibili deve avvenire il più tardi possibile prima della partenza ... omissis ...) del D.Lvo n. 162 del 03/04/2006; in modo da

effettuare tutte le manovre all'interno del bacino portuale con il combustibile a tenore di zolfo inferiore allo 0,1%.

Allo stesso modo, la manovra di disormeggio, nonché l'allontanamento della nave dallo specchio acqueo portuale, dovrà avvenire alimentando gli ausiliari con lo stesso tipo di combustibile di cui sopra.

Per assicurare comunque la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, le disposizioni di cui sopra non si applicano alle navi dotate di propulsione mista diesel-elettrica, in ragione della particolare conformazione dell'apparto propulsivo, fermo restando l'obbligo del passaggio al combustibile a tenore di zolfo inferiore allo 0,1%, che dovrà essere utilizzato durante tutta la sosta in porto, una volta ultimate le operazioni di ormeggio.

Articolo 2 – Misure tecniche

Durante tutta la navigazione effettuata, a partire dal P.I.M. (pronti in macchina) e fino al F.I.M. (finito in macchina), dovrà essere adottato ogni accorgimento tecnico e/o dettato dalla buona pratica marinaresca finalizzato ad ottimizzare l'utilizzo dei motori principali durante tutte le manovre di arrivo/partenza, nonché dei generatori durante la sosta in porto, allo scopo di contenere le emissioni dei gas di scarico in atmosfera.

Analogamente, durante la fase di pre-riscaldamento prima della partenza, e nel corso delle manovre, i motori principali dovranno essere utilizzati con ogni accortezza, utilizzandoli alla minima potenza consentita e senza brusche ed improvvise variazioni di regime, fatto comunque salvo il mantenimento delle condizioni della sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare.

Articolo 3 – Controlli e verifiche

Nel caso in cui vi siano significative e continue evidenti emissioni di fumi, da parte del naviglio mercantile interessato, nel corso delle manovre di ormeggio e/o disormeggio, ovvero durante la sosta in porto, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di effettuare ulteriori controlli a bordo ed il campionamento dei combustibili per la verifica del tenore di zolfo in essi contenuto, con l'ausilio di un "Ente Tecnico/Organismo Riconosciuto", a carico e spese della società armatrice.

Inoltre, tenuto conto degli obblighi connessi alla puntuale manutenzione dei macchinari e degli impianti di bordo, secondo le raccomandazioni delle ditte costruttrici e/o le procedure indicate al riguardo dalle società armatrici e/o di gestione (Codice I.S.M.), l'Autorità Marittima si riserva altresì la facoltà di disporre visite occasionali e senza preavviso ai macchinari di bordo, da effettuarsi a cura degli Enti Tecnici di cui sopra, con ogni spesa a carico delle società Armatrici e/o di gestione.

Le verifiche di cui sopra, qualora la nave sia in partenza, potranno essere richieste all'Autorità marittima del successivo porto di scalo nazionale.

Per le navi straniere dirette all'estero, si valuterà l'inserimento di un apposito messaggio nella banca dati denominata "THETIS", per i successivi controlli di "Port State Control" ai sensi della direttiva 2009/16/CE e successive modifiche e integrazioni.

ALLEGATO N°4

Parlamento Europeo

DIREZIONE GENERALE DELLE POLITICHE INTERNE DELL'UNIONE
UNITÀ TEMATICA B: POLITICHE STRUTTURALI E DI COESIONE
TRASPORTI E TURISMO

L'IMPATTO DI UN'EVENTUALE ESTENSIONE A LIVELLO UE DELLE ZONE DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI DI ZOLFO A TUTTO IL LITORALE EUROPEO

SINTESI

La presente nota informativa fornisce un'analisi approfondita dell'impatto di una decisione politica in merito alle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) in generale e a una loro ulteriore estensione a tutte le aree marittime del litorale europeo. A tal fine, sono riportate le informazioni di base e i risultati delle ricerche in materia utili al dibattito parlamentare sull'opportunità di estendere le SECA a tutte le regioni costiere dell'UE. Al di là dell'obiettivo di sostenere l'elaborazione di politiche, la nota include altresì fatti e cifre pertinenti e informazioni aggiornate relative ad altri pareri scientifici, sulla base delle conclusioni di un ampio studio sul tema.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/LOT 3/C2/SC1
PE 474.549

2012
IT

Il presente documento è stato richiesto dalla commissione per i trasporti e il turismo.

AUTORI

HSBA – Prof. Dr. Orestis Schinas

Gruppo I3 – Jian Bani

AMMINISTRATORE RESPONSABILE

Piero Soave - Parlamento europeo - Dipartimento tematico B: Politiche strutturali e di coesione

B-1047 Bruxelles

E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

SINTESI

La presente nota informativa concerne i limiti rigorosi previsti per il tenore di zolfo nei combustibili marini, soprattutto nelle aree marine protette selezionate che sono particolarmente sensibili all'inquinamento atmosferico, le cosiddette zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA). Il suo obiettivo è anche analizzare i rischi associati all'estensione delle attuali SECA nell'Unione europea (UE) e prendere in considerazione l'eventuale introduzione di nuove zone di controllo delle emissioni di zolfo, compresa la possibilità di estendere le SECA a tutto il litorale dell'UE.

L'inquinamento atmosferico provocato dalle navi, incluso quello da ossidi di zolfo (SOx), incide sulla salute e sull'ambiente. Il tema costituisce un'importante priorità politica, a livello europeo e internazionale. Si tratta di un problema complesso sul piano scientifico e politico, caratterizzato da conflitti d'interesse delle parti interessate.

Quadro normativo

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è responsabile della prevenzione dell'inquinamento marino provocato dalle navi, in particolare con la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (la convenzione MARPOL). L'allegato VI della convenzione MARPOL affronta il problema delle emissioni di SOx e introduce la nozione di "SECA", ovvero zone soggette a severe limitazioni del tenore di zolfo.

- Attualmente, l'allegato VI impone limiti al tenore di zolfo in massa al 3,5% al di fuori delle SECA e all'1,0% all'interno di esse.
- Tali limiti saranno ridotti allo 0,5% al di fuori delle SECA nel 2020 (previa valutazione interlocutoria nel 2018) e allo 0,1% all'interno delle SECA nel 2015.

In linea teorica, la direttiva 2005/33/CE dell'Unione europea è conforme alle disposizioni e ai regolamenti dell'IMO per quanto concerne il tenore in zolfo dei combustibili e i metodi di adeguamento alle norme. A partire dal 1° gennaio 2010, gli Stati membri sono tenuti ad adottare tutte le misure necessarie a garantire che le navi ormeggiate in un porto dell'UE non utilizzino combustibili marini con un tenore in zolfo superiore allo 0,1% in massa.

Analisi del traffico

La decisione di un'eventuale estensione delle SECA dovrebbe essere assunta alla luce delle variazioni nei volumi di traffico. La zona marittima di principale rilevanza ai fini della presente nota è il Mediterraneo. Secondo le previsioni, il traffico e gli scambi aumenteranno e, benché i livelli delle emissioni in quanto saranno ridotti, l'incremento del traffico potrebbe accrescere le pressioni sull'ambiente. Sarebbe opportuno prendere in considerazione l'estensione delle SECA in prossimità delle acque europee quale strumento per ridurre il carico ambientale.

Sfide tecniche

L'introduzione di limiti sullo zolfo nei combustibili marini ha dato impulso alla ricerca tecnologica nel campo dell'abbattimento delle emissioni e dei combustibili alternativi. Di seguito sono riportati gli aspetti principali:

- sono a disposizione tecnologie di depurazione per far fronte alla maggior parte dei problemi tecnici e il cui costo d'installazione varia notevolmente in funzione del tipo, dell'età e delle dimensioni della nave;
- quale combustibile marino, il gas naturale liquefatto (GNL) costituisce un'alternativa promettente, a condizione che sia creata una fitta rete di punti di rifornimento lungo le coste europee;
- sono necessarie ulteriori ricerche nei settori dei depuratori ibridi e dello sviluppo di infrastrutture costiere di GNL;
- un quadro normativo stabile favorirà gli sforzi dei produttori volti ad affrontare le varie sfide tecniche.

Esperienza acquisita

L'impatto delle SECA esistenti nel Mare del Nord e nel Mar Baltico è stato oggetto di studi. I risultati indicano che:

- esiste oggi una cultura del rispetto delle norme, ma non è possibile stimare l'effettivo grado di conformità;
- sussistono problemi di controllo e applicazione delle norme che devono essere affrontati. La direttiva UE summenzionata potrebbe trovare una migliore applicazione se fosse inclusa nell'ambito dei protocolli relativi al Memorandum di Intesa di Parigi;
- l'elusione normativa potrebbe ricondursi al prezzo elevato del combustibile conforme alle norme;
- i vantaggi offerti dalla riduzione delle emissioni di SOx superano i costi;
- è necessario dismettere quanto prima il tonnellaggio non conforme ai requisiti oppure implementare una nuova tecnologia;
- sarebbe opportuno elaborare scenari realistici ai fini di un'adeguata valutazione del costo della nuova normativa e di una ripartizione dei costi.

Problemi connessi ai combustibili

Fare previsioni sul futuro prezzo dei combustibili marini è una questione complicata. Tuttavia, è evidente che i combustibili a basso tenore di zolfo hanno un costo significativamente più elevato rispetto ai combustibili ad alto tenore di zolfo attualmente impiegati. Assumendo Rotterdam come "porto base", le previsioni indicano che i prezzi dei carburanti negli altri porti adibiti al rifornimento saranno superiori, soprattutto nell'Europa meridionale.

Le questioni connesse alla disponibilità e al prezzo dei combustibili a basso tenore di zolfo non sembrano essere oggetto di attenzione.

Su armatori e operatori graveranno oneri finanziari consistenti. Tuttavia, un abbassamento netto dei limiti aumenterà i benefici per la società.

Conclusioni e raccomandazioni

- È prevista una crescita del traffico marittimo, con un corrispondente aumento delle relative emissioni di SOx.
- Il trasporto navale costituisce la principale fonte di acidificazione in molti paesi europei.
- Ogni riduzione del carico ambientale apporterà ampi benefici alla società.
- Le tecnologie di depurazione sono già disponibili.
- Un abbassamento dei limiti consentiti per il tenore di SOx e un'estensione delle SECA europee darebbero impulso alla ricerca tecnologica nel campo dell'abbattimento delle emissioni e dei combustibili alternativi.
- Si attendono innovazioni tecniche e lo sviluppo di relativi cluster economici. La designazione di nuove zone SECA, in conformità del quadro IMO, favorirebbe l'applicazione efficace delle norme previste dall'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo.
- La combinazione dei limiti SECA e dei requisiti del programma "Aria pulita per l'Europa" (CAFE) aumenterebbe il previsto miglioramento della qualità dell'aria.

- Potrebbe verificarsi un trasferimento modale verso alternative o catene logistiche più inquinanti, ma il fenomeno non è stato quantificato e comporterebbe implicazioni pratiche per alcuni scambi commerciali intra-UE.

Alla luce di quanto precede, le raccomandazioni politiche possono essere così riassunte:

- l'estensione delle SECA a tutto il litorale dell'UE creerebbe condizioni uniformi per tutte le parti interessate e migliorerebbe la compatibilità tecnica delle flotte a corto raggio che servono i porti europei;
- anche i paesi terzi limitrofi dovrebbero adottare norme ambientali rigorose; per questo, sono necessarie collaborazione e comprensione sul piano politico;
- l'eventuale decisione di non estendere le SECA avrebbe l'effetto di perpetuare le incompatibilità tecniche, i problemi della concorrenza e un alto grado di esternalità;
- sono necessarie ulteriori ricerche per stimare l'effetto delle emissioni di zolfo in mare aperto sul surriscaldamento globale;
- occorre una valutazione completa del numero e della capacità dei punti di rifornimento di GNL necessari;
- l'UE e altre fonti di finanziamento mettono a disposizione le proprie risorse finanziarie; potrebbero rendersi necessari adeguamenti mirati ai termini di tali finanziamenti.

ALLEGATO N° 5

Da Dossier AmbienteVenezia del 18 settembre 2015

Le soluzioni tecnologiche per ridurre ed eliminare gli inquinanti atmosferici ci sono!

Motori navali a gas naturale liquefatto e tecnologie antiinquinamento nello stabilimento Wärtsilä di Trieste

MOTORI NAVALI GNL a Gas Naturale liquefatto - Non occorre andare nei cantieri navali giapponesi per trovare soluzioni all'avanguardia sulle tecnologie a basso impatto ambientale ... basta andare nello stabilimento della Wärtsilä a Trieste (ex Grandi Motori Trieste, già Fincantieri), con 1200 dipendenti passato all'azienda finlandese leader della motoristica navale dell'impianto.

Wärtsilä è leader mondiale nella produzione di motori per nave a gas, una soluzione che guadagna sempre maggior spazio per il suo limitatissimo impatto ambientale e per la sempre maggiore diffusione del metano. Il gas consente infatti di ridurre le emissioni di CO2 del 25%, di azoto dell'80%, e quasi totalmente quelle di zolfo e il particolato. Motori prima a doppio combustibile, poi anche solo a gas, motori a tecnologia ormai matura che equipaggiano mercantili da trasporto, traghetti ad alta frequenza, rompighiaccio e anche navi militari, a testimonianza dell'affidabilità dei sistemi Gnl.

Sul fronte del rispetto delle emissioni e delle normative ambientali i metodi più pratici sono gli scrubber e i motori a gas. "Oggi si tentano un po' tutte le combinazioni, si provano motori che possono usare una moltitudine di carburanti e ogni motore può essere combinato con apparati di riduzione delle emissioni", racconta il manager Wärtsilä. Il settore navale si focalizza sulla riduzione degli ossidi di azoto, ossidi di zolfo, CO2 e particolato. Gli scrubber, sono una sorta di doccia di acqua marina (*wet scrubbing*) che lava i fumi delle navi rimuovendo con alta efficienza gli ossidi di zolfo. Poi ci sono i catalizzatori, che Wärtsilä produce con il nome di Nor (NOx reducer), che rimuovono gli ossidi di azoto con superfici ceramiche e getti di urea. "Con queste tecnologie rispondiamo alle esigenze molto differenziate dei vari clienti in giro per il mondo, ma Wärtsilä punta molto sui motori a gas naturale, uno dei pilastri sui quali l'azienda crescerà nel futuro- dice Tirelli- sia per la diffusione dell'uso del gas per gli utilizzi più vari, a discapito degli altri combustibili, e inoltre perché l'utilizzo del gas permette di non produrre affatto gli agenti inquinanti, mentre lo scrubber e il Nor invece provvedono solo alla loro successiva rimozione".

Fiore all'occhiello della motorizzazione navale a gas Wärtsilä è il traghetto 'Viking grace' della Viking lines. E' un traghetto RoPax, il più grande al mondo, da 2.800 passeggeri più auto e camion. Ogni giorno fa la spola tra Turku in Finlandia e Stoccolma in Svezia. La particolarità dell'uso del gas sta nelle dimensioni del naviglio e "soprattutto perché segue una rotta che prevede un giro completo in un giorno- precisa il manager- ogni 24 ore fa *bunkering* (rifornimento, ndr) del gas a Stoccolma da un lato

della nave mentre dall'altra contemporaneamente si svolgono le operazioni di carico e scarico di passeggeri e mezzi. Con frequenza giornaliera stocca 200 metri cubi di gas Gnl trasferiti in un'ora in piena sicurezza”.

MOTORI MARINI A GNL Gas Naturale Liquido

Il 3 settembre 2015 l'associazione ambientalista tedesca NABU in una conferenza stampa ha presentato l'ultima classifica delle compagnie che gestiscono le navi da crociera in europa in relazione alle prestazioni ambientali al tipo di carburante usato e all'uso di tecniche per la riduzione e abbattimento delle emissioni inquinanti.

Sono stati presi in considerazione anche gli ordini di costruzione di nuove navi fino al 2020.

NABU afferma che le navi devono smettere di utilizzare carburante HFO (Heavy Fuel Oil) Olio Combustibile Denso-Residuo.

L'HFO è ottenuto tipicamente dalla miscelazione dei residui del processo di raffinazione del petrolio con gasolio e nafta.... L'HFO è uno dei meno costosi tra i carburanti petroliferi... La combustione dell'HFO produce emissioni nocive in particolare NOx (Ossidi di Azoto) e PM (Polveri sottili e ultrasottili)

NABU dice che le compagnie di navigazione hanno adottato tecnologie di abbattimento o impianti di lavaggio (scrubber), perché obbligate dagli accordi internazionali e dalle leggi, solo nelle "Aree Marine Protette - Zone di controllo delle emissioni di zolfo" Mare del Nord e Mar Baltico dove le navi sono obbligate ad utilizzare carburante con contenuti di zolfo inferiori allo 0,1%.

"Le società delle navi crociera al vertice della classifica dimostrano che esistono e sono a disposizione le soluzioni tecniche per ridurre drasticamente le emissioni navali ", ha detto il responsabile di Nabu, Leif Miller. "L'obiettivo ora è che tutte le nuove navi usino queste tecnologie”.

Al vertice di questa classifica si posizionano le società Aida e Costa perché hanno ordinato la costruzione di navi che useranno come combustibile il gas naturale liquefatto (GNL) che può essere bruciato senza emissioni di inquinanti atmosferici tossici come il particolato-polveri sottili e ultrasottili (PM) , fuliggine (BC) e di biossido di zolfo (SO2).

AIDA (società controllata da Costa Crociere) ha ordinato due nuove navi da crociera da 125.000 tonnellate di stazza che sono in fase di costruzione presso i cantieri navali Mitsubishi di Nagasaki : la AIDA prima che verrà consegnata a dicembre del 2015 e la AIDA mia che verrà consegnata nel 2016.

Fanalini di coda nella classifica di NABU le società: MSC Crociere, Royal Caribbean, Viking Ocean e Norwegian Cruises.

La crescita del settore del crocierismo e l'aumento delle navi porta a enormi problemi di inquinamento dell'aria nelle città portuali come Amburgo. Malte Siegert, responsabile di NABU Amburgo dice : " Al fine di gestire in qualche modo l'inquinamento atmosferico crescente da navi da crociera in particolare in prossimità di aree residenziali, la città di Amburgo ha deciso di dotare il terminal crociere a Altona, di un impianto di alimentazione da terra delle navi in fase di ormeggio (OPS) che costa diversi milioni di euro.

Ci si domanda se questi investimenti debbano essere pagati col denaro dei contribuenti.

Gli armatori devono ora attrezzarsi per utilizzare l'energia fornita da terra in modo che i motori delle navi possano essere arrestati durante tutto il tempo di ormeggio.

L'impianto di alimentazione da terra delle navi in fase di ormeggio OPS, naturalmente, ha senso solo se l'energia proviene da fonti rinnovabili. Le navi devono essere dotate di catalizzatori SCR e filtri antiparticolato per ridurre la fuliggine e le polveri sottili e ultrasottili perché una volta che le navi si scollegano dall'impianto di terra continuano a emettere fumi inquinanti che compromettono la salute delle popolazioni vicine al porto e sul fiume Elba. "

Leif Miller ha ricordato che un paio di settimane fa uno studio dell'Istituto Helmholtz evidenzia la stretta correlazione tra inquinamento e salute umana.

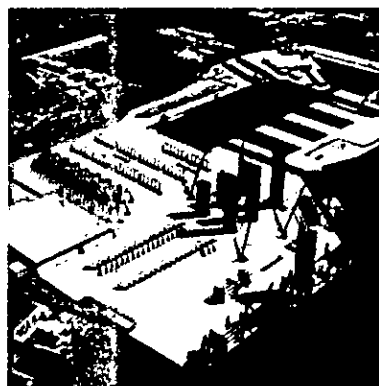
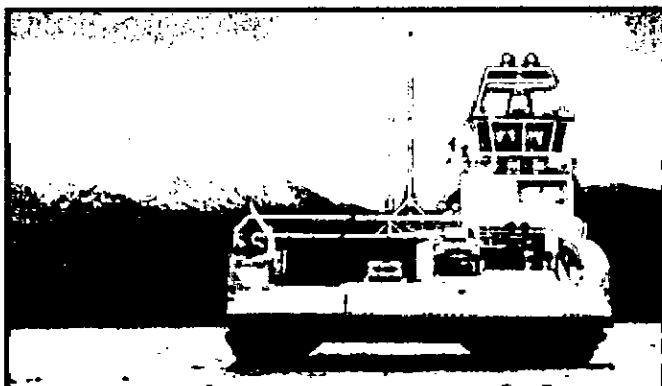
Una delle ultime città portuali ad innescare il dibattito sulle emissioni delle navi da crociera è Sydney, in Australia dove le proteste delle popolazioni che vivono vicino al porto hanno fatto sì che il governo si impegni ad introdurre da ottobre 2015 il limite dello 0,1% di zolfo ai combustibili usati dalle navi da crociera; questo nuovo limite verrà applicato anche in tutti i porti dello stato del Nuovo Galles del Sud-Australia.

Su youtube si trovano alcuni filmati sulla costruzione della nave da crociera AIDA nei cantieri Mitsubishi di Nagasaki vi proponiamo un paio di link: <https://youtu.be/I51m3Al6hyA> <https://youtu.be/YHpE4EywCKQ>

ALLEGATO N° 6

Da Rinnovabili.it

- **Articolo Oslo, 26 ottobre 2015**
- **Il governo sta lavorando ad un programma per la navigazione sostenibile**
- **Navi elettriche e porti sostenibili: la Norvegia è un secolo avanti**
- *Da carico, turistiche, commerciali e rimorchiatori: il governo programma la creazione di una flotta di navi elettriche per abbattere le emissioni*



(Rinnovabili.it) – Se c'è qualcuno che si sta veramente dando da fare sulle energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, quella è la Norvegia. L'idea del governo, adesso, è creare una flotta di navi elettriche per poter solcare in tutta sostenibilità i numerosi e caratteristici fiordi, intorno ai quali si sviluppa buona parte del commercio.

È la sfida più imponente che il Paese lancia alla comunità internazionale: le altre le ha già vinte tutte. Negli ultimi 20 anni ha costruito una rete elettrica nazionale che oggi permette un approvvigionamento fino al 90% da fonti rinnovabili: idroelettrico, eolico e fotovoltaico. La città di Oslo ha recentemente annunciato che prevede di eliminare 350 mila vetture dal quartiere degli affari e di vietarle del tutto entro il 2020.

Ora è il momento di andare oltre, puntando sul trasporto che nessuno aveva ancora osato toccare: quello navale. Le navi emettono enormi quantità di anidride carbonica in atmosfera durante ogni viaggio. Alcune stime suggeriscono una grande nave container sia responsabile di un inquinamento atmosferico pari a quello di 50 milioni di auto. Le sostanze più presenti nelle emissioni navali sono quelle di **anidride solforosa**.

In vista della COP 21, e in previsione dell'entrata in vigore di nuovi standard per le emissioni globali, Oslo sta già organizzandosi per diventare la prima della classe: i funzionari di governo e leader del settore stanno lavorando al Green Coastal Shipping Programme, un programma per la navigazione costiera sostenibile che mira a mettere in acqua le imbarcazioni più ecologiche del pianeta. Nessun tipo di natante verrà risparmiato: navi cisterna, navi da carico, navi container, navi passeggeri, traghetti, pescherecci, rimorchiatori e tutto ciò che resta dovranno garantire una trazione elettrica o ibrida (gas naturale – batterie). Non bisogna partire da zero: la Norvegia ha già inaugurato il suo **primo traghetto elettrico al 100%**.

Non mancherà, all'interno del programma, la progettazione di un porto a basso consumo energetico con una impronta carbonica minima. Al suo interno opereranno veicoli plug-in e gru elettriche, si potranno trovare stazioni di ricarica per le navi a batteria. Secondo Monica Mæland, il Ministro del Commercio e dell'Industria, «il settore dei trasporti marittimi è molto ben attrezzato per aprire la strada della transizione verde. Tutto ciò può contribuire alle esportazioni di buone soluzioni orientate al futuro e rispettose dell'ambiente».

ALLEGATO N° 7

Raccomandata con ricevuta ritorno n° 14597352482-4 del 21/03/2013 ore 11:26

U.C. Tutela Atmosfera

Direzione Ambiente

Regione Veneto

Palazzo Rio Novo – Dorsoduro 3494/A

30123 Venezia

Oggetto: Osservazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

Con la presente inoltriamo all' U.C. Tutela Atmosfera – Direzione Ambiente - alcune osservazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera che abbiamo potuto leggere nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto del 22 gennaio 2013 con il seguente titolo: **“Deliberazione Della Giunta Regionale n°2872 del 28 dicembre 2012 – Aggiornamento del piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera. Adozione del Documento di Piano, del Rapporto Ambientale – sintesi non tecnica . D.Lgs.n.152/2006 s.m.i, D.Lgs 155/2010.”**

In particolare vogliamo portare il nostro contributo per migliorare ed integrare la parte relativa alle **“Azioni per le emissioni navali e portuali”** di cui si tratta da pag 290 a pag 296.

Le nostre associazioni si interessano da diverso tempo agli impatti ambientali e sanitari collegati al traffico marittimo nella città di Venezia e nella Laguna con particolare attenzione al fenomeno del Crocierismo.

Abbiamo avviato dei lavori di ricerca su questi temi, abbiamo raccolto documenti di estremo interesse e prodotto alcuni Dossier che abbiamo inviato a tutti gli enti competenti in materia (Regione Veneto compresa) in allegato vi consegniamo:

Allegato 1) il Dossier dell'Associazione Ambiente Venezia del Novembre 2012 **“Problemi Ambientali e Sanitari- Impatto Ambientale, Inquinamento, collegati al Traffico Marittimo”** che contiene i seguenti documenti:

- Osservazioni di alcune associazioni sulla Relazione tecnica n.20/ATM/12 ARPAV
- COSTO AMBIENTALE DEL TURISMO CROCIERISTICO NELL'ADRIATICO CROATO - 2010
- Traffico marittimo e salute: 50.000 morti in Europa e danni irreversibili per l'ambiente - 7/02/2012
- Viviamo in un cocktail di veleni - La Nuova Venezia - 24 febbraio 2012
- Una “bolla” sopra la laguna trattiene il PM_{2.5} - Comunicato sul sito Università di Ca' Foscari - 27 febbraio 2012
- Caratterizzazione del particolato atmosferico a Venezia 10 anni di studi - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Gli effetti del PM₁₀ e impatto sulla salute della popolazione - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Particolato atmosferico nell'area di Genova - Convegno PM 2008
- Impatto delle attività portuali sulla qualità dell'aria della città di Genova - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Approcci di Source Apportionment a confronto nel progetto MED-APICE - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Stralci di alcune parti del Dossier Ambiente Venezia sugli impatti del traffico portuale del dicembre 2011

Allegato 2) Studio di Giuseppe Tattara intitolato **“E' solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia”** pubblicato su **“Note di Lavoro – Dipartimento di Economia- Università Ca' Foscari – Venezia” ISSN2281-6577 N°02/NL/2013** . Lo studio è estremamente interessante perché analizza il fenomeno del crocierismo a Venezia in particolar modo analizza gli impatti ambientali causati e quantifica economicamente i costi derivanti dall'inquinamento atmosferico.

Riteniamo che i due allegati sopracitati contengano molti elementi che possono integrare ed arricchire il testo che troviamo nel BUR del 22 gennaio 2013 **“Adozione del Documento di Piano, del Rapporto Ambientale – sintesi non-tecnica”** da pag 290 a pag 293

Inoltre segnaliamo che l'8 marzo 2013 abbiamo depositato, presso l'Ufficio di Gabinetto del Presidente della Regione Veneto la **Petizione Popolare: "FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI"** sottoscritta da **12.565 persone** (*2.514 firme raccolte sul sito petizionionline*; **10.051 firme che sono state depositate presso l'Ufficio di Gabinetto del Presidente**)

Come potete vedere qui sotto la petizione popolare contiene alcune richieste che chiediamo vengano considerate vere e proprie osservazioni al Piano Regionale di Tutela e Risanamento Atmosferico

Petizione Popolare

FUORI DALLA LAGUNA LE NAVI INCOMPATIBILI

Le GRANDI NAVI DA CROCIERA inquinano ciascuna come 14 mila automobili e compromettono la salute dei cittadini, quelli di oggi e soprattutto quelli di domani

Le GRANDI NAVI DA CROCIERA per le loro abnormi dimensioni mettono a rischio la sicurezza della città e la sopravvivenza della laguna

Le GRANDI NAVI DA CROCIERA non portano benessere, arricchiscono solo chi specula su un turismo insostenibile e aggravano l'impoverimento della città di residenti e servizi trasformandola in una Disneyland

Il Decreto dei Ministri dei Trasporti e dell'Ambiente del 2 marzo 2012 vieta il transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca delle navi di stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate ma l'applicazione di questo divieto viene rinviata a tempi futuri indefiniti, quando "saranno praticabili vie di navigazione alternative a quelle vietate"

NOI VOGLIAMO

✧ che si affrontino subito le soluzioni alternative definitive senza ipotizzare costose e devastanti soluzioni provvisorie. Per ragioni di sicurezza, di salute pubblica e di difesa dell'ecosistema lagunare si vieti immediatamente l'accesso in laguna delle navi al di sopra delle 40.000 tonnellate di stazza lorda.

✧ che contemporaneamente vengano avviate le procedure per l'estromissione definitiva di quelle navi che studi autorevoli e indipendenti, da avviarsi immediatamente, 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.

✧ che venga installata una rete di centraline Arpav per rilevare la qualità dell'aria a Venezia Centro storico e nelle isole

✧ che vengano emanati con urgenza provvedimenti cautelativi in difesa della salute pubblica come l'obbligo per tutte le navi in movimento all'interno della laguna di usare carburanti con contenuti di zolfo inferiore allo 0,1%; l'obbligo di utilizzare le migliori tecnologie per ridurre al massimo la produzione ed emissione di inquinanti; la possibilità di utilizzare gli apparati radar solo in caso di nebbia per le navi in movimento; l'elettificazione di tutte le banchine d'ormeggio nella laguna di Venezia

✧ che il sindaco (responsabile per legge della salute) promuova con l'Ulss12 veneziana un'indagine sulla salute dei cittadini in connessione con il crocerismo

✧ che si stabilisca una soglia totale di sostenibilità giornaliera turistica, e che anche al crocerismo ne venga assegnata una quota invalicabile

Come potete vedere all'interno del Dossier in **Allegato 1)** Novembre 2012 "Problemi Ambientali e Sanitari- Impatto Ambientale, Inquinamento, collegati al Traffico Marittimo" Viene riportato documento che contiene: Osservazioni di alcune associazioni sulla Relazione tecnica n.20/ATM/12 ARPAV.

Le associazioni: Ambiente Venezia, Medicina Democratica, Gabriele Bortolozzo, Comitato NO Grandi Navi – Laguna Bene Comune in data 13 ottobre 2012 scrivono, all'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia Gianfranco Bettin e al Direttore del Dipartimento Provinciale Arpav di Venezia dr. Renzo Biancotto, una lettera avente per **Oggetto:** considerazioni ed osservazioni sulla Relazione tecnica

n.20/ATM/12 ARPAV “ Campagna di Monitoraggio della Qualità dell’Aria Area Portuale San Basilio e Sacca Fisola 10 febbraio – 18 marzo 2012 e 5 maggio – 13 giugno 2012” .

Alla fine della lettera si legge: “ Alla luce di quanto emerso anche da questa relazione, riconfermiamo le seguenti richieste e proposte già anticipate a voce e comunque contenute in precedenti documenti:

- ▲ Devono essere fatti controlli e analisi sui fumi emessi alla bocca dei fumaioli delle singole navi che entrano in laguna e su tutta la gamma degli inquinanti prodotti: CO, SO₂, NO₂, Polveri Sottili (PM₁₀ e PM_{2,5}) IPA benzoapirene, benzene, metalli pesanti e diossine, esattamente come si fa sulle ciminiere delle fabbriche.
- ▲ Va realizzato (se già non esiste), un modello sulle aree di ricaduta in laguna e nella terraferma degli inquinanti emessi dalle navi lungo tutti i percorsi in entrata ed uscita dalle bocche di porto (Lido e Malamocco) fino all'ormeggio e durante tutta la durata del loro attracco in tutte le banchine (Marittima, San Basilio, Riva Sette Martiri, Porto San Leonardo, Fusina, Porto Marghera).
- ▲ Va costituita 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.
- ▲ Per realizzare quanto sopra vanno prioritariamente utilizzate le notevoli risorse che finanziano il progetto Apice sull'inquinamento nelle aree portuali, in avvio a breve.
- ▲ Vanno emanati con urgenza provvedimenti cautelativi a difesa della salute pubblica come l'obbligo per tutte le navi in movimento all'interno della laguna di usare carburanti con contenuti di zolfo inferiore allo 0,1% e l'obbligo di utilizzare le migliori tecnologie per ridurre al massimo la produzione e l'emissione di inquinanti.
- ▲ Da ultimo, ribadiamo che l'uso degli apparati radar deve avvenire solo in caso di nebbia e per le navi in movimento, e che si deve procedere all'elettrificazione di tutte le banchine d'ormeggio nella laguna.

Concludendo chiediamo che vengano inserite nella parte “Azioni Specifiche – A8 Interventi sul trasporto merci e multi modalità – AZIONI PER I PORTI” di pag 295 e 296 le seguenti modifiche ed integrazioni; si chiede inoltre che gli stessi argomenti siano inseriti anche nella parte finale della relazione a pag 293:

Inserire nuovo punto A8.6a – con il seguente testo : “Verrà realizzato entro 12 mesi un modello sulle aree di ricaduta in laguna e nella terraferma degli inquinanti emessi dalle navi lungo tutti i percorsi in entrata ed uscita dalle bocche di porto (Lido e Malamocco) fino all'ormeggio e durante tutta la durata del loro attracco in tutte le banchine (Marittima, San Basilio, Riva Sette Martiri, Porto San Leonardo, Fusina, Porto Marghera).

Inserire nuovo punto A8.6b – con il seguente testo : Verrà costituita entro 18 mesi, 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, SO₂, NO₂, Polveri Sottili (PM₁₀ e PM_{2,5}) IPA benzoapirene, benzene, metalli pesanti e diossine).

Al punto A8.6 a pag 295 - Modificare il testo e sostituirlo con il seguente:” Elettrificazione di tutte banchine all'interno della laguna di Venezia 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”

Al punto A8.7 a pag 295 - Modificare il testo e sostituirlo con il seguente:” Utilizzo da parte delle navi in fase di navigazione di avvicinamento al di fuori delle Bocche di porto l'utilizzo di sistemi di retrofitting per l'abbattimento dei fumi emessi dalle ciminiere delle navi (scrubbers) o di

combustibili a basso tenore di zolfo. Utilizzo da parte delle navi in navigazione e manovra all'interno della laguna di carburante a basso tenore di zolfo inferiore allo 0.1% come già d'obbligo in fase di ormeggio. L'obbligo per tutte le navi che entrano in laguna di utilizzare le migliori tecnologie per ridurre al massimo la produzione e l'emissione di inquinanti. Accordo di programma Regione e Autorità Portuale.

Inserire nuovo punto A8.7b – con il seguente testo: “tutte le navi all'interno della laguna di Venezia possono usare gli apparati radar solo in caso di nebbia o di scarsa visibilità.

Al punto A8.10 pag 296 - Modificare il testo e sostituirlo con il seguente:”Accordi volontari per “navi pulite” che inseriscano impegni migliorativi per ridurre ulteriormente e minimizzare al massimo gli impatti sull'ambiente e sulla salute. Accordo di programma Regione, Autorità Portuale, compagnie navali, Terminalisti, agenti marittimi.

Al punto A8.11 pag 296 - Modificare il testo e sostituirlo con il seguente:”Ispezioni a bordo per controllo e contenimento fumi di scarico . Devono essere fatti controlli e analisi sui fumi emessi alla bocca dei fumaioli delle singole navi che entrano in laguna e su tutta la gamma degli inquinanti prodotti: CO, SO₂, NO₂, Polveri Sottili (PM₁₀ e PM_{2,5}) IPA benzoapirene, benzene, metalli pesanti e diossine (esattamente come si fa sulle ciminiere delle fabbriche) . Ispezioni a bordo volte a verificare in particolare l'utilizzo e consumo di carburante a basso tenore di zolfo all'interno della Laguna di Venezia . Accordo di programma Regione, Capitaneria di Porto, Autorità Portuale.

Vi ringrazio per l'attenzione; resto a vostra disposizione per eventuali chiarimenti

*Luciano Mazzolin per le associazioni Ambiente Venezia, Medicina Democratica ,
Gabriele Bortolozzo, Comitato NOGrandiNavi – Laguna Bene Comune*
Raccomandata con ricevuta ritorno n° 14597352482-4 del 21/03/2013 ore 11:26

ALLEGATO N° 8

31 gennaio 2012 – il Comitato NoGrandiNavi propone al Consiglio Comunale di Venezia il testo di un articolo che viene approvato nel Piano di Assetto Territoriale il 31 gennaio 2012 – segue il testo:

**Comune di Venezia - Piano di Assetto Territoriale - Norme Tecniche
a pag 31 Art. 35bis:**

“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, **il Pat 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 (Appav, 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.”

ALLEGATO N° 9

Venezia 3 novembre 2014

Al Parlamento Europeo
Commissione petizioni
Segreteria
Rue Wiertz
B-1047 Brussels

Petizione: diritto dei cittadini europei alla qualità dell'aria

Petizione per l'applicazione delle norme prescritte dalla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 "relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea l'11.06.2008, L 152.

I sottoscritti

Rilevano che la citata direttiva precisa all' Allegato III norme per l'ubicazione dei punti di campionamento per la misurazione dei principali inquinanti dell'aria

Constatano che il punto di misurazione fisso di Arpav (Environment Protection Agency, Veneto Region) è ubicato a Venezia in Sacca Fisola, (codice 502717), Calle Scuole, prospiciente la riva che divide Sacca Fisola da Sacca S. Biagio e che questa localizzazione non rispecchia alcuno dei criteri richiesti nella direttiva citata (appendice 1).

Rilevano che tale inopportuna localizzazione porta a misure degli inquinanti falsate e non rappresentative dell'esposizione della popolazione all'inquinamento da polveri sottili e ossido di azoto, come si evince dalle misurazioni effettuate da Nabu riportate in appendice 2 e dal confronto tra le misure effettuate da Arpav in due località nel 2012, appendice 3. Questo è stato ribadito all'assessore all'ambiente del Comune di Venezia nell'incontro con il Comitato No Grandi Navi del 26 settembre 2012 e nuovamente ribadito nell'incontro in Comune del 4 ottobre 2012 con la presenza dello stesso Assessore, di ARPAV e Autorità Portuale di Venezia, senza avere risultato alcuno.

Rilevano che nonostante la inopportuna localizzazione tale da sottostimare l'inquinamento reale, i limiti previsti dalla legislazione europea per il particolato (PM₁₀) e per l'ossido di azoto risultano ampiamente superati (appendice 4) senza che sia stato preso né a livello comunale né a livello regionale un efficace e adeguato "Piano della qualità dell'aria" (appendice 5) come prescritto dalla normativa europea.

Rilevano il grande pericolo che da questo comportamento deriva sia alla popolazione residente sia alla grande massa di turisti che visitano ogni anno la città di Venezia e che hanno diritto, al pari dei residenti, di essere informati sulla qualità dell'aria che respirano e sui livelli di inquinamento cui sono esposti.

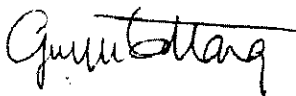
Rilevano altresì il grande danno che l'inquinamento dell'aria arreca alla conservazione dei marmi e della pietra d'Istria dei monumenti.

Si riservano di presentare documentazione aggiuntiva su aspetti specifici connessi all'inquinamento legato al traffico navale.

Richiedono una audizione puntuale al Parlamento Europeo, auspicando un intervento dello stesso a tutela della salute dei residenti, dei turisti che visitano Venezia e della conservazione dei monumenti della città.

Associazione AMBIENTEVENEZIA – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

Per comunicazioni: Giuseppe Tattara, tattara@unive.it.



Abitazione: Dorsoduro 2626, 30123 Venezia. Italia. Nazionalità Italiana tel 0039(0)415211587

Aderiscono le seguenti associazioni e sottoscrittori individuali di nazionalità Italiana:

Ambiente Venezia: Luciano Mazzolin, Venezia

Amico Albero: presidente Luca Mamprin, Venezia.

Ecoistituto del Veneto: presidente Michele Boato, Venezia.

Italia nostra sezione di Venezia: presidente Lidia Fersuoch, Venezia.

Movimento dei Consumatori: presidente Giulio Labbro Francia, Venezia.

Venezia Cambia 2015: portavoce Giampietro Pizzo.

Comitato No Grandi Navi:

Mauro Artioli (Venezia), Paola Ballarini (Venezia), Francesca Bampa (Venezia), Roberta Bartoloni (Venezia), Flavio Barina (Venezia), Paolo De Benedictis (Venezia), Enrica Berti (Venezia), Laura Berto (Venezia), Bertoldini Nicoletta (Venezia), Alessandro Bertotto (Venezia), Daniele Bettetto (Venezia), Gabriella Biasini (Venezia), Carlo Bolpin (Milano), Gabriella Bon (Venezia), Giovanna Bonacini Campi (Venezia), Rita Bosetti (Venezia), Gino Busana (Venezia), Giuseppe Caccia (Venezia), Massimo Callegari (Venezia), Giannantonio Campi (Venezia), Marta Canino (Venezia), Roberta Capuis (Venezia), Rosanna Carbone (Venezia), Chiarastella Cattana (Venezia), Rossana Cavazzano (Venezia), Cristina Ceroni (Venezia), Francesco Ceselin (Venezia), Flavio Cogo (Venezia), Marina Corrier (Venezia), Benedetto Cristofori (Venezia), Graziella Cuffiani (Venezia), Armando Danella (Venezia), Cesara Danesi (Venezia), Giovanni Darai (Venezia), Paolo De Benedictis (Venezia), Anna De Martin (Venezia), Cristiane Perla De Moraes (Venezia), Annalia de Riz (Venezia), Valeria De Toffol (Venezia), Giovanna Diana (Venezia), Francesco Dissera (Venezia), Gianni Fabbri (Venezia), Milena Ferrazzuto (Venezia), Orsola Fezzi (New York), Stefano Folin (Venezia), Alberto Franchi (Venezia), Tommaso Frattini (Milano), Orsola Frosini (Venezia), Nicoletta Frosini (Venezia), Simone Frosini (Venezia), Maria Grazia Gagliardi (Venezia), Enzo Gardenghi (Venezia), Cristiano Gasparetto (Venezia), Fiara Gaspari (Venezia), Silvia Galla (Venezia), Vanna Gavaguin (Venezia), Carlo Gianelle (Siviglia, Spagna), Gabriella Giaretta (Venezia), Tiziano Graziotin (Venezia), Irina Inguanotto (Venezia), Monika Lullwitz (Venezia), Caterina Macaluso (Venezia), Silvana Maddaluno (Venezia), Manfredi Maniera (Venezia), Michela Mascia (Venezia), Michela Mion (Venezia), Bruno Maniero (Venezia), Mario Martinotti (Venezia), Renata Massaria (Venezia), Elena Meschi (Milano), Anna Mezzaroba (Venezia), Michela Mion (Venezia), Morassutto Fabio (Venezia), Annamaria Nasta (Venezia), Silvia Nordio (Venezia), Claudio Paggiarin (Venezia), Brunilda Pali (Lovanio, Belgio), Marina Pastore (Venezia), Cristiane Perla (Venezia), Francesco Penzo (Venezia), Francesca Pattaro (Venezia), Vincenza Marina Piscitelli (Venezia), Marcella Pivato (Venezia), Anna Poma (Venezia), Federica Pradella (Venezia), Silvana Quadri (Venezia), Gabriella Quattro (Venezia), Francesca Rizzo (Venezia), Danilo Rosan (Venezia), Francesco Rossettini (Venezia), Davide Rocchesso (Venezia), Luisella Romeo (Mogliano Veneto), Antonella Roncaglione (Venezia), Danilo Rosan (Venezia), Cecilia Rossettini (Venezia), Francesco Rossettini (Venezia), Daniele Santulli (Milano), Rita Sartori (Venezia), Silvia Scarfi (Venezia), Enzo Scarpa (Venezia), Roberto Scarpa (Venezia), Nadia Schiavon (Venezia), Giorgio Silvestri

(Venezia), Alessandra Sitran (Venezia), Carla Sitran (Venezia), Loredana Spadon (Venezia), Giuseppe Tattara (Venezia), Martino Tattara (Basilea, CH), Sabina Tattara (Bologna), F. Tassan (Venezia), Silvio Testa (Venezia), Andrea Tomasi (Venezia), Federica Travagnin (Venezia), Giorgio Trentin (Venezia), Antonio Andrea Trevisanato (Mira), Sabuna Tütöfe (Venezia), Luca Ugolini (Venezia), Silvia Valenti (Venezia), Francesco Vallerani (Cittadella), Eleonora Vanzina (Milano), Marina Vanzina (Cortina d'Ampezzo), Laura Vettori (Venezia), Lia Vianello (Venezia), Massimo Vianello (Venezia), Roberto Vianello (Venezia), Angelo Zaccaria (Venezia), Maria Pia Zaldini (Venezia), Euno Zandarin (Venezia), Davide Zane (Venezia), Marco Zordan (Venezia), Barbara Warburton Giliberti (Venezia).

Associazione AMBIENTEVENEZIA – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

Codice fiscale 94064510277

Iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501

ALLEGATO N° 10

COMUNICATO su : Presentato Esposto Penale in Procura della Repubblica di Venezia sul inquinamento atmosferico prodotto a Venezia centro storico dalle navi passeggeri e da natanti minori.

In allegato trovate l'esposto penale presentato il 24 dicembre 2014 dall'avvocato Elio Zaffalon in Procura della Repubblica di Venezia relativo all'inquinamento atmosferico prodotto a Venezia centro storico dalle navi passeggeri e da natanti minori, sottoscritto da sette associazioni ambientaliste: Ambiente Venezia, Italia Nostra, Ecoistituto Veneto, Movimento dei Consumatori, WWF, Lega Ambiente, LIPU, e da 28 cittadini diversi dei quali componenti del Comitato NO Grandi Navi- Laguna Bene Comune.

Armando Danella AMBIENTE VENEZIA
Lidia Fersuoch ITALIA NOSTRA ONLUS
Michele Boato ECOISTITUTO VENETO "ALEX LANGER"
Giulio Labbro Francia MOVIMENTO DEI CONSUMATORI
Stefano Borella WWF VENEZIA e MIRANESE
Luigi Lazzaro LEGA AMBIENTE VOLONTARIATO VENETO
Giampaolo Pamio LIPU/BIRD LIFE ITALIA

e *Gabriella Giaretta, Stefano Fiorin, Marisa Pegorer, Federica Pradella, Cecilia Rossetini, Chiara Ravagnan, Luciano Mazzolin, Rossana Cavazzano, Renata Massaria, Pier Paolo Macri, Giuseppe Tattara, Daniela Selvaggio, Giannina Bonacini, Francesco Rossetini, Barbara Warburton, Giorgio Silvestri, Francesca Rizzo, Marina Corrier, Silvia Galla, Davide Rocchesso, Irina Inguanotto, Gabriella Biasini, Caterina Magliuso, Antonio Manno, Lorella Scancerla, Cristiano Gasparetto, Manfredi Manera, Eleonora Vanzina, Roberto Vianello.*

PROCURA DELLA REPUBBLICA
presso il Tribunale ordinario di Venezia

COPIA

DEP. 24.12.14 E2.

ESPOSTO PENALE

Le sottoscritte Associazioni Ambientaliste, in persona del legale rappresentante pro-tempore;
i sottoscritti Cittadini,

ESPONGONO

A) Le associazioni e i singoli firmatari hanno trasmesso al Parlamento Europeo una petizione per il diritto dei cittadini europei alla qualità dell'aria. Tale petizione è iscritta al ruolo generale con il n. 2288/2014.

Dalla documentazione allegata alla petizione risulta che:

1. la rilevazione della qualità dell'aria è fatta a Venezia centro storico per mezzo della stazione di fondo urbano di Sacca Fisola; questa stazione è posizionata in contrasto con i criteri richiesti dall'appendice III del Digs.13.8.2010 n. 155: in particolare tale stazione non è in grado di misurare il contributo integrato di tutte le fonti poste sopravento alla stazione rispetto alle direzioni predominanti dei venti nel sito, come prescrive il decreto citato; è infatti sottovento alle fonti di cui sopra;
2. quando l'agenzia regionale per la protezione ambientale ha provveduto a fare una campagna di misura parziale (2012) ponendo una stazione di misura a San Basilio, che ovviava in parte i problemi della localizzazione della stazione di Sacca Fisola, i risultati dell'inquinamento dell'aria hanno abbondantemente superato i limiti di legge per quanto riguarda il PM10 e il biossido di azoto; il superamento dei limiti per il PM10 è confermato dalla successiva campagna fatta posizionando una stazione mobile a S. Marta nel settembre-ottobre 2013 ed altresì dalle misure effettuate nel lungo periodo (per gli anni dal 2004 al 2012) anche nella cit. stazione fissa di Sacca Fisola, ancorché inadeguata allo scopo;
3. l'Organizzazione mondiale di sanità ha inserito il particolato derivante dalle emissioni di motori diesel nella prima classe degli inquinanti cancerogeni (dove troviamo l'amianto e il cloruro di vinile);
4. la presenza di detto inquinante è ascrivibile, in base alle risultanze scientifiche disponibili, al traffico delle navi passeggeri e dei natanti minori (vaporetti, lancioni ed altro);

5. nonostante i superamenti indicati le competenti autorità non hanno predisposto un efficace piano di rientro nei limiti prescritti che segua i criteri indicati nella appendice IV Dlgs. 3.8.2010 n. 155;

6. la Corte di giustizia europea C404/13 del 19.11.2014 ha imposto alla giurisdizione nazionale competente di intervenire in un caso di superamento dei limiti fissati dalla direttive 2008/50/CE, avvenuto in assenza di un efficace piano di rientro conforme all'art. 23.1 del cit. decreto.

B) Nel caso prospettato dai sottoscritti pare configurarsi la violazione delle normative sull'inquinamento atmosferico, in particolare dell'art. 279 Dlgs 24.06 n 152 che sanziona con l'arresto fino ad un anno il superamento dei valori limiti all'emissione determinante anche il superamento dei valori limite di qualità dell'aria (c. 5).

C) Non guasta ricordare la violazione dell'art. 281 dello stesso decreto dove si dice che, per gli impianti autorizzati in forma tacita (come nel caso), il gestore deve adottare, fino alla pronuncia dell'autorità competente, tutte le misure necessarie ad evitare un aumento anche temporaneo delle emissioni. I sottoscrittori fanno notare l'opportunità di un intervento, dato il reiterato ripetersi negli anni del superamento dei limiti di legge e l'assenza di qualsivoglia intervento migliorativo da parte delle autorità preposte (salvo l'accordo volontario di usare combustibili a basso tenore di zolfo per le navi, peraltro in vigore per un numero limitato di anni, scaduto il 31.12.2013 e non rinnovato).

D) Quanto sopra premesso e ritenuto,

CHIEDONO

che il signor Pubblico Ministero voglia procedere alle indagini di competenza;

PRODUCONO

Petizione europea con gli allegati;

NOMINANO

- Difensore l'avv. Elio Zaffalon del foro di Venezia.

Venezia, 24 DICEMBRE 2014

Le Associazioni Ambientaliste

I Cittadini

ALLEGATO N°11

Per chi volesse approfondire l'argomento dell'inquinamento e degli impatti ambientali e sanitari prodotti dal traffico navale consigliamo di consultare i seguenti Dossier AmbienteVenezia:

2 Dicembre 2011- Dossier AmbienteVenezia intitolato *“GRANDI NAVI in Laguna di Venezia - Risorsa o Problema per la città e per la popolazione? - Problemi Ambientali e Sanitari-Impatto Ambientale, Inquinamento, collegati al Traffico Marittimo.*

Il Dossier è stato inserito integralmente nel sito dell'Espresso-Repubblica dove si può consultare I danni ambientali dei colossi del mare - L'Espresso

<http://espresso.repubblica.it/attualita/cronaca/2012/01/16/news/i-danni-ambientali-dei-colossi-del-mare-1.39357>

Documenti trattati e dai quali sono state ricavate le informazioni riportate nel dossier:

- 1) Ross A. Klein, *Getting a grip on cruise ship pollution*, «Friend of the Earth International», dicembre 2009, sull'inquinamento delle Grandi Navi da Crociera
- 2) Andrea Molocchi, *Dossier: Mediterraneo: "mare nostrum" Ma tutti lo inquinano*, «Nuova Energia», n. 4, 2011
- 3) *Danno ambientale, ricadute sulla salute ed evidenze*, documento dell'ISDE Italia, Associazione Medici per l'Ambiente e FNOM CeO (Federazione Nazionale Ordine Medici Chirurghi e Odontoiatri)
- 4) *Progetto Ambiente e Tumori*, documento del giugno 2011 dell'Associazione Italiana Oncologia Medica
- 5) *Traffico marittimo e gestione ambientale nelle principali aree portuali nazionali*, Rapporti 95/2009 ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale e Associazione Porti Italiani)
- 6) *Turismo sostenibile a Venezia - Analisi conoscitiva e prime indicazioni*, Rapporto tematico 8 aprile 2011 - Magistrato alle Acque di Venezia, Ufficio di Piano
- 7) Luigi D'Alpaos, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare. La laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere delle bocche di porto*, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, Venezia, 2010. Estratti

24 giugno 2012 – Dossier “Grandi Navi in Laguna di Venezia – inquinamento Atmosferico” con foto che documentano i fumi prodotti dalle navi in transito negli anni 2011 e 2012 (Versione ridotta con 30 pagine).

15 novembre 2012 – Dossier AmbienteVenezia intitolato: *“Problemi Ambientali e Sanitari Impatto Ambientale, Inquinamento, collegati al Traffico Marittimo”*

Documenti trattati e dai quali sono state ricavate le informazioni riportate nel dossier:

- Osservazioni di alcune associazioni sulla Relazione tecnica n.20/ATM/12 ARPAV
- COSTO AMBIENTALE DEL TURISMO CROCIERISTICO NELL'ADRIATICO CROATO - 2010
- Traffico marittimo e salute: 50.000 morti in Europa e danni irreversibili per l'ambiente - 7/02/2012
- Viviamo in un cocktail di veleni - La Nuova Venezia - 24 febbraio 2012
- Una "bolla" sopra la laguna trattiene il PM_{2,5} - Comunicato sul sito Università di Ca' Foscari - 27 febbraio 2012
- Caratterizzazione del particolato atmosferico a Venezia 10 anni di studi - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Gli effetti del PM₁₀ e impatto sulla salute della popolazione - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Particolato atmosferico nell'area di Genova - Convegno PM 2008
- Impatto delle attività portuali sulla qualità dell'aria della città di Genova - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Approcci di Source Apportionment a confronto nel progetto MED-APICE - Convegno di Perugia 16 maggio 2012
- Stralci di alcune parti del Dossier AmbienteVenezia sugli impatti del traffico portuale del dicembre 2011

7 giugno 2013 Dossier *“Grandi Navi E' ora di dire basta! Fuori le Grandi Navi dalla Laguna”*

20 gennaio 2014 Dossier *“Salviamo Venezia e la sua Laguna” contro il progetto Contorta Sant'Angelo - immagini del passaggio delle grandi navi nel canale dei Petroli e Progetti che trasformeranno la Laguna centrale in una immensa discarica diffusa” (26 pag.)*

10 aprile 2015 – Libro *“ Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale – Libro bianco sul perché le grandi navi debbano stare fuori della Laguna”* di Gianni Fabbri e Giuseppe Tattara

Associazione **AMBIENTE VENEZIA** – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

Codice fiscale 94064510277

Iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501

7 agosto 2015 Segnalazione di un grave e massiccio episodio di inquinamento atmosferico causato dalla nave "Eurocargo Trieste" della Grimaldi Lines nella Laguna di Venezia e nel tratto di mare prospiciente, avvenuto nella giornata di Sabato 1° agosto 2015

18 settembre 2015 Dossier intitolato " Grandi Navi - Le soluzioni possibili -Nuovo avamposto crocieristico nella Bocca del Lido - Tecnologie per ridurre ed eliminare l'inquinamento atmosferico

In questo dossier troverete:

- Sintesi del documento dell'Associazione tedesca NABU del 3 settembre 2015 su Classifica delle Compagnie Crocieristiche a livello Europeo sugli impatti ambientali. - Le soluzioni tecnologiche per ridurre ed eliminare gli inquinanti atmosferici ci sono!
- Motori navali a gas naturale liquefatto e tecnologie antiinquinamento nello stabilimento Wartsila di Trieste
- Sintesi della Video Inchiesta dell'11 marzo 2014 su : Inquinamento, impatti ambientali e danni causati dalle Navi nei Mari del Nord.
- Documento del Parlamento Europeo del 2012 su: L'IMPATTO DI UN'EVENTUALE ESTENSIONE A LIVELLO UE DELLE ZONE DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI DI ZOLFO A TUTTO IL LITORALE EUROPEO –
- Selezione di alcune foto scaricate da facebook di fumi prodotti da navi nel 2015 a Venezia

16 gennaio 2016 – DOSSIER "Salviamo Venezia e la sua Laguna - dalla devastazione di progetti che trasformeranno l'area centrale - in un braccio di mare disseminato da finte barene e lunghissime dighe di massi" prime osservazioni sulla proposta progettuale " Tresse Nuovo"

Chi fosse interessato a ricevere alcuni di questi Dossier in formato PDF scrivi una e-mail di richiesta all'indirizzo ambiente.venezial@libero.it