

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 ULSS 12 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

All'avvocato Elio Zaffalon

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: VENEZIA-INQUINAMENTO ATMOSFERICO DERIVANTE DA TRAFFICO PORTUALE -
SEGNALAZIONE NUOVO CASO AVVENUTO IL 1° GIUGNO 2016.

e Trasmissione di Documenti relativi alla discussione della Petizione

sull'inquinamento atmosferico a Venezia avvenuta nel Parlamento Europeo il 2 giugno 2016.

Venezia 7 giugno 2016

Facendo seguito alle altre segnalazioni fatte nei mesi precedenti e riguardanti all'inquinamento atmosferico derivante da navi e da imbarcazioni minori a Venezia

Vi segnaliamo che :

Mercoledì 1° giugno 2016 dalle ore 18.30 alle ore 19.10 la nave passeggeri MSC Sinfonia partiva dalle stazioni Marittima di Venezia con un'aspirazione di fumi neri e nauseabondi che ha mantenuto per tutto il percorso di attraversamento della città di Venezia; attraversando il canale della Giudecca, il Bacino di San Marco, il canale prospiciente la Riva dei Sette Martiri, i Giardini della Biennale, Sant'Elena, il Lido e uscendo dalla bocca di porto del Lido.

In allegato abbiamo selezionato otto fotografie che documentano quello che centinaia di cittadini veneziani e di turisti hanno potuto vedere.

Nonostante gli impegni presi con la sottoscrizione di accordi come il Venice Blue Flag questi episodi di inquinamento atmosferico sono molto frequenti e alcuni episodi li abbiamo segnalati con precedenti e-mail.

Ma poiché tutto il percorso che fanno le navi per entrare ed uscire da Venezia è controllato da numerose telecamere che registrano quello che succede e che i monitor di controllo sono presso la Capitaneria di Porto di Venezia; potrete facilmente verificare tutto quello che è successo e succede ed individuare navi e compagnie di navigazioni responsabili di questi episodi di grave inquinamento che continua da diversi mesi ed anni.

Cogliamo l'occasione per trasmettervi un paio di documenti, che noi riteniamo importanti, relativi alla discussione avvenuta il 2 giugno 2016 a Bruxelles presso la Commissione Petizioni del Parlamento Europeo in relazione ad una nostra petizione relativa all'inquinamento prodotto dalle navi e dalle imbarcazioni minori a Venezia.

Alleghiamo:

Il documento redatto dalla Commissione Petizione in preparazione della discussione della nostra petizione che entrano nel merito a quanto da noi segnalato.

Una relazione presentata il 2 giugno dal prof. Giuseppe Tattara primo firmatario della petizione, che ha partecipato alla riunione della Commissione Petizioni.

Luciano Mazzolin per l'associazione Ambiente Venezia

Per eventuali contatti

e-mail :



Venezia 1 giugno 2016 - ore 18.58 - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia



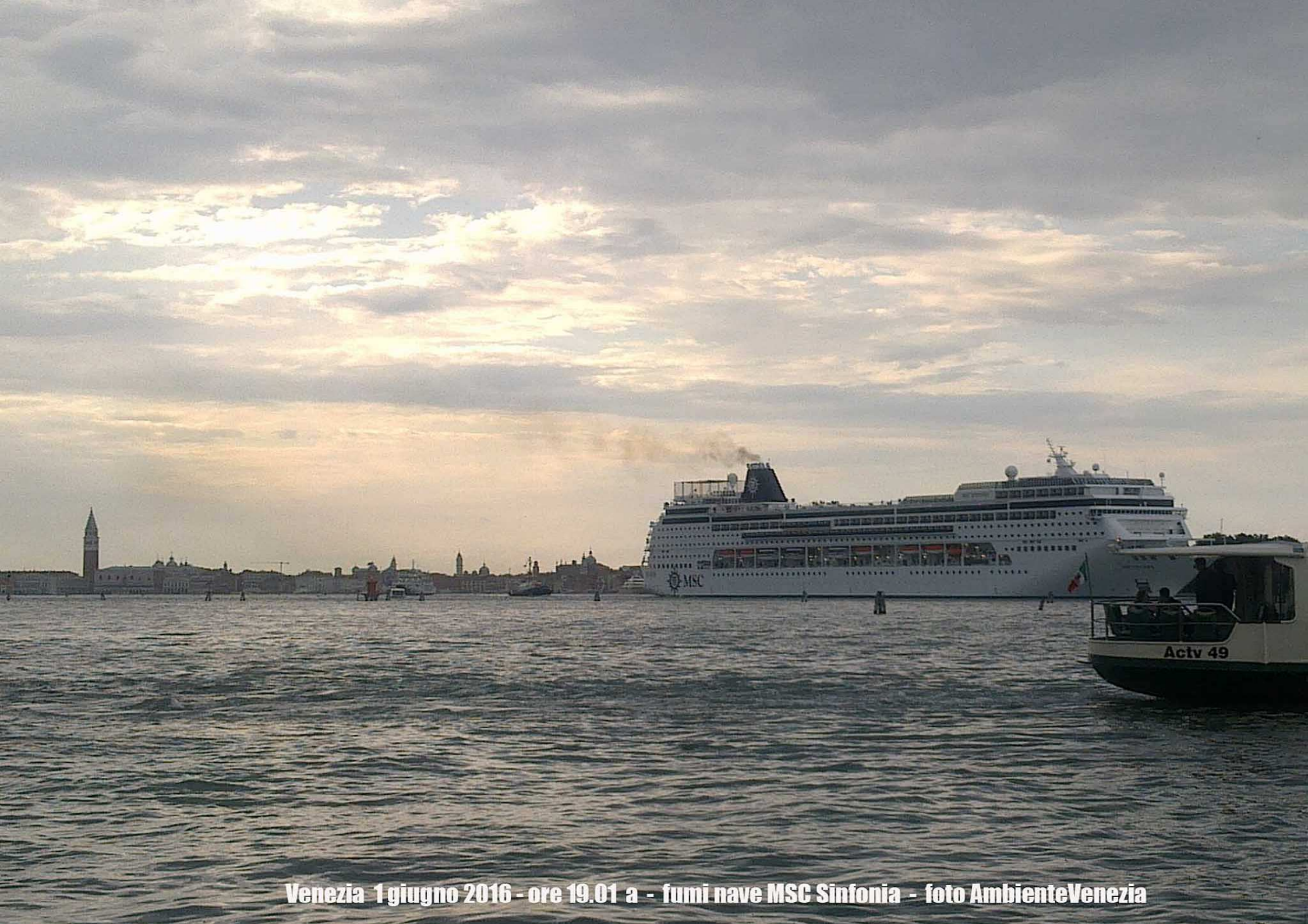
Venezia 1 giugno 2016 - ore 19.00 a - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia



Venezia 1 giugno 2016 - ore 19.00 b - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia



Venezia 1 giugno 2016 - ore 19 00 c - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia



Venezia 1 giugno 2016 - ore 19.01 a - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia



Venezia 1 giugno 2016 - ore 19.01h - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia

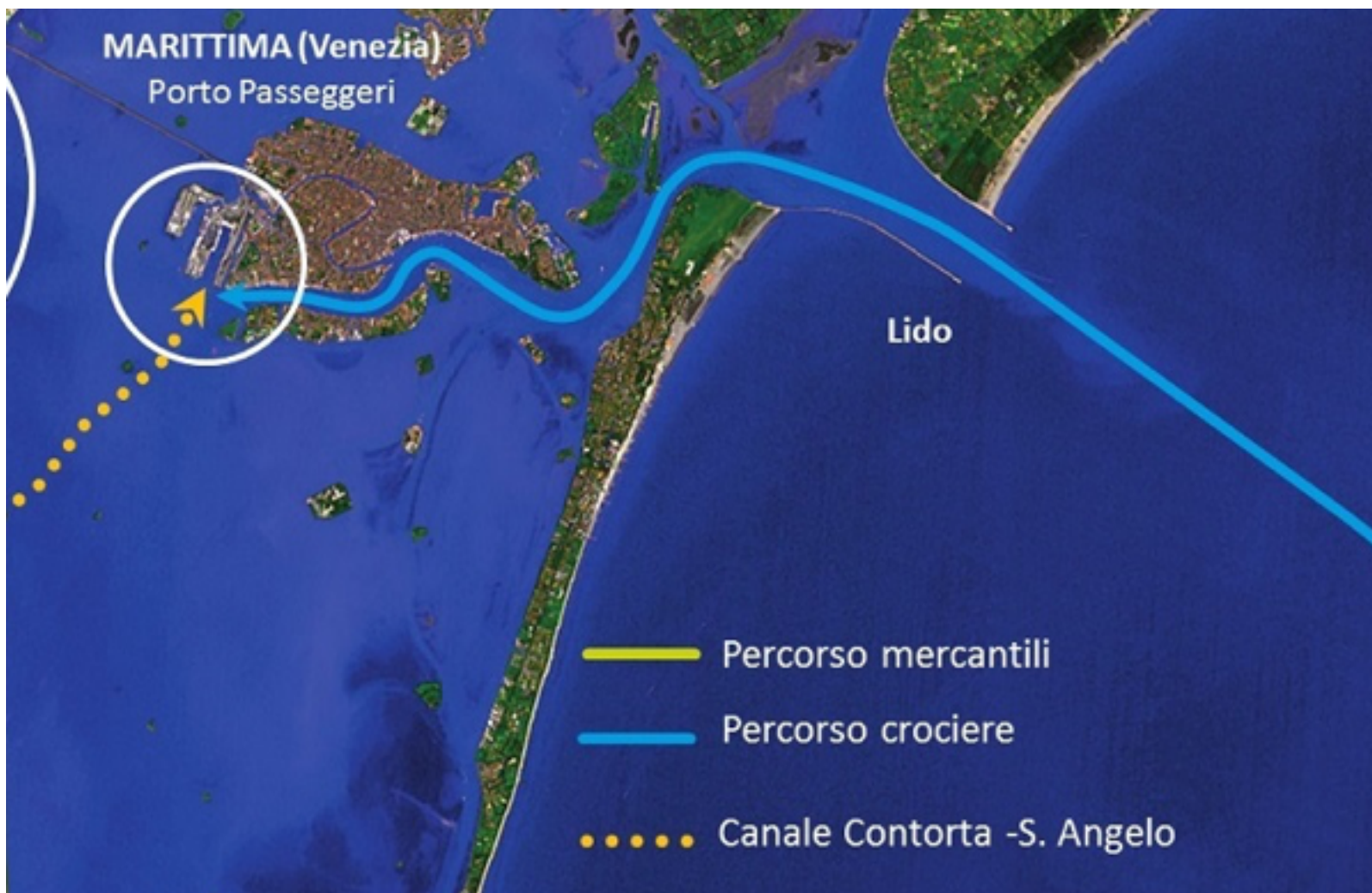


Venezia 1 giugno 2016 - ore 19.03 a - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia



Venezia 1 giugno 2016 - ore 19.04 - fumi nave MSC Sinfonia - foto AmbienteVenezia

La petizione 2014/2288 è basata su diverse osservazioni che documentano la non osservanza della direttiva 2008/50/EC e riguardano il traffico acqueo a Venezia



- a) Il non rispetto degli art. 6 e 7: la localizzazione delle stazioni di misura.*
- b) Il non rispetto dei limiti di PM10, per la protezione della salute*
- c) Il non rispetto dei limiti di NO2, per la protezione della salute*

a) Il non rispetto degli art. 6 e 7: la localizzazione delle stazioni di misura.

L'unica stazione di misura nel centro storico (che non misura il PM2,5) è a Sacca Fisola

- è sopravvento rispetto alle emissioni derivanti dal traffico acquo, mentre la direttiva richiede che sia posizionata nei pressi delle sorgenti di emissione
- è considerata come stazione di fondo

in questo modo non si riesce a misurare:

- l'impatto del traffico acquo nell'inquinamento dell'aria
- la vera esposizione all'inquinamento dei residenti e di 30 milioni di turisti_e

Per esempio la misura del microparticolato effettuata nei pressi della stazione di Sacca Fisola, in più occasioni, è stata attorno alle 2000 particelle per cm³

Misure prese sottovento al traffico (alle Zattere e a S. Elena) si sono rilevate molto maggiori: da 4 volte a 80 volte maggiori

Stazione di misura:
sopravvento



Zattere: Giudecca Canale:
sottovento

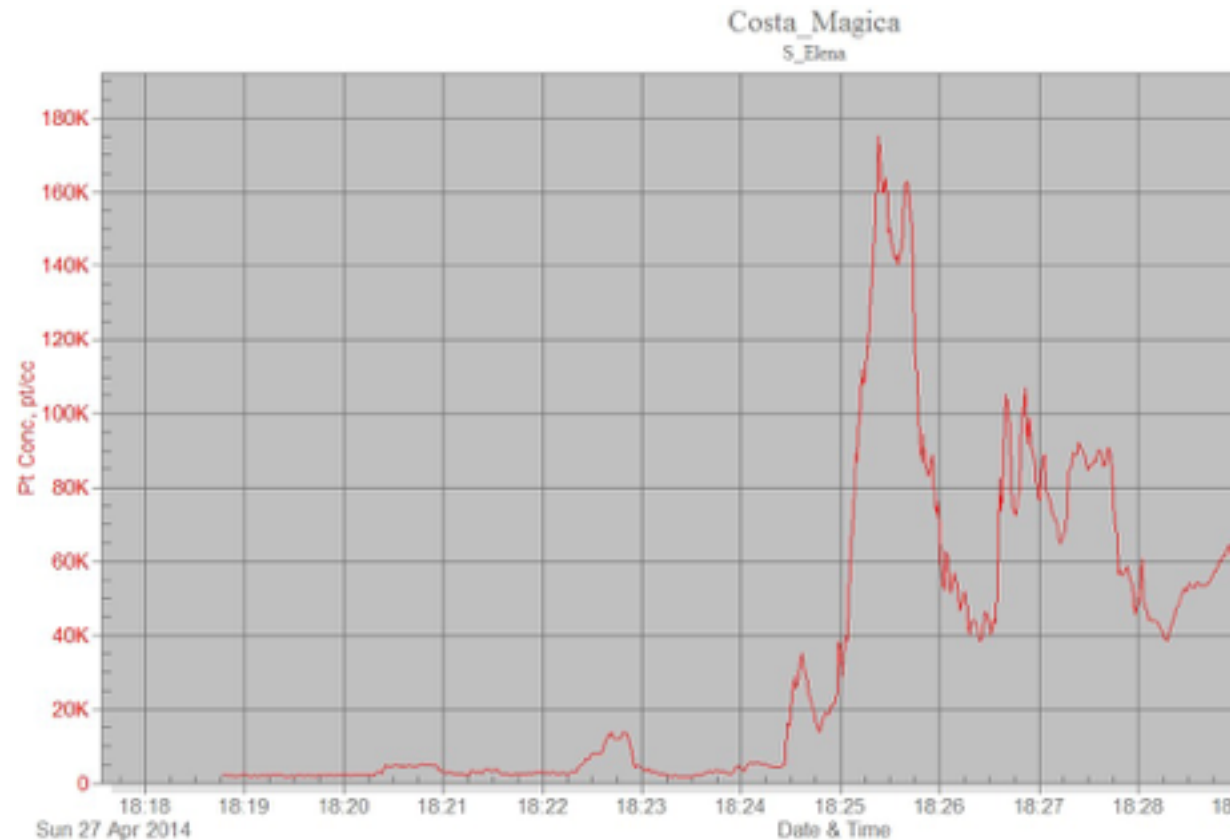


Misure fatte lo stesso giorno, a S. Elena sono di 180,000 pt/cc e danno un scostamento di 40 volte

Measurement station upwind

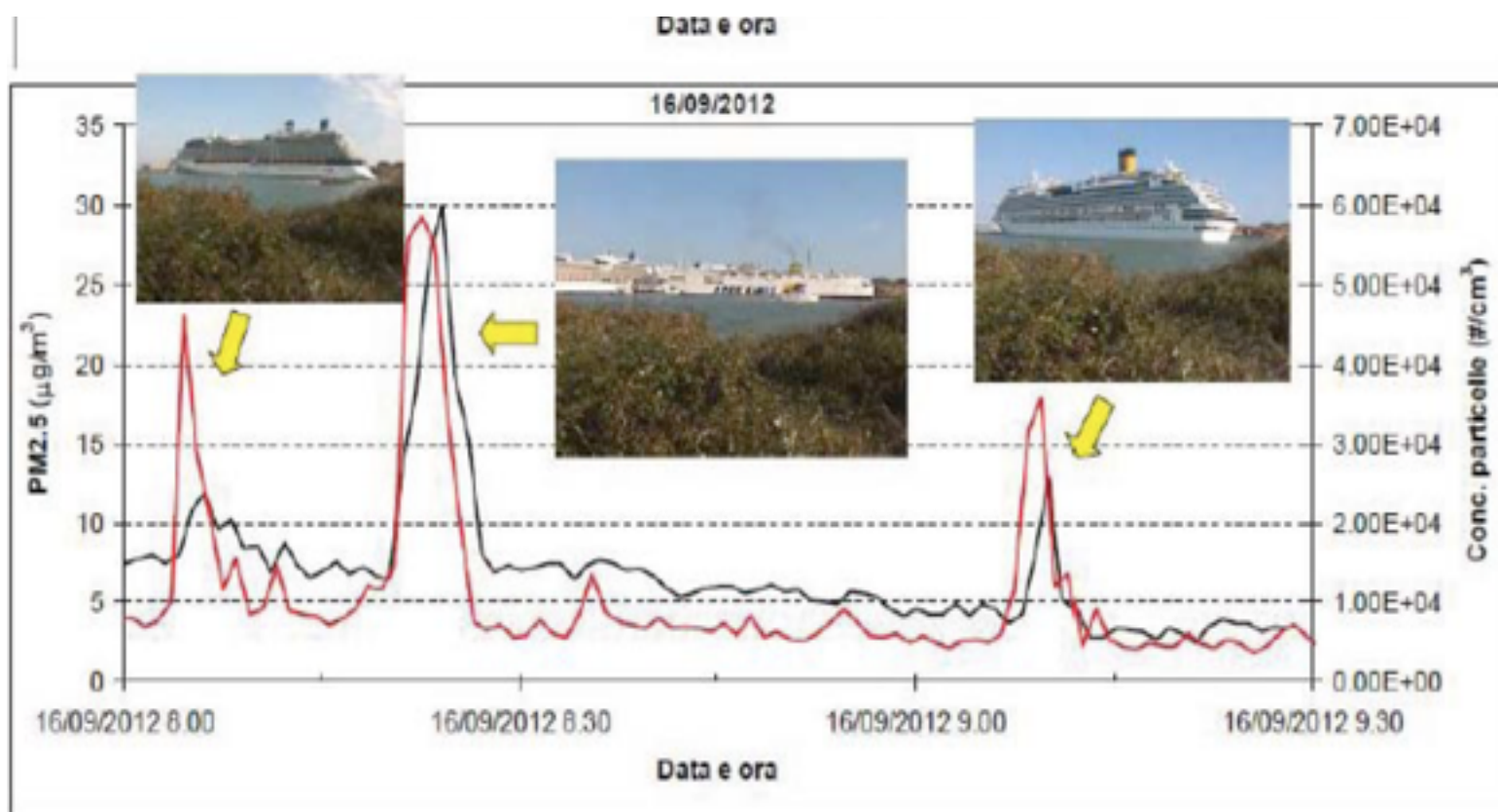


Measurement: St. Elena downwind



b) Il non rispetto dei limiti di PM10, per la protezione della salute

Consideriamo le misure prese dalla Autorità Portuale: c'è una evidente correlazione tra i picchi e il passaggio delle navi



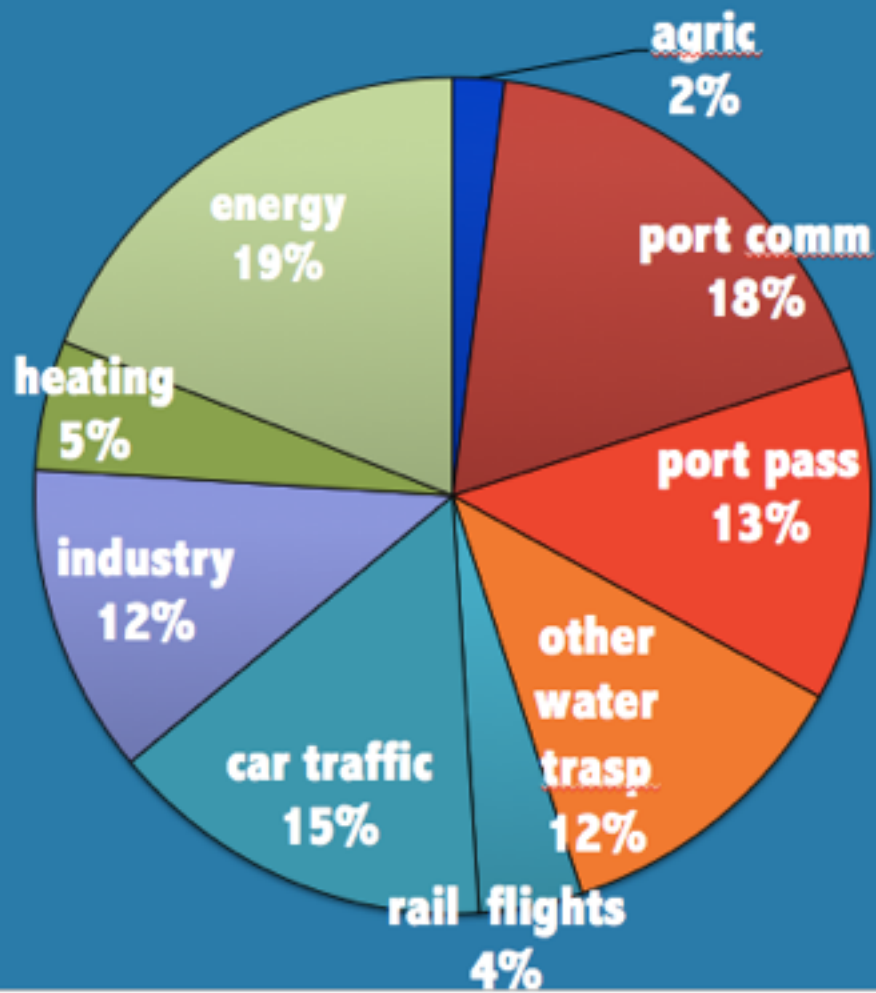
L'inquinamento è persistente, non limitato ai pochi minuti di transito lungo il canale della Giudecca durante i quali sono fatte le rilevazioni. La stazione marittima di Venezia è nel centro storico, a poche centinaia di metri dal quartiere di Santa Marta

Una nave grande (120.000 TSL) consuma durante il transito Lido-Stazione Marittima 3.5 ton di combustibile per ora (MDO 0,1%) alla fonda nella stazione marittima 1.8 ton di combustibile per ora (MDO 0,1%). Si ferma in media 19 ore che equivale a **34 ton per ogni nave**. E contiamo 5-7 grandi navi ogni week end primaverile-estivo.

Navi allo stazionamento

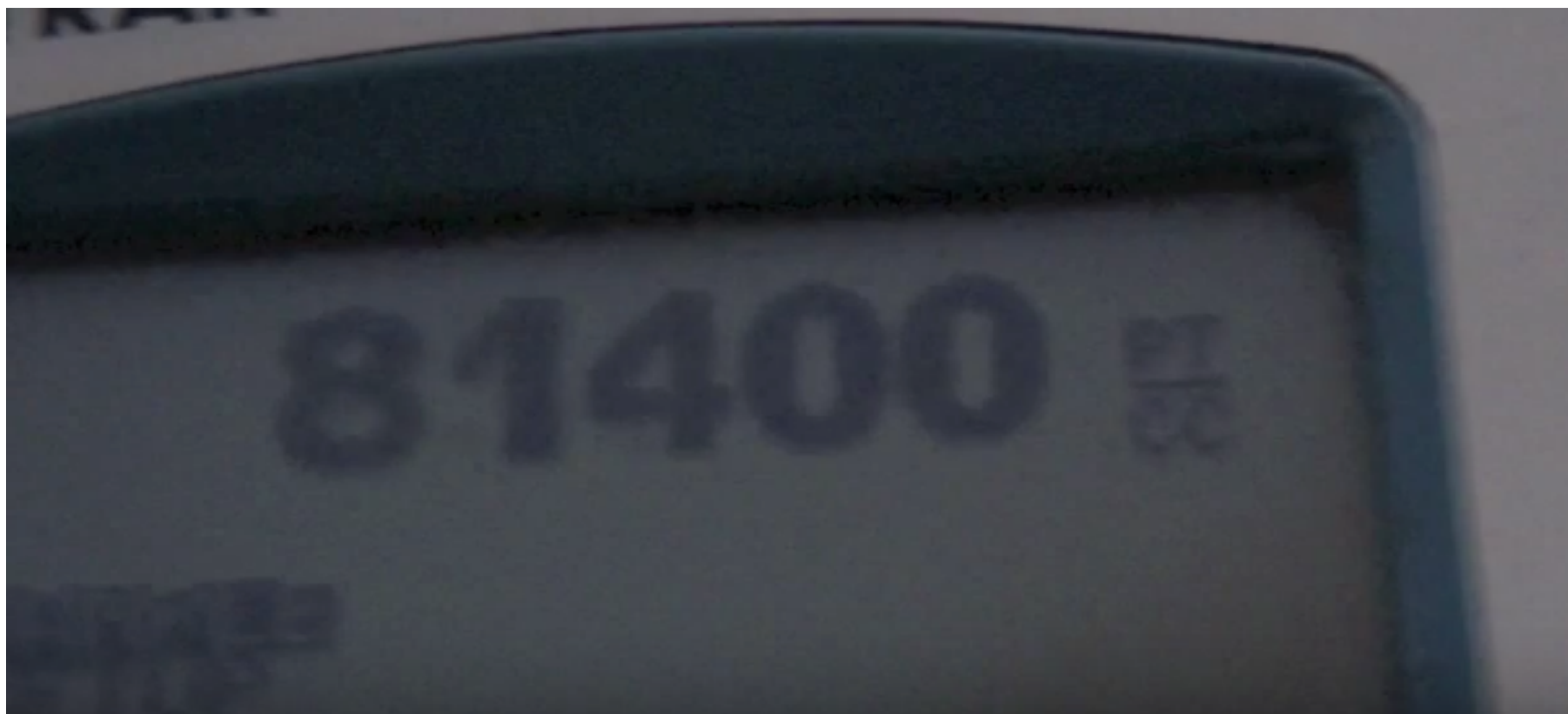


EMISSIONS PRIMARY PM2,5, Venice Comune. 2010-11 (Apice tab 19)



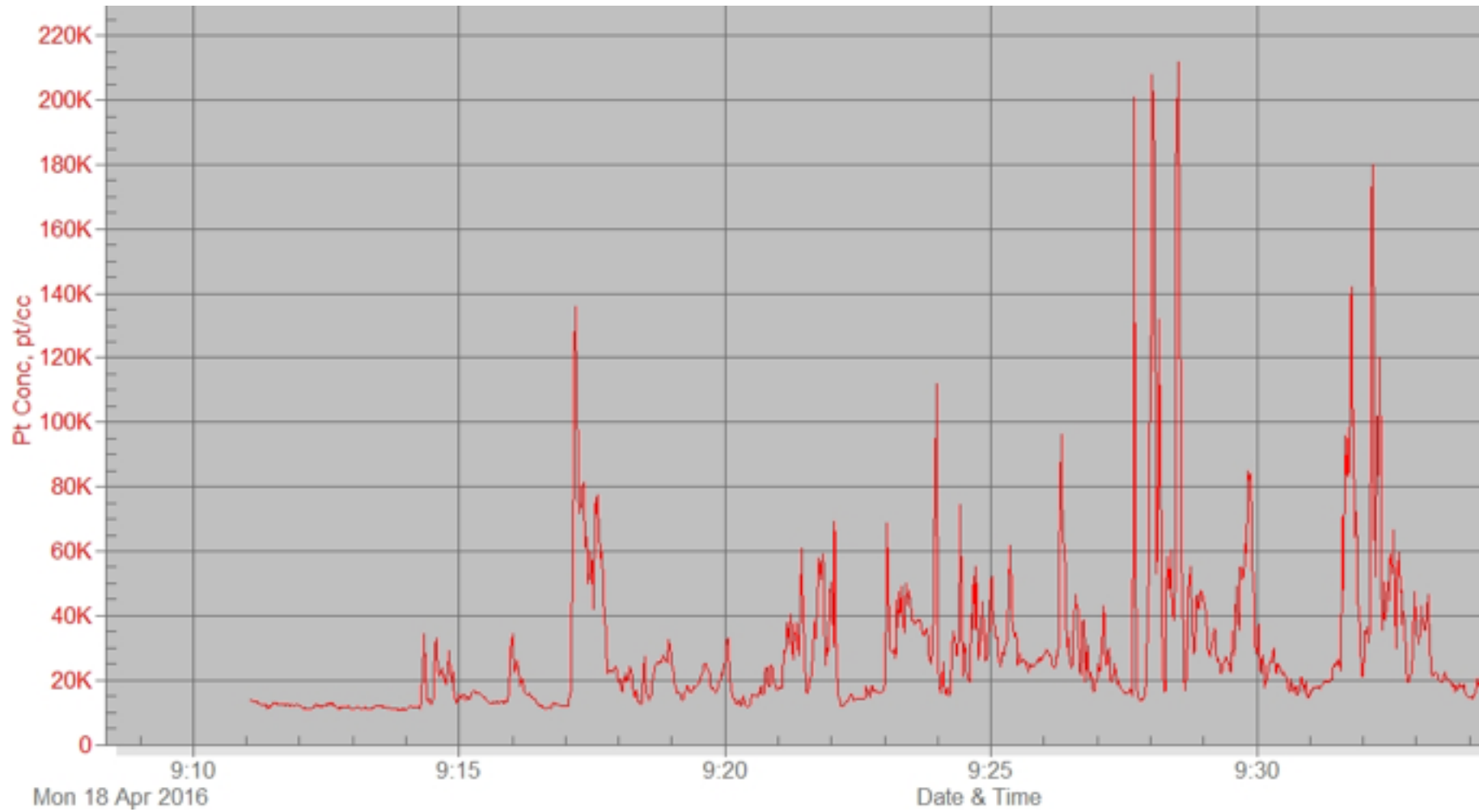
Port is the main source for particles

il traffico dei vaporetti, barche e taxi è anche una sorgente di inquinamento: l'aria nei pressi del ponte di Rialto è inquinata come in un tunnel stradale





vaporetto:no. 5.2



c) Il non rispetto dei limiti di NO₂, per la protezione della salute

qui vorrei portare alla attenzione l'effetto dell'inquinamento, oltre che sulla salute, sui monumenti.

Le pietre di Venezia sono in maggioranza pietra d'Istria bianca. Questa pietra non è solo usata per ornamento, ma anche per elementi strutturali, colonne e pilastri

Ossido di zolfo e ossido nitrico reagiscono con il carbonato di calcio della pietra e producono una crosta gessosa (l'aspetto scuro, fragile)



Solfatazione del bassorilievo in rio terà Barba Frutarol



Non è stato preso alcun provvedimento serio nel Programma della Regione per l' Ambiente per contrastare questo fenomeno, come sarebbe invece prescritto dalla direttiva europea

Chiediamo una lettera formale di ingiunzione al governo Italiano nel rispettare la direttiva europea concernente

- il **numero e localizzazione delle stazioni di misura** nella città di Venezia
- una misura **accurata dell'inquinamento** estesa al PM2,5
- un serio piano dell'aria che renda obbligatori i filtri antiparticolato o altri efficaci mezzi di contrasto, come avviene nelle città di terraferma, per:
 - o **navi**
 - o **vaporetti**
 - o **barche commerciali, taxi**



30.3.2016

COMUNICAZIONE AI MEMBRI

Oggetto: Petizione n. 2288/2014, presentata da G. T., cittadino italiano, sulla qualità dell'aria a Venezia

1. Sintesi della petizione

Il firmatario chiede una valutazione della qualità dell'aria nella zona di Venezia, ai sensi della direttiva 2008/50/CE del 21 maggio 2008. Secondo il firmatario, il punto di campionamento fissato, ubicato a Venezia sull'isola artificiale di Sacca Fisola, non è conforme ai criteri stabiliti dalla direttiva sopra indicata. Tale situazione starebbe dando luogo a letture distorte dei dati sull'inquinamento, che pertanto non sono rappresentativi dei reali livelli di inquinamento ai quali è esposta la popolazione. Nella petizione si sottolinea inoltre il fatto che i limiti previsti dalla legislazione europea per il particolato (PM₁₀) e per l'ossido di azoto (NO₂) sarebbero già stati ampiamente superati, senza alcun intervento da parte delle autorità competenti.

2. Ricevibilità

Dichiarata ricevibile il 13 luglio 2015. La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 216, paragrafo 6, del regolamento).

3. Risposta della Commissione, ricevuta il 30 marzo 2016

a) *Mancata conformità al valore limite di PM₁₀ per la protezione della salute umana¹*

Per quanto riguarda i problemi di inquinamento dell'aria ambiente sollevati dal firmatario, la Commissione ha già avviato un procedura di infrazione al fine di garantire il rispetto degli

¹ Le disposizioni indicate nella presente comunicazione scritta sono disposizioni della direttiva 2008/50/CE se non diversamente specificato.

obiettivi ambientali stabiliti nella direttiva 2008/50/CE¹ per il PM₁₀ nella zona di qualità dell'aria interessata².

Per quanto riguarda il PM₁₀, nel luglio 2014 è stata avviata una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia (n. 2014/2147)³, ai sensi dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per mancata conformità ai valori limite applicabili, come riportato nell'allegato XI⁴. La risposta delle autorità italiane alla lettera di messa in mora poneva l'accento sull'andamento decrescente riscontrabile nella quasi totalità delle zone di qualità dell'aria interessate. Tuttavia, in seguito ai nuovi picchi di inquinamento raggiunti nel 2015, l'andamento ha subito un'inversione di rotta e il presupposto di cui sopra dovrà essere riesaminato con attenzione. Di conseguenza, potrebbe essere necessario che la Commissione intraprenda azioni supplementari nel prossimo futuro, in particolare per quanto riguarda le regioni della valle del Po, dove il valore limite giornaliero ha superato di due o tre volte quello consentito dalla direttiva.

b) Mancata conformità al valore limite di NO₂ per la protezione della salute umana

Per quanto concerne le concentrazioni di NO₂, occorre distinguere tre categorie di zone e agglomerati italiani.

La prima categoria è costituita dalle zone e gli agglomerati che beneficiano della proroga concessa conformemente all'articolo 22, con decisione della Commissione C(2012)4524 final del 6 luglio 2012 e C(2014)2748 final del 30 aprile 2014. In virtù di tali decisioni, i valori limite annuali di NO₂ (40µ/m³), come riportato nell'allegato XI, punto B, sono applicabili alla maggior parte delle zone e degli agglomerati interessati solo dal 1° gennaio 2015, mentre il valore limite orario è pienamente applicabile e vincolante dal 1° gennaio 2010.

La seconda categoria comprende 12 zone e agglomerati a cui non è stata concessa alcuna proroga e dove i valori limite annuali e orari di NO₂ sono pertanto giuridicamente vincolanti dal 1° gennaio 2010. In merito a quest'ultima categoria, la Commissione ha già avviato una procedura di infrazione per tutte le zone eccedenti il valore limite annuale e/o orario, mediante lettera di messa in mora del giugno 2015 rivolta alla Repubblica italiana.

La terza categoria, che include esplicitamente le zone di qualità dell'aria di Venezia e Treviso, comprende le quattro zone in cui la proroga del termine per il raggiungimento del valore limite annuale di NO₂ non ha suscitato obiezioni, "a condizione che i relativi piani per la

¹ GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

² I confini di tale zona comprendono le province di Treviso e Venezia. Entrambe sono interessate dalla procedura di infrazione indicata nella presente comunicazione.

³ Tale procedura di infrazione si basa sulle risposte fornite dall'Italia agli interrogativi sollevati dalla Commissione mediante un fascicolo EU PILOT (n. 2013/4492) nonché su relazioni sulla qualità dell'aria trasmesse alla Commissione ai sensi dell'articolo 27 della direttiva 2008/50/CE.

⁴ Nella causa C-68/11, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che nel 2006 e nel 2007 l'Italia aveva infranto la direttiva 1999/30/CE – ora direttiva 2008/50/CE – sulla base del fatto che i valori limite annuali e giornalieri applicabili al PM₁₀ non erano stati rispettati in 55 zone e agglomerati, inclusi quelli situati in Veneto, sentenza della Corte del 19 dicembre 2012. Commissione europea contro Repubblica italiana (<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=131974&pageIndex=0&doclang=IT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=352947>)

qualità dell'aria siano adeguati in modo da garantire la conformità al valore limite annuale di NO₂ entro il 1° gennaio 2013"¹. A seguito della decisione della Commissione, gli obblighi dello Stato membro interessato per quanto riguarda le concentrazioni di NO₂ nelle zone di qualità dell'aria di Venezia e Treviso, possono essere riassunti come segue:

- i. ai sensi dell'articolo 13 della direttiva, piena conformità al valore limite orario (dal 1° gennaio 2010) e al valore limite annuale (a partire dal 1° gennaio 2013);
- ii. ai sensi dell'articolo 23 della direttiva: l'articolo 1, paragrafo 2, della decisione della Commissione del 6 luglio 2012², prevede che "i piani, debitamente modificati, devono essere comunicati alla Commissione il più rapidamente possibile, tenendo conto dei tempi necessari a svolgere le procedure nazionali di modifica dei piani senza indebiti ritardi". Per quanto concerne Venezia e Treviso, tale condizione non è stata rispettata e il piano per la qualità dell'aria in vigore è identico al precedente, senza alcuna modifica o miglioramento: gli unici sviluppi recenti fanno riferimento a misure a breve termine, oggetto di una disposizione differente (articolo 24), mentre il piano strutturale richiesto all'articolo 23 è ancora lo stesso del 2006.

c) Mancata conformità agli articoli 6 e 7: ubicazione dei punti di campionamento

Il firmatario afferma che, nel caso specifico di Venezia, non è disponibile alcuna misurazione fissa per valutare l'impatto del trasporto per via d'acqua marittimo e locale sulla qualità dell'aria ambiente, né per indicare l'effettiva esposizione della popolazione e di milioni di turisti, in quanto l'unico punto di campionamento sul territorio di Venezia è ubicato sopravento rispetto alla fonte di emissioni ed è segnalato come "stazione di fondo".

Considerando che Venezia è l'unica città pedonale in Europa e che la direttiva impone di misurare la qualità dell'aria in prossimità delle fonti di traffico e non solo nelle stazioni di fondo, la mancata valutazione dell'impatto del trasporto locale e marittimo costituirebbe una violazione degli obblighi di valutazione fissati dalla direttiva.

A tale proposito, la Commissione sottolinea che, conformemente all'articolo 6 della direttiva, "gli Stati membri valutano la qualità dell'aria ambiente con riferimento agli inquinanti di cui all'articolo 5 in tutte le loro zone e i loro agglomerati, secondo i criteri fissati nei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo e secondo i criteri fissati nell'allegato III". Inoltre, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva, "in ciascuna zona o agglomerato nei quali le misurazioni in siti fissi sono l'unica fonte di informazione per valutare la qualità dell'aria, il numero dei punti di campionamento per ogni inquinante interessato non dev'essere inferiore al numero minimo di punti di campionamento indicato nell'allegato V, punto A".

Il firmatario segnala giustamente il fatto che l'unico punto di campionamento in funzione a Venezia è segnalato come stazione di fondo. Inoltre, tutti i punti di campionamento orientati

¹ Articolo 1, paragrafo 2, della decisione della Commissione C(2012)4524 final del 6 luglio 2012. In seguito a tale decisione, il valore limite annuale di NO₂ per le zone di qualità dell'aria di Venezia e Treviso è giuridicamente vincolante dal 1° gennaio 2013, mentre il valore limite orario era già vincolante dal 1° gennaio 2010.

² http://ec.europa.eu/environment/air/quality/legislation/pdf/NO2_IT_IT.pdf

al traffico nella zona di qualità dell'aria pertinente sono ubicati in lontananza, sulla terraferma, e a causa della loro ubicazione il loro unico scopo è misurare l'impatto del traffico stradale sulla terraferma; per definizione non possono valutare l'impatto del traffico per via d'acqua marittimo e locale a Venezia. A tale riguardo, le circostanze specifiche di Venezia suggeriscono che l'attuale situazione non è conforme alle seguenti disposizioni:

- i. allegato III, punto B, paragrafo 1, lettera a) della direttiva (ubicazione su macroscala dei punti di campionamento);
- ii. allegato V, punto A, paragrafo 2 (relativamente alla stazione marittima di Venezia, indicata dal firmatario), in base al quale "per valutare l'inquinamento nelle vicinanze di fonti puntuali, si deve calcolare il numero di punti di campionamento per misurazioni in siti fissi tenendo conto delle densità delle emissioni, del probabile profilo di distribuzione dell'inquinamento dell'aria ambiente e della potenziale esposizione della popolazione".

Qualora confermate, tali circostanze potrebbero costituire una violazione degli articoli 6 e 7 della direttiva 2008/50/CE.

Conclusioni

La Commissione ha già avviato due procedure di infrazione per la violazione degli articoli 13 e 23 della direttiva 2008/50/CE per quanto riguarda le concentrazioni di PM₁₀ e NO₂ in Italia.

Al momento la Commissione sta altresì valutando se i fatti presentati dal firmatario giustificerebbero un'ulteriore lettera di messa in mora per quanto riguarda il numero e l'ubicazione dei punti di campionamento nella città di Venezia, nonché la mancanza di piani di qualità dell'aria adeguati relativamente alle concentrazioni di NO₂ in Veneto, come richiesto dalla decisione della Commissione C(2012)4524 final del 6 luglio 2012.