

INTRODUZIONE

Nel Comune di Venezia ci sono aree che per le loro caratteristiche geografiche ed infrastrutturali(vicinanza a grandi arterie stradali come il Passante,nodi stradali di attraversamento verso i grandi centri commerciali, presenza di aree portuali e industriali), sono grandi produttori di polveri sottili, che se da un lato si distribuiscono in tutto il catino della pianura padana, dall'altro attaccano pesantemente la salute della popolazione che vive a ridosso di queste fonti inquinanti.

Marghera , Terraglio, Cipressina, via Miranese, si contendono il triste primato nel superamento dei giorni di sfioramento della soglia di 50 microgrammi per metro cubo di PM10.

Servono azioni su vasta scala del governo sul tema dell'efficienza energetica,della mobilita' sostenibile, delle fonti energetiche utilizzate dalle centrali elettriche etcc, ma servono anche azioni concrete ed incisive da parte della Regione del Veneto, della Citta' Metropolitana e del Comune di Venezia.

Il piano di contenimento degli inquinanti varato dal Comune Venezia il mese scorso non affronta i nodi centrali nella lotta al PM10. Noi proponiamo azioni locali specifiche, non procrastinabili nel tempo e utili a combattere, a livello locale, questa complessa e situazione.

UN PERICOLO PER LA SALUTE

Parliamo di una situazione grave e pericolosa per la salute dei cittadini, vogliamo affrontare una questione sanitaria che interessa in modo pesante la nostra città, in particolare a partire dal dato di rilevamento di una centralina e dagli studi e dai dati riportanti da rilevanti osservatori come Arpav, Legambiente ed altri.

Arpa Veneto illustra in un suo studio cos'è il PM: si tratta del “termine generico con il quale si definisce un mix di particelle solide e liquide (particolato) che si trovano in sospensione nell'aria. Il PM può avere origine in particolar modo dai processi di combustione e dal traffico veicolare. Esiste, inoltre, un particolato di origine secondaria che si genera in atmosfera per reazione di altri inquinanti come gli ossidi di azoto, il biossido di zolfo, l'ammoniaca ed i Composti Organici Volatili”.

Specifica anche quali sono i rischi di carattere sanitario legati alla presenza di queste sostanze nell'aria delle nostre città: **“gli studi epidemiologici hanno mostrato una correlazione tra le concentrazioni di polveri in aria e la manifestazione di malattie croniche alle vie respiratorie,** in particolare asma, bronchiti, enfisemi. A livello di effetti indiretti inoltre il particolato agisce da veicolo per sostanze ad elevata tossicità, quali ad esempio gli idrocarburi policiclici aromatici ed alcuni elementi in tracce. Le particelle di dimensioni inferiori costituiscono un pericolo maggiore per la salute umana, in quanto possono penetrare in profondità nell'apparato respiratorio”.

Per questo motivo viene attuato il monitoraggio ambientale di PM10 e PM2.5 che rappresentano, rispettivamente, le frazioni di particolato aerodisperso aventi diametro inferiore a 10 µm e a 2.5 µm.

In un articolo del 3 dicembre 2016 il Corriere del Veneto pone una soglia di circa 3.000 morti all'anno nella nostra regione a causa della qualità dell'aria, riprendendo uno studio di Legambiente, e ricordando che il numero di decessi nell'intera pianura padana annualmente è di circa 10.000 unità. La nostra pianura è una delle aree del pianeta a maggior rischio di tumore a causa del mix di sostanze cancerogene che inquinano costantemente da anni l'aria che respiriamo.

LO STATO DELL'ARIA

Parliamo dunque di un problema enorme legato allo sviluppo delle nostre città, che condiziona i cambiamenti climatici, che trasforma in maleducazione ciò che respiriamo ogni giorno; il Corriere del Veneto lo definisce, nell'articolo prima citato, un problema grande come un Boeing 747 parcheggiato nel salotto di casa, e quindi di difficile risoluzione.

Le soglie di concentrazione in aria delle polveri fini PM10 permettono di inquadrare il problema e sono stabilite dal D.Lgs. 155/2010 e calcolate su base temporale giornaliera ed annuale. Si hanno di due soglie di legge: **Valore Limite (VL) annuale per la protezione della salute umana di 40 µg/m³; Valore Limite (VL) giornaliero per la protezione della salute umana di 50 µg/m³ da non superare più di 35 volte/anno.** Le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria della rete regionale ARPAV misurano quotidianamente questi dati.

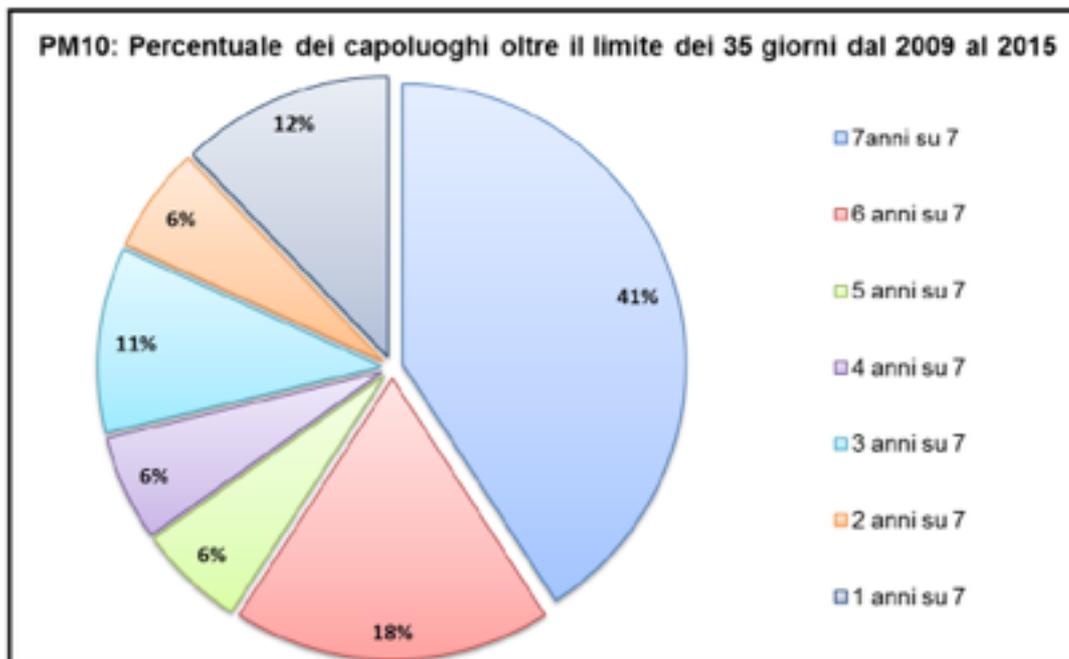
Ma partiamo da un inquadramento più vasto: l'area della pianura padana è la macroregione maggiormente interessata in Italia dall'inquinamento dell'aria causato dalle sostanze già viste: **Pavia** (Piazza della Minerva) con **114 giorni**, **Vicenza** (Quartiere Italia) con **110**, **Milano** (Senato) con **101** e **Torino** (Rebaudengo) con **99** sono le città in testa alla classifica stilata da Legambiente per il 2016 e che **hanno superato la soglia dei 35 giorni consentiti per legge nel 2015.**

Le alpi alle spalle che fermano i venti e condizionano il meteo, le aree densamente industrializzate, una urbanizzazione tra le più spinte d'Europa queste sono le condizioni generali della nostra vasta regione padana, ma scendendo ad una scala inferiore le condizioni generali non cambiano, abbiamo già visto come **nel Veneto** la situazione sanitaria sia drammatica e deriva direttamente dallo stato dei rilievi che mette in luce come, **nel 2015, oltre il 92% delle centraline urbane monitorate ha superato il limite dei 35 giorni** consentiti (in particolare tutte le centraline delle città di Padova, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza), **in Lombardia l'84%** delle centraline urbane, **in Piemonte l'82%** delle stazioni di città, **il 75% delle centraline in Emilia-Romagna.**

Effettuando uno zoom sull'area urbana di Venezia si rileva come **la centralina urbane di Via Beccaria abbia raggiunto nel 2015 il numero di 91 sforamenti oltre il limite massimo dei 35 giorni** previsti dalla legge vigente (D.Lgs. 155/2010), piazzandosi all'ottavo posto nazionale e superando di gran lunga le peggiori stazioni di grandi città come Napoli, Palermo e Roma.

UN'EMERGENZA CRONICA

I dati visti nel paragrafo precedente sono riferiti al 2015 ma va ricordato che la situazione si ripete ormai da anni, vi sono infatti 27 città che negli ultimi sette anni hanno sempre superato la soglia di sfioramento dei 35 giorni annui (il 41% del campione visionato da Legambiente), vi sono 12 città che tale limite lo hanno superato per sei anni su sette (il 12%), quattro città (il 6%) lo hanno superato per cinque anni su sette.



Percentuale delle città che dal 2009 al 2015 hanno almeno una volta superato il limite per il PM10 di 35 giorni all'anno con una concentrazione media giornaliera superiore ai 50 microgrammi per metro cubo. Dato riferito alle sole centraline di fondo e traffico urbano.

Venezia rientra nell'ambito delle città che hanno sette sfioramenti del limite annuo negli ultimi sette anni, non si tratta di un problema nuovo ne semplice, si tratta di una questione che è ormai cronica e che necessita di un set di interventi articolato che le amministrazioni comunali che si sono succedute hanno provato ad applicare senza risultati evidenti, per vari motivi, o che hanno rinunciato quasi completamente ad applicare.

LE PROPOSTE DAL COMITATO

Considerata la situazione illustrata nelle note precedenti e viste le blande, se non inesistenti azioni locali nel corso del 2015 e 2016, come Comitato siamo a proporre iniziative da sviluppare immediatamente sul territorio del Comune di Venezia affinché si attivi un percorso di mitigazione e di allertamento sanitario della popolazione; come abbiamo visto si tratta di una situazione complessa che interessa un'area vasta ma sia a livello regionale con il piano di tutela e risanamento dell'atmosfera, sia a livello locale con il coordinamento della Città Metropolitana e con la pianificazione e gli interventi specifici del Comune non si hanno interventi strategici o continuativi in grado di mettere un segno positivo nella lotta a questa grave situazione.

Noi proponiamo:

GLI INTERVENTI DI PREVENZIONE DEL RISCHIO SANITARIO

1. Attivare una **campagna di monitoraggio sulla salute dei cittadini veneziani** completando l'indagine epidemiologica già attivata nel 2010 e raccogliendo i dati per il periodo dal 2010-2016. Questa campagna di raccolta dei dati potrà mettere in luce lo stato di salute dei cittadini che vivono a ridosso dei grandi assi viari in particolare della tangenziale, allargando la raccolta dei dati alle neoplasie e crisi d'asma tra i bambini. La ricerca promossa dal Comune di Venezia nel 2010, per il periodo 2002-2009 indicava "un aggravamento della frequenza delle malattie croniche dell'apparato cardiorespiratorio nella popolazione a più alto rischio di esposizione, equivalente a circa 300 casi di malattia sui 5 mila cittadini che vivono a ridosso dell'infrastruttura. Lo smog riversato in atmosfera dal traffico della tangenziale provoca un maggior numero di cardiopatie ischemiche(+12%) bronchiti croniche(+8%) diabete(+14%)".
2. Il sito di Arpav riporta quotidianamente una previsione dello stato dell'aria http://www.arpa.veneto.it/previsioni_inquinanti/pm10/html/index.php, e le indicazioni per le tendenze nei giorni successivi. Questi dati vanno resi pubblici per permettere alla cittadinanza di conoscere le **PREVISIONI DELLA QUALITA' DELL'ARIA CHE RESPIRIAMO**

Fino a giovedì l'atmosfera manterrà caratteristiche poco favorevoli dispersione atmosferica. La qualità dell'aria sarà generalmente scadente, localmente pessima.

Concentrazione media ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) più elevata registrata per zone il giorno domenica 04 dicembre									
	Val Belluna	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza	Alta pianura	Bassa pianura e Litorale
Stazione	Area feltrina	Q.re Mandria	np	TV S.Agnese	v. Tagliamento	C.so Milano	Q.re Italia	Conegliano	Colli Euganei

Concentrazione	40	44	np	41	32	57	49	41	27
----------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----

3. Avvisare la popolazione ad ogni superamento del Valore Limite (VL) giornaliero per la protezione della salute umana di 50 µg/m³, in quanto portatore di rischio per la salute pubblica, si deve fare attivare un sistema di informazione immediato alla cittadinanza che permetta sulla base di strumenti diversificati di allertamento di poter predisporre comportamenti adeguati alla situazione. In particolare pensiamo al **sistema SIMAGE (sistema integrato per il monitoraggio ambientale e la gestione emergenze)** attualmente funzionale a rischio industriale, che può essere ampliato per il rischio d'inquinamento dell'aria da PM10 e le altre sostanze monitorate da Arpav.

4. Campagna di diffusione dei comportamenti adeguati da tenere in caso di superamento del Valore Limite (VL) giornaliero per la protezione della salute umana di 50 µg/m³, in particolare rivolta alle fasce di popolazione a maggior rischio di contrarre malattie legate all'inquinamento: **bambini ed anziani.**

LE PROPOSTE DI GESTIONE DELLE EMERGENZE

5. Un piano complessivo di coordinamento comunale per l'emergenza PM10 da proporre anche al tavolo competente per coordinamento della Città Metropolitana. Azioni coordinate e guidate dal Sindaco Metropolitano per l'intera area provinciale che **garantiscano effetti di più ampia scala.**

6. Un piano guida per l'utilizzo della tangenziale che contempli come misure immediate, nel caso di **superamento del limite giornaliero di PM10** rischioso per la salute umana , **la riorganizzazione dei flussi in entrata-uscita di alcuni svincoli in modo da dirottare vettori di traffico verso altre direttrici.** Ricordiamo che la tangenziale di Mestre, nonostante l'apertura del passante, sulla base dei dati della Cav che la gestisce fa circolare circa 100 mila automezzi pesanti e leggeri al giorno, quantità che nella letteratura scientifica internazionale è ritenuta un fattore di rischio per la salute degli abitanti residenti in prossimità delle strade ad alto scorrimento

7.Deviazione del traffico urbano di attraversamento nelle aree maggiormente interessate dalle emissioni inquinanti, in particolare per l'area di Marghera si richiede lo spostamento del traffico dalla direttrice via Paolucci, via Calvi, Via Trieste chiedendo che l'attraversamento del quartiere non avvenga, e i veicoli vengano dirottati lungo gli assi viari esterni.

8.Limitazione del traffico veicolare fino al 30 aprile 2017 per tutti gli:

- autoveicoli alimentati a **GASOLIO**: Euro 0, Euro 1, Euro 2 ed Euro 3;
- autoveicoli alimentati a **BENZINA**: Euro 0;
- intervenire ogni qualvolta che ci sia il superamento segnalato dalla centralina Arpav del limite di sicurezza sanitaria dei 50 microgrammi metro cubo di aria indipendentemente se il superamento sia superiore o inferiore ai 35 giorni annuali.
- **Programmare una limitazione per tutti i veicoli a gasolio come ormai scelgono di fare alcune delle maggiori città mondiali.**

9.Interventi di lavaggio delle strade frequenti perché è ormai dimostrato come sia possibile ridurre l'impatto ambientale delle polveri inquinanti evitando la loro dispersione pulendo regolarmente le strade, soprattutto con le nuove tecniche di cui dispongono le spazzatrici e pulitrici stradali effettuato con spazzole rotanti e acqua, più o meno trattata, soprattutto nelle ore notturne. Chiediamo interventi mirati nelle zone ad elevata ricaduta di polveri sottili con lavaggi da attivare alla segnalazione superamento limite del PM10 giornaliero.

10.Attivazione della tariffa speciale ACTV Ecobus24 applicata attualmente solo nelle giornate due giornate annuali di domeniche ecologiche in una forma stabile che scatta automaticamente **ogni volta che si supera per il PM10 il limite di legge** delle 35 giorni\anno, con biglietti di trasporto illimitati per tutte le fasce ad un prezzo sociale.

11.Comune e Autorità portuale intervengano subito sull'inquinamento da traffico acqueo che incide per il 44% sulle emissioni PM10. Ricordiamo brevemente che navi e trasporto acque passeggeri incide, secondo Arpav, sia nella produzione delle micidiali PM2,5 (polveri estremamente sottili) sia

per la produzione di PM10. Oltre a ribadire la necessità di allontanare le grandi navi dall'ambito lagunare, proponiamo subito almeno l'uso di carburanti con bassi contenuti di zolfo e applicazione di tecnologie a bordo delle navi e a terra di filtri e catalizzatori

12. Ricordiamo per concludere il **principio derivante dalle direttive comunitarie che «chi inquina paga»**. Ciò significa che chi provoca un danno ambientale ne è responsabile e deve farsi carico di intraprendere le necessarie azioni di prevenzione o di riparazione e di sostenere tutti i costi relativi. Il nostro territorio è stato interessato in questi mesi da nuovi progetti industriali come il tentativo di riapertura dell'inceneritore, opere viarie per il grande traffico di attraversamento come la Vallenari bis, spostamento grandi navi in zona industriale. Le autorizzazioni emesse dovranno i principi basilari comunitari in ordine alla responsabilità e la normativa vigente nazionale