

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

COMUNICATO STAMPA

**I CONSIGLIERI BARTELLE (IIC) E RUZZANTE (LEU) A FIANCO
DELL'ASSOCIAZIONE AMBIENTE VENEZIA PER RIDURRE
L'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE GRANDI NAVI**

Venezia, 26.02.2019 Si è tenuta oggi in Consiglio Regionale Veneto una conferenza stampa per presentare l'interrogazione e la mozione scritte in collaborazione con l'Associazione Ambiente Venezia in relazione alle emissioni provenienti dal trasporto marittimo che affligge Venezia, in particolare quello relativo alle navi passeggeri.

“ Con l'interrogazione chiediamo di conoscere quali azioni siano state poste in essere sulla base del Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera con riferimento alle emissioni derivanti dai trasporti marittimi e alle attività portuali. Con la mozione, invece, chiediamo alla giunta di impegnarsi ad applicare un limite massimo di zolfo nei combustibili navali e di promuovere l'introduzione di una nuova area di controllo delle emissioni” spiegano Bartelle e Ruzzante.

I due consiglieri, inoltre, sottolineano “ siamo soddisfatti di questa collaborazione con l'Associazione Ambiente Venezia da sempre attiva per la tutela ambientale di Venezia, l'ambiente è un argomento di primaria importanza a maggior ragione se si parla di Venezia, città unica al mondo, che deve essere preservata in ogni caso.

Patrizia Bartelle (Italia in Comune)

Piero Ruzzante (Liberi e Uguali)



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

DECIMA LEGISLATURA

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA N.

AZIONI SPECIFICHE PER I PORTI PREVISTE NELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA: QUAL E' LO STATO DI ATTUAZIONE?

presentata il 25 febbraio 2019 dai Consiglieri Bartelle e Ruzzante

Premesso che:

- Con DCR n. 90 del 2016 questo Consiglio regionale ha approvato l'“Aggiornamento del Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera”;

Preso atto che:

-con riferimento alle fonti di emissioni derivanti dai trasporti marittimi, il piano specifica che “ la riduzione dell'impatto sulla qualità dell'aria può essere condotta sia attraverso azioni mirate a contenere le emissioni in fase di navigazione che in porto. Tra quest'ultime l'elettrificazione dei punti di attracco può rivestire un ruolo interessante nella riduzione dell'impatto nei centri urbani in prossimità dei principali porti, come evidenziato dal Gruppo di Lavoro per l'individuazione delle azioni del piano di risanamento nazionale (DM n°756 del 28/12/2011)” e che “Le azioni valutate nel tavolo di lavoro di Venezia in particolare, hanno riguardato interventi sulle emissioni delle navi passeggeri che interessano Venezia insulare: l'alimentazione elettrica delle grandi navi passeggeri (crociere) durante lo stazionamento presso la stazione Marittima e l'uso di combustibili a minor impatto emissivo durante la manovra nel tragitto da bocca di Lido agli ormeggi di Venezia. Tali azioni sono state esaminate in quanto andrebbero a diminuire l'impatto sulla città monumentale e sulla zone abitate investite dalle emissioni navali, intervenendo sul traffico passeggeri – ed in particolare crocieristico – che potrebbe meglio sostenere il costo di una simile politica di maggior tutela, rispetto al settore commerciale ed industriale. Gli interventi valutati per Venezia andrebbero ad agire proprio nel periodo estivo in cui l'attività portuale si dimostra più influente sui livelli di concentrazione di polveri sottili che si misurano.”

Considerato che:

-tra le azioni specifiche da attuarsi nell'ambito “A8 - Interventi sul trasporto merci e multi modalità” risultano esservi quelle riguardanti i porti e, più precisamente, le azioni e le rispettive tempistiche di attuazione catalogate alle voci da A8.6 ad A8.12 bis del predetto piano, nonché, con esclusivo riferimento al monitoraggio di realizzazione, al paragrafo 7.1.1.;

- in punto di monitoraggio di realizzazione, nel sopra richiamato paragrafo 7.1.1, è stabilito che: “L’aggiornamento degli indicatori di realizzazione avviene ogni due anni a cura della struttura regionale competente in materia di tutela dell’atmosfera. La tempistica così determinata permette la verifica delle attività svolte e consente, in caso si rilevino scostamenti tra i risultati raggiunti rispetto agli obiettivi prefissati, la tempestiva assunzione di azioni correttive nell’ambito della Relazione biennale di monitoraggio. La prima verifica degli indicatori di realizzazione è da effettuare entro il 31 dicembre 2016, al fine di consentire l’inserimento degli esiti della valutazione nella Relazione biennale da produrre entro il 30 aprile 2017. La successiva valutazione sarà effettuata entro il 31 dicembre 2018.”

Rilevato che:

-con specifico riferimento alle azioni specifiche sui porti, classificate alle voci da A8.6 e A8.12 bis, non ne risultano noti, ad oggi, i progressi attuativi
I sottoscritti consiglieri

interrogano la Giunta regionale

per conoscere, in ragione di quanto in premessa, quale sia, ad oggi, lo stato di attuazione delle azioni previste alle voci da A8.6 a A8.12 bis di cui all’Allegato A alla DCR n. 90 del 2016 avente ad oggetto “Aggiornamento del Piano regionale di tutela e risanamento dell’atmosfera “



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

DECIMA LEGISLATURA

MOZIONE N.

FACCIAMO RESPIRARE IL MEDITERRANEO: LA GIUNTA REGIONALE PROMUOVA LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO DA TRASPORTO MARITTIMO E L'ISTITUZIONE DI UN'AREA DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI NEL MEDITERRANEO.

presentata il 25 febbraio 2019 dai Consiglieri Bartelle e Ruzzante

Il Consiglio regionale del Veneto

PREMESSO CHE:

- Nell'ambito del programma “CAFE – Clean Air for Europe” della Comunità Europea si è stimato che dal 2020 le emissioni di anidride solforosa e di ossidi di azoto provenienti dal trasporto marittimo supereranno le emissioni del totale delle fonti terrestri ed in base alla direttiva 2012/33/UE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo “le emissioni prodotte dal trasporto marittimo dovute all'utilizzo di combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana e all'ambiente e contribuiscono alla formazione di depositi acidi”;

- Il D.lgs 16 luglio 2014 n. 112 di attuazione della direttiva 2012/33/UE, che modifica il Codice dell'Ambiente, impone già dal 2015 un tenore massimo di zolfo nei combustibili navali dello 0,10% per le aree di controllo delle emissioni già istituite, ovvero nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nel canale della Manica, mentre per gli altri mari europei il tenore massimo di zolfo imposto è solo dello 0,50% e per giunta entro il 2020. Poco importa che le navi all'ormeggio debbano già utilizzare il combustibile allo 0,10%, in quanto la massima emissione dei fumi si verifica in navigazione ed in particolar modo quando le navi effettuano le manovre di approdo e di partenza.

RILEVATO CHE

- sempre in base al Dlgs 16 luglio 2014 n. 112 “Dal 1° gennaio 2018 per il mare Adriatico e il mare Ionio e dal 1° gennaio 2020 per le altre zone di mare, si applica un tenore massimo di zolfo pari allo 0,10% in massa a condizione che gli Stati membri dell'Unione europea prospicienti le stesse zone di mare abbiano previsto l'applicazione di tenori di zolfo uguali o inferiori”;

- non si può ignorare che la naturale e logica evoluzione dell'adozione di un combustibile meno inquinante in una zona di mare è rappresentata dall'istituzione di un'area di controllo di emissioni in base all'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL entrato in vigore il 10 luglio 2010, che, oltre ad introdurre limiti più stringenti per il combustibile per uso marittimo, definisce le aree di controllo delle emissioni di ossidi di azoto e le aree di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo e particolato, così come i criteri e le procedure per la designazione di nuove aree di controllo delle emissioni;

CONSIDERATO CHE:

-il Mediterraneo è uno dei mari più trafficati al mondo, e che, dunque, l'istituzione di una zona di controllo avrebbe indubbiamente un forte impatto positivo sulla qualità dell'aria dei paesi del Bacino, come anche evidenziato nella nota informativa 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".

impegna la Giunta regionale

a farsi parte attiva presso il Governo affinché:

-per tutte le zone di mare venga applicato al più presto un tenore massimo di zolfo nei combustibili navali pari allo 0,10% in massa, stipulando specifici accordi con gli Stati membri dell'Unione europea prospicienti le stesse zone di mare ed emanando apposite norme.

- si faccia promotore, in base alle procedure dell'Appendice III dell'Allegato VI della convenzione MARPOL, dell'introduzione di una nuova Area di controllo delle Emissioni (ECA) nel Mediterraneo, che comprenda aree di controllo delle emissioni di ossidi zolfo e particolato e di ossidi di azoto.

ALLEGATO RIFERITO ALL'INTERROGAZIONE

DA DOCUMENTO AMBIENTE VENEZIA SU INQUINAMENTO NAVI INVIATO A TUTTI GLI ENTI
ED ISTITUZIONI IL 6 DICEMBRE 2017

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

Riportiamo le AZIONI PER I PORTI previste nel suddetto piano già dal 2012 con la Dgr.n.2872 del 28 dicembre 2012 . Allegato A Capitolo 6 – Pubblicato nel BUR del Veneto n. 9 del 22 gennaio 2013;

dopo oltre 3 anni nell'aprile del 2016 viene approvato dal Consiglio un aggiornamento del piano che prevede azioni e tempi per la realizzazione che non vengono ancora messe in pratica.

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

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

Documento di Piano

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

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

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

AZIONI PER I PORTI (da pag 308 e 309)

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

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

ALLEGATO RIFERITO ALLA MOZIONE

DOCUMENTO DI APPROFONDIMENTO SU AREA DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI NAVALI

Le emissioni navali contribuiscono in maniera rilevante all'inquinamento atmosferico con impatti negativi sulla salute, l'ambiente, il clima e il nostro patrimonio artistico.

Grazie alla creazione dell'area a controllo delle emissioni di zolfo (SECA) nel Mare del Nord e nel Mar Baltico, questa area geografica ha potuto beneficiare di un miglioramento significativo della qualità dell'aria.

Per questo motivo, questa misura efficace per ridurre l'inquinamento atmosferico delle navi, dovrebbe essere adottata al più presto mediante l'istituzione di un'area ECA nel Mediterraneo.

I più recenti studi dimostrano che l'istituzione di un'area a controllo delle emissioni nel mediterraneo porterebbe enormi benefici quanto a qualità dell'aria e ai conseguenti benefici socio-economici.

PER LA CREAZIONE DI UN'AREA DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI NAVALI NEL MARE MEDITERRANEO CHE RIDUCA L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO DERIVANTE DALLE NAVI

Il problema

L'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico navale costituisce una minaccia grave per la salute umana, l'ambiente e il clima. Per le aree costiere e le città portuali le emissioni navali rappresentano una fonte rilevante di inquinamento atmosferico.

Gli inquinanti atmosferici come gli ossidi di azoto (NO_x), gli ossidi di zolfo (SO_x) e il particolato (PM) si diffondono a grande distanza dalle navi che le emettono durante la navigazione o in porto. In presenza di radiazione solare, le molecole di ossidi azoto (Nox) favoriscono la formazione dell'ozono e, come quelle di ossidi di zolfo (SO_x), reagiscono in atmosfera formando il particolato più ridotto conosciuto come PM_{2,5}.

Respirare aria inquinata danneggia la salute delle persone, e si traduce nell'incremento di malattie, ospedalizzazioni, fino al prodursi di morti premature, e, in definitiva, anche in una riduzione della produttività. La Commissione Europea stima che ogni anno muoiano 50.000 europei prematuramente a causa dell'esposizione all'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi.

E' dimostrato scientificamente che la riduzione delle concentrazioni di PM_{2,5}, ozono, SO₂ e No₂ si traduce in benefici importanti per la salute quanto a patologie respiratorie e cardiovascolari, nella riduzione della mortalità prematura per tumori e malattie neurologiche, delle ospedalizzazioni e dei giorni di assenza dal lavoro. Le emissioni navali pongono inoltre a rischio gli ecosistemi sensibili poiché la deposizione di azoto e zolfo causa l'acidificazione degli ecosistemi terrestri e acquatici, e contribuisce al problema dell'eutrofizzazione che favorisce la proliferazione di taluni fitoplancton e piante marine che modifica gli ecosistemi. Nel Mediterraneo esiste un gran numero di ecosistemi molto sensibili, grandemente vulnerabili, che sono minacciati, fra le altre cause, anche dagli effetti dell'inquinamento causato dalle emissioni delle navi.

Inoltre, la combustione dei carburanti derivati dal petrolio genera emissioni di anidride carbonica (CO₂), il principale gas climalterante del nostro pianeta a livello globale.

Paragonate alle emissioni terrestri le emissioni navali sono molto elevate, poiché al settore navale non è stato imposto di usare carburanti più puliti né sistemi di trattamento delle emissioni come invece è accaduto per le attività sulla terraferma. Eppure le navi stazionano e si muovono all'interno delle nostre città.

La legislazione internazionale vigente

Per la natura internazionale del trasporto marittimo, spetta agli Stati costieri interessati prendere l'iniziativa per l'istituzione di aree a controllo delle emissioni nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite.

La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, o MARPOL 73/78, è un accordo internazionale sviluppato dall'IMO con l'obiettivo di preservare l'ambiente marino attraverso l'eliminazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive, nonché la minimizzazione di eventuali scarichi accidentali. Le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dalle navi sono regolate dall'IMO attraverso l'allegato VI della convenzione MARPOL.

L'allegato VI (Norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi) della convenzione MARPOL è stato adottato nel 1997 ed è entrato in vigore il 19 maggio 2005 con l'obiettivo di limitare i principali inquinanti atmosferici derivanti dai gas di scarico di navi, compresi SO_x e NO_x.

Successivamente all'entrata in vigore dell'Allegato VI MARPOL del 19 maggio 2005, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha deciso, nella sua 53a riunione (luglio 2005), di rivedere l'allegato VI di MARPOL al fine di rendere molto più stringenti i limiti di emissione in considerazione dell'esistenza di nuove e migliori tecniche e dell'esperienza nella loro implementazione. A seguito di un'analisi triennale, il MEPC 58 (ottobre 2008) ha adottato l'allegato VI MARPOL riveduto e il corrispondente codice tecnico 2008 NO_x, entrato in vigore il 1 ° luglio 2010.

Le principali modifiche apportate all'Allegato VI di MARPOL sono, da un lato, la natura obbligatoria di una riduzione mondiale delle emissioni di SO_x, NO_x e particolato e, dall'altro, l'introduzione di zone di controllo delle emissioni (ECA, "Emissions Control Area" acronimo in inglese) per ridurre ulteriormente le emissioni di tali inquinanti in aree marine designate.

L'allegato VI della convenzione MARPOL stabilisce inoltre norme per il tenore di zolfo dei combustibili marittimi e le emissioni di NO_x dei nuovi motori navali. Per quanto riguarda gli ossidi di zolfo, il 1 ° gennaio 2015 è entrato in vigore il requisito di cui all'allegato MARPOL VI che limita il tenore massimo di zolfo dei combustibili marini nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo allo 0,1% (SECA).

Nell'ottobre 2016 l'IMO ha adottato un limite globale per tenore di zolfo dello 0,5% per il combustibile navale che entrerà in vigore solo nel 2020. Tuttavia anche così, le navi continueranno a essere una delle principali fonti di inquinamento atmosferico a livello mondiale.

Inoltre, la Direttiva 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, che regola i limiti di zolfo dei carburanti marittimi, non si occupa dei limiti di emissione per gli ossidi di azoto (NO_x) che, anche in base alle norme generali IMO, sono stati ridotti in maniera minima. Ciò comporta che una riduzione sensibile degli ossidi di azoto si può realizzare solo all'interno delle ECA.

La creazione di un'Area a Controllo delle Emissioni per far fronte al problema

Per far fronte alle emissioni inquinanti delle navi e limitarne gli effetti negativi sulla salute pubblica e sull'ambiente, gli stati costieri dell'Europa del Nord hanno convenuto di designare, nel Mare del Nord, nel Mar Baltico e nella Manica, un'area di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) dal 2015 e di azoto (NECA) dal 2021 in poi.

Pertanto, nel Nord Europa, a partire dal 1 ° gennaio 2015, le navi sono state obbligate a passare a combustibili con un contenuto massimo di zolfo dello 0,1% o installare sistemi di trattamento delle emissioni che consentano il raggiungimento dello stesso obiettivo. Inoltre, un'area NECA entrerà in vigore nella stessa regione nel 2021. Ciò comporta che, da quella data, le navi di nuova costruzione

dovranno essere conformi allo standard Tier III che riduce drasticamente le emissioni di NOx, attraverso l'uso di combustibili alternativi o modifiche della motorizzazione, ecc.

L'Area a controllo delle emissioni creata nel Mare del Nord, nel Mar Baltico e nel Canale della Manica ha realizzato un immediato miglioramento del 50% della qualità dell'aria rispetto al 2015 e benefici socioeconomici valutati in miliardi di euro.

Il successo delle Aree di Controllo delle Emissioni nell'Europa del Nord, in Nord America e in altre aree, dimostra che la creazione di un'ECA nel Mar Mediterraneo porterebbe un rilevante miglioramento della qualità dell'aria, non solo sulle rotte marittime e nelle zone costiere ma anche nelle città di porto e nell'entroterra.

Un'area ECA nel Mediterraneo porterebbe miglioramenti immediati per la salute pubblica, ridurrebbe i danni agli ecosistemi e al patrimonio culturale, consentendo agli Stati coinvolti di ridurre l'inquinamento atmosferico a livello locale e l'impatto sul riscaldamento globale.

Le emissioni navali rappresentano una quota di inquinamento rilevante in Italia soprattutto nelle città di porto. Tuttavia, il governo italiano non si è ancora pronunciato sulla volontà di istituire una area ECA nel Mediterraneo. Nel frattempo, il governo francese sostiene l'istituzione di un'ECA Mediterranea e, in questo sforzo, è sostenuto dal Marocco e da altri paesi costieri. Nell'ottobre 2018, la Francia ha presentato – durante una riunione dell'IMO - una valutazione sul potenziale impatto dell'attuazione di una Area ECA nel Mediterraneo, i cui risultati mostrano chiaramente che l'Italia otterrebbe enormi vantaggi sociali, economici e ambientali dall'istituzione di questa Area ECA nel Mediterraneo.

Anche la Commissione Europea guarda con favore a questa iniziativa, a causa dei significativi benefici ambientali e sanitari per i cittadini dell'UE che vivono nelle zone costiere o nei porti anche nell'ovest e nel sud dell'UE, ed è in procinto di concludere una valutazione di fattibilità dell'area ECA nel Mediterraneo e in altre acque dell'UE, quanto a SOx e NOx. L'IMO, attraverso il suo Centro regionale di risposta alle emergenze per l'inquinamento marino per il Mar Mediterraneo (REMPEC), sta anche studiando l'introduzione di un SECA nel Mar Mediterraneo.

In base a quanto precede ed alle conclusioni che indicano i grandi vantaggi dell'adozione di tale iniziativa, è opportuno ed importante che il Governo italiano sostenga attivamente la creazione di un'ECA nel Mar Mediterraneo.

In virtù di tutte queste informazioni,

Essendo innegabile che l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi costituisce una grave minaccia per la salute, l'ambiente e il clima e che l'industria navale è significativamente indietro rispetto agli altri settori in termini di sforzi per ridurre l'inquinamento atmosferico.

Considerato che le emissioni navali sono in continuo aumento e che, se non verrà istituita nel Mediterraneo un'area ECA, vedremo ancora, dopo il 2020, un patchwork di regolamentazione nei mari europei con emissioni più elevate nella regione Mediterranea e livelli di protezione della salute e dell'ambiente e regole di mercato e concorrenza diversi all'interno dell'Unione Europea.

Considerato che le rotte marittime più importanti che uniscono l'Asia all'Europa attraversano il Mediterraneo e che si stima che il traffico marittimo potrebbe aumentare fino al 250% entro il 2050 e che, inoltre, la regione Mediterranea include le destinazioni di vacanza e crociera più popolari d'Europa, con conseguenti elevati tassi di trasporto marittimo a scopo turistico e crescita costante delle dimensioni delle navi e dei conseguenti problemi di inquinamento atmosferico a livello locale.

Dato inoltre che la popolazione che vive nelle zone costiere nel Mar Mediterraneo è di circa 325 milioni di persone direttamente esposte alle alte concentrazioni di inquinanti emesse dalle navi.

Riconoscendo che la creazione di Aree di controllo delle emissioni è uno dei modi più efficaci per ridurre drasticamente le emissioni del settore marittimo, come dimostrato dal Nord Europa e dalle

anticipazioni dello studio realizzato dalla Francia che mostra per l'Italia riduzioni rilevanti nei livelli delle emissioni di NO2 e di PM2.5 e benefici economici e ambientali enormi.

Considerando che la creazione di una area ECA nel Mediterraneo darebbe impulso allo sviluppo e all'adozione di tecnologie a basse emissioni e al loro trasferimento all'interno dell'Unione Europea, migliorandone la leadership tecnologica e favorendo la creazione di posti di lavoro nel settore marittimo, garantendo la sostenibilità del settore marittimo e la competitività economica di tutta l'Unione europea, con conseguenti benefici economici, ambientali e sociali, in particolare per gli Stati costieri Mediterraneo.

Considerato il sostegno esplicito della Commissione europea per la designazione di una zona di controllo delle emissioni nel Mar Mediterraneo.

Considerati gli appelli della società civile che hanno sollecitato i governi nell'area del Mediterraneo ad agire sull'inquinamento derivante dalle navi e, in particolare, ad adoperarsi per l'istituzione di un'area di controllo delle emissioni nel Mediterraneo per limitare l'inquinamento atmosferico delle navi, e fra questi la Dichiarazione di Roma firmata il 28 marzo 2017 da un'alleanza di organizzazioni ambientaliste provenienti da Italia, Francia, Spagna, Malta, Grecia.

Per tutti questi motivi, esortiamo il governo italiano e tutti gli enti ed istituzioni a:

1. Sostenere attivamente la creazione, nel più breve tempo possibile, di un'area di controllo delle emissioni (ECA) nel Mediterraneo per limitare l'inquinamento dell'aria prodotto dalle navi (compresi tutti i principali inquinanti dell'aria, come ossidi di zolfo e azoto, ma anche particolato e black carbon).
2. Coerentemente con quanto precede, coordinarsi con la Commissione Europea, la Francia e il resto degli Stati dell'Unione europea (UE), nonché con gli Stati costieri non UE, al fine di assicurare la creazione di tale ECA nel Mediterraneo e, una volta creata, sostenere l'attuazione di una gestione cooperativa transfrontaliera della stessa.
3. Far sì che nei porti vengano messe in atto, con urgenza, le misure appropriate per garantire la riduzione delle emissioni delle navi e che, una volta attraccate, queste si colleghino alla rete elettrica per il funzionamento all'ormeggio.

Febbraio 2019

Associazione Ambiente Venezia

Comitato NOGrandiNavi

We Are Here Venice

Savona Porto Elettrico

Comitato Tutela Ambientale Genova Centro-Ovest

Spezia Via dal Carbone

Comitato Livorno Porto Pulito

Forum Ambientalista - Civitavecchia

Comitato per la Quietè Pubblica e la Vivibilità Cittadina di Napoli

Italia Nostra - Ancona

Associazione ambientalista Eugenio Rosmann - Monfalcone

Transport & Environment

Cittadini per l'aria onlus

SMOG SOPRA I LIMITI, SCATTANO I DIVIETI... MA NON NELLE ACQUE DI VENEZIA ...e intanto il Rio Novo è più inquinato della tangenziale di Mestre

Nei giorni scorsi è scattato prima l'allarme arancio e poi quello rosso ed il Comune di Venezia in base all'Accordo di Programma del Bacino Padano sulle misure di contenimento delle polveri sottili ha introdotto alcune restrizioni: al traffico veicolare stradale privato e commerciale; riduzione delle temperature di riscaldamento degli edifici; stop abbruciamenti all'aperto falò e fuochi di artificio (ma non ha bloccato in alcun modo i roghi del Panevin e dea Vecia che ha determinato i superamenti dei limiti di legge del 6 e 7 gennaio); stop allo spargimento di liquami.

Ma non si introduce alcuna restrizione al traffico acqueo a Venezia centro storico e nelle acque di competenza comunale della Laguna di Venezia. **Anche l'annunciata ordinanza relativa al traffico nel Rio Novo continua a rimanere chiusa nei cassetti del Comune di Venezia.**

Sembra che l'amministrazione comunale non voglia in alcun modo disturbare le varie lobby e limitare le attività che operano direttamente ed indirettamente nel settore turistico a Venezia centro storico.

Sull'inquinamento derivante da traffico acqueo in Laguna ricordiamo ancora una volta che:

In base all'ultimo studio dell'ARPAV (Progetto Apice-luglio 2013), le emissioni annuali di polveri sottili PM2,5 nel territorio del Comune di Venezia e in Laguna sono derivanti dai seguenti comparti:

**il traffico portuale commerciale emette il 19% di polveri sottili;
il traffico portuale passeggeri (traghetti e navi da crociera) il 12%;
il traffico acqueo locale (vaporetti, e altre imbarcazioni) il 14%,
per un totale del 45% sulle emissioni complessive di polveri sottili PM2,5.**

Gli altri comparti che producono polveri PM2,5 nel Comune di Venezia sono:

Produzione energia 20%
Traffico stradale 15%
Industria 12%
Riscaldamenti domestici 5%
Altre fonti 3%



NO
GRANDI NAVI

Come denunciavamo da anni la centralina per il monitoraggio della qualità dell'aria dell'ARPAV di Sacca Fisola (l'unica in Laguna) è assolutamente inadeguata anche per la sua localizzazione, mentre la nuova centralina installata sperimentalmente in Rio Novo sta dando risultati inquietanti: **Canal Grande e rii interni sono più inquinanti della tangenziale di Mestre e solo ora pare che il Comune intenda limitare il traffico in Rio Novo con l'annunciata Ordinanza ma che se sarà riservata solo a tale rio poco servirà.**

Una grande nave (da crociera o mercantile) inquina come 14.000 automobili, ma in inverno - con la stagione crocieristica ferma - sono altre le fonti di inquinamento tra riscaldamenti attivi e mezzi acquei di vario genere che contribuiscono ad esso per oltre il 14%. **Nostre rilevazioni effettuate in questi ultimi anni con l'Associazione tedesca NABU sulle polveri ultrasottili (di dimensioni inferiori al PM2,5) - le più pericolose per la salute - hanno dimostrato che in diverse parti della città si raggiungono livelli estremamente pericolosi.**

Tutti gli studi internazionali e nazionali sugli impatti sanitari cui sono esposte le popolazioni delle città portuali e costiere hanno dimostrato un aumento dei danni alla salute umana a carico dell'apparato respiratorio e cardiocircolatorio ed un incremento della mortalità in particolare per tumori polmonari.

Per quanto riguarda il traffico acqueo in città ed in Laguna chiediamo da diversi anni:

- **una efficiente rete di rilevazione degli inquinanti in Laguna e in centro storico;**
- **che le grandi navi da crociera si fermino fuori dalla Laguna;**
- **che tutte le banchine portuali vecchie e nuove, dentro e fuori della laguna, siano elettrificate per fornire energia elettrica alle navi in fase di attracco che devono tenere i motori spenti.**
- **che tutti i mezzi acquei circolanti in laguna e in città utilizzino carburanti a basso tenore di zolfo ;**
- **che tutti i mezzi acquei circolanti in Laguna e in città utilizzino le migliori tecnologie antiinquinamento attualmente a disposizione;**
- **rottamazione dei mezzi più inquinanti pubblici e privati, con contributi pubblici per la riconversione.**

Si è conclusa da poche settimane la COP24 - conferenza dell'ONU sui cambiamenti climatici provocati dall'effetto serra dovuto alle emissioni di CO2 - con risultati alquanto deludenti sui provvedimenti per limitare tali emissioni, segnaliamo che il traffico marittimo (il 3% del totale di emissioni di gas serra) non rientra nel computo oggetto degli accordi, in quanto non viene ascritto ad alcun Stato.

COMITATO NO GRANDI NAVI - LAGUNA BENE COMUNE

