

Oggetto: Consiglio Comunale straordinario del 20 settembre 2019 - ordine del giorno sul tema grandi navi in Laguna

premessso che

- Il grave incidente provocato a Venezia dalla nave Opera della compagnia MSC il 2 giugno scorso, e l'incidente sfiorato il giorno 7 luglio dalla nave Costa Deliziosa proprio di fronte a Piazza San Marco hanno messo in evidenza una volta di più quanto il transito delle grandi navi da crociera attraverso la Laguna e attraverso il Canale della Giudecca costituisca una minaccia non più tollerabile per la sicurezza della Città lagunare;
- A seguito di questi episodi almeno 10.000 persone hanno partecipato alla manifestazione indetta dal Comitato No Grandi Navi sabato 8 giugno per chiedere l'estromissione delle grandi navi dalla Laguna;
- parallelamente ha ripreso vigore il dibattito politico e istituzionale sulle soluzioni alternative al transito delle grandi navi attraverso il canale della Giudecca e in più in generale sui problemi della portualità;
- alcune delle ipotesi in discussione prevedono l'escavo dei canali lagunari, in particolare del canale dei Petroli e del canale Vittorio Emanuele III, nonché il possibile spostamento delle navi di maggiore dimensione nell'area di Porto Marghera-Fusina, o di porto San Leonardo. Tutte queste ipotesi andrebbero ad interessare direttamente il territorio del Comune di Mira, costituito per circa un terzo della sua estensione da laguna e barene, e pure attraversato dal canale dei Petroli;

considerato che

Oltre ai rischi di incidente, l'aumento del traffico di navi sempre più grandi, da crociera e non solo, sta determinando impatti ambientali considerevoli a carico della Città di Venezia e di tutto il sistema lagunare, soprattutto per quanto riguarda:

- L'inquinamento atmosferico: secondo un recente studio pubblicato dalla prestigiosa ong Transport & Environment, 203 navi da crociera che hanno navigato per i mari europei nel 2017 hanno inquinato più dei 260 milioni di auto che circolano nell'Unione Europea. Tra le 50 città più inquinate d'Europa per i fumi tossici emessi dal turismo di lusso dei giganti dei mari, dieci sono italiane: al terzo posto assoluto c'è Venezia, preceduta solo da Barcellona e Palma di Maiorca. Ogni anno, in media, 68 grandi navi stazionano nella laguna veneziana, per un totale di 8.000 ore in porto con i motori accesi e una conseguente emissione di 27.520 kg di ossido di zolfo, 600.337 kg di ossido di azoto e 10.961 kg di particolato. Tutto ciò in un contesto come quello della Pianura Padana, e in particolare quella veneta, dove l'inquinamento atmosferico raggiunge nei periodi critici livelli tra i più alti al mondo. Vale la pena ricordare l'allarme lanciato dall'Agenzia Europea per l'Ambiente nel 2018 secondo la quale in Europa oltre 420.000 persone muoiono ogni anno prematuramente a causa dell'esposizione agli inquinanti atmosferici e in particolare alle polveri sottili, di queste almeno 90.000 in Italia;
- L'erosione e la perdita di sedimenti dalla Laguna: secondo quanto riportato nell'Atlante della Laguna redatto dal Comune di Venezia, la laguna sud, prima dell'apertura del Canale dei Petroli, aveva una profondità media di poche decine di centimetri caratterizzata da velme e canali a bassa profondità; oggi invece la profondità si attesta in modo pressoché uniforme a -1,5-2 m. Analogamente l'estensione delle barene nella laguna è passata da circa 170 kmq all'inizio del '900 ai 105 kmq del 1970, ai 60 kmq del 2000, agli attuali 47 kmq. È ormai dimostrato come il fenomeno erosivo abbia subito una fortissima accelerazione proprio a causa dell'apertura di canali profondi, della modificazione delle bocche di porto (in particolare con la costruzione del MOSE), e dell'aumento progressivo dell'intensità del traffico e della dimensione delle navi. Tutto ciò trova ulteriore conferma nel recente studio del CNR e dell'Università di Venezia nel quale si afferma

che le onde prodotte dal passaggio delle navi dirette a Marghera in trent'anni ha portato all'erosione di un milione di metri cubi di sedimenti lagunari, lungo il canale dei Petroli;

- Il carico ambientale delle migliaia di turisti trasportati e di tutta la filiera produttiva e logistica che gravita intorno a questo genere di sistema turistico;

valutato che

- A seguito del naufragio della Costa Concordia il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti ha emanato, in data 2 marzo 2012 il D. M. n. 79, meglio conosciuto come "decreto Clini-Passera con il quale è stato stabilito il divieto di transito attraverso il bacino San Marco e il Canale della Giudecca delle navi merci e passeggeri aventi una stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate. Tale divieto doveva essere applicato a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento;

- In merito alle alternative fino ad ora presentate, l'unico progetto preliminare che ha ottenuto il parere favorevole con prescrizioni dalla Commissione Tecnica nazionale di Verifica di Impatto Ambientale, è quello denominato Venis Cruise 2.0 Nuovo Terminal Crociere di Venezia – Bocca di Lido proposto da Duferco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l (provvedimento del novembre 2016);

- l'originario progetto preliminare, proposto dall'Autorità Portuale di Venezia di "Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo" che prevedeva l'escavo e l'ampliamento di questo canale, è stato invece respinto dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale in data 2 dicembre 2016;

- Nel marzo 2015 la medesima Commissione si era espressa negativamente anche sul progetto di nuovo porto passeggeri nella zona industriale di Marghera utilizzando come via d'accesso il Canale dei Petroli. Per la commissione Via questo lavoro risultava incompleto perché non analizzava in modo approfondito e compiuto gli impatti ambientali sul contesto generale della laguna, né i rischi e le interferenze dovuti alla vicinanza dell'area destinata ai passeggeri rispetto alla zona industriale;

- Il Comune di Mira è membro del Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia (cd. Comitatore), e può dunque giocare un ruolo importante nell'addivenire a una soluzione di questo problema;

- Nella riunione del Comitatore del novembre 2017, il Sindaco in carica del Comune di Mira si è espresso a favore dell'ipotesi generale di spostare almeno in parte le grandi navi a Marghera, ma in realtà nelle linee programmatiche dell'Amministrazione Comunale per il periodo 2017-2022, approvate con Delibera di Consiglio Comunale n. 57/2017, non vi è alcun riferimento al tema "grandi navi" e alle implicazioni che questo può avere per il territorio di Mira. Parimenti non risulta che il Consiglio Comunale di Mira abbia mai espresso una posizione in merito;

valutato inoltre che

- Tutte le politiche di programmazione e pianificazione devono necessariamente tenere in considerazione le conseguenze dei cambiamenti climatici. Nello specifico, secondo l'ultimo Rapporto speciale pubblicato dall'IPCC nel novembre 2018, un aumento di 2°C farà salire i livelli medi del mare tra 0,30 e 0,93 metri entro il 2100.

Con questo scenario, se si vuole garantire al Porto di Venezia la normale funzionalità ed attività anche nei prossimi decenni alcune strutture portuali dovranno essere spostate verso il mare oltre la linea di confine delle strutture del MOSE. Infatti, tra qualche decina di anni le paratoie del MOSE (ammesso che queste entrino realmente in funzione) dovranno essere mantenute alzate per molti giorni all'anno, se non quasi ogni giorno, per evitare che Venezia venga letteralmente sommersa dalle acque. Tutto ciò senza considerare che allo stato attuale delle politiche di contenimento del riscaldamento globale effettivamente attuate, l'aumento medio della temperatura atmosferica è stimato intorno +4-5°C al 2100;

ritenuto che

- Il problema del transito delle grandi navi attraverso la Laguna di Venezia debba essere risolto con estrema urgenza e in modo definitivo; perdere ulteriore tempo significherebbe infatti lasciare la situazione attuale invariata;
- il regime transitorio previsto dal decreto Clini-Passera non ha più ragione di essere poiché la deroga al divieto di passaggio delle navi al di sopra delle 40.000 t.s.l. può operare solo in assenza di alternative al predetto passaggio, mentre già da tempo esiste un progetto alternativo con una valutazione di impatto ambientale approvata;
- le varie ipotesi progettuali che prevedono il transito e lo stazionamento delle grandi navi all'interno della Laguna non sono compatibili con il significativo aumento del livello del mare che si determinerà a causa dei cambiamenti climatici; né sono sostenibili perché andrebbero a minare ulteriormente un sistema ambientale già pesantemente destabilizzato. In particolare gravi sarebbero le ripercussioni in termini di aumento dei fenomeni erosivi, nonché di diffusione di inquinanti derivati dai fanghi provenienti dall'escavazione o ricalibratura dei canali lagunari;
- lo spostamento delle grandi navi a Marghera pone infine seri problemi anche per quanto riguarda i rischi dovuti al transito delle grandi navi nelle vicinanze di impianti industriali sottoposti alla Direttiva Seveso III e alla sovrapposizione con i traffici commerciali;

tutto ciò premesso e considerato Il Consiglio Comunale di Mira delibera

1. di approvare la premessa quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che qui di seguito s'intende integralmente riportata;
2. di richiedere al Governo e all'Autorità Portuale che sia data finalmente piena attuazione al divieto di transito alle navi con stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate così come previsto dal D. M. n. 79/2012;
3. di sostenere unicamente le ipotesi progettuali che abbiano minore impatto ambientale e che comunque prevedano l'estromissione delle grandi navi dalla Laguna di Venezia; contestualmente di esprimere parere non favorevole alle ipotesi cosiddette intra-lagunari;
3. di richiedere al Governo, all'Autorità Portuale e agli altri Enti ritenuti competenti di agire in ogni caso e in modo urgente per ridurre l'inquinamento atmosferico nell'ambito portuale veneziano imponendo alle navi da crociera, alle petroliere, alle navi porta containers e ai traghetti l'obbligo di:
 - utilizzare carburante con contenuti di zolfo inferiore allo 0,1%
 - utilizzare le migliori tecnologie per ridurre al massimo la produzione ed emissione di inquinanti (filtri, catalizzatori, motori di nuova generazione);
 - monitorare tutti gli inquinanti emessi alla bocca di fumaiolo durante il transito e lo stazionamento all'interno della Laguna di Venezia;
4. di richiedere all'Autorità Portuale di attivarsi nei modi ritenuti opportuni affinché le banchine portuali siano attrezzate per la fornitura di energia elettrica da terra alle navi in fase di ormeggio;
5. di richiedere ad ARPAV l'implementazione della rete di monitoraggio dell'aria nell'area lagunare, nei Comuni contermini, nella zona portuale e nel centro storico di Venezia;
6. di impegnare il Sindaco e l'amministrazione comunale:
 - a trasmettere il presente provvedimento al Governo, alla Regione Veneto, ad ARPAV, all'Autorità Portuale, a tutti i Comuni della gronda lagunare;
 - ad assumere e rappresentare quanto espresso con la presente deliberazione anche in sede di Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia.

Mira, 20 settembre 2019

I consiglieri e le consigliere: