

Egregio signor Sindaco, di Venezia e della Città Metropolitana, sono ormai passati sei mesi dagli **“Stati generali sulla Mobilità acquea e moto ondoso”**, tenutisi lo scorso 14 novembre al Polo Nautico di San Giuliano, a seguito dei quali sono state da noi presentate, e presumiamo anche dagli altri partecipanti, proposte sulla gestione del traffico acqueo. **Sarebbe nostro interesse capire quali saranno i passi successivi che verranno messi in atto e conoscere le proposte che sono state avanzate da parte dei vari portatori di interesse.**

A oggi la situazione del traffico acqueo a Venezia e in Laguna permane molto pericolosa; i natanti superano impunemente i limiti di velocità mettendo di continuo a rischio la sicurezza delle altre imbarcazioni, anche in spregio alle più elementari regole di civiltà e convivenza. Gli scarsi controlli delle autorità non sono percepiti come deterrente e il dissesto delle rive e degli edifici prosegue sotto gli occhi di tutti.

La fragilità di Venezia, e la necessità di cure e di **salvaguardia** è stata più volte evidenziata anche da Papa Francesco durante la sua visita in città lo scorso 28 aprile.

Ci preme anche evidenziare che:

### 1. Emendamento “barcavelox”

- l’approvazione dell’emendamento che dovrebbe normare l’utilizzo dei sistemi di controllo, anche da remoto, nella Laguna di Venezia non vedrà la luce prima della fine di luglio;
- ai fini dell’operatività dell’emendamento, dovranno essere definiti dal MIT i criteri di taratura, approvazione e omologazione degli strumenti da utilizzare in ambito acqueo;
- l’emendamento prevede che alla velocità rilevata con lo strumento si applichi una riduzione di 2 Km/h. Nella definizione dei limiti di velocità si dovrà tenere conto che, basandosi sui dati delle misurazioni dell’altezza delle onde prodotte dalle imbarcazioni effettuate nel 1993 (Commissione moto ondoso del Comune di Venezia) le altezze d’onda prodotte subiscono aumenti anche del 181% (da 5 a 7 Km/h) e che la stessa commissione “consigliava” nella relazione finale che l’altezza d’onda max. fosse di 10 cm per i canali interni e perimetrali (limiti fino a 11 km/h).

### 2. Qualità dell’aria

- In base ai rilievi dell’unica centralina di traffico presente a Venezia insulare, la centralina del Rio Novo, risulta che la qualità dell’aria in Venezia insulare non è diversa da quella della terraferma ma per quanto riguarda i rilievi del NO<sub>2</sub> la centralina risulta addirittura essere la peggiore del Veneto e negli anni 2017, 2018 e 2019 tra le peggiori d’Italia, sfiorando i limiti massimi annuali (nel 2019 era al 9° posto). Dal 2020 i valori rilevati sono rientrati, grazie alle ordinanze comunali, che hanno ridotto il traffico in Rio Novo, spostandolo su altri rii e canali. Sarebbe opportuno installare altre centraline di controllo negli altri canali per verificare il sicuro peggioramento dell’aria.
- Nella delibera N° 10 del 15 febbraio scorso, il Consiglio Comunale ha approvato il progetto per la realizzazione di un “interporto merci” lungo il canale di San Giuliano a Mestre. Evidenziamo a tal proposito che, come già precedentemente da noi indicato nelle osservazioni al PUMS, spostare l’interscambio merci da una zona baricentrica (Tronchetto o in alternativa San Basilio) ad aree periferiche di contorno, comporterà sicuramente un aumento oltre che del moto ondoso anche delle

emissioni in atmosfera e in particolare dell'NO<sub>2</sub>. Il trasporto su camion rispetta limiti di emissioni e utilizza filtri che hanno ridotto notevolmente, rispetto i natanti, la produzione di questo inquinante.

- I limiti attuali per l'NO<sub>2</sub> passeranno nei prossimi anni, in base alle Linee Guida dell'OMS del 2022, dai 200 µg/m<sup>3</sup> ai 25 µg/m<sup>3</sup> di media giornaliera, e dai 40 µg/m<sup>3</sup> ai 10 µg/m<sup>3</sup> di media annuale. Riteniamo che di questo il PUMS ne debba tener conto!

### 3. Moto ondoso e sicurezza della navigazione

- Risulta **urgente definire le altezze d'onda max che gli scafi possono produrre per le varie tipologie di canali**, in modo da assegnare limiti di velocità "premiali" per gli scafi meno impattanti.
- Vista la mozione approvata dalla IV Commissione del Consiglio Comunale, chiediamo di attivare al più presto una nuova campagna di misurazione delle altezze d'onda prodotte dagli scafi attualmente in circolazione, in modo da poter consentire limiti maggiori agli scafi più performanti. Le misurazioni degli scafi dei mezzi ACTV e di alcuni taxi e granturismo sono ferme al lontano 1993 mentre le imbarcazioni che attualmente solcano le acque Lagunari sono completamente cambiate.
- Ribadiamo che l'unico sistema per poter garantire il controllo della velocità, e quindi del moto ondoso, e della sicurezza della navigazione all'interno della Laguna di Venezia sia quello di integrare i **sistemi AIS (GPS con trasmissione dati in VHF), DGPS (Differential Global Positioning System – GPS con trasmissione dati su rete cellulari) e Si.Sa. (basato su controllo con telecamere)**. L'attuale sistema Si.Sa. riguarda i soli canali principali del centro storico all'interno di un'area di meno di 5 km<sup>2</sup> sui 550 km<sup>2</sup> della Laguna.

Chiediamo il massimo impegno delle Autorità locali, Comune, Città Metropolitana, Regione Veneto e Autorità per la Laguna perché richiedano di far inserire nella nuova Legge Speciale di Venezia, oltre ai finanziamenti per le opere di manutenzione e ripristino, anche REGOLE, LINEE GUIDA e DIRETTIVE ai fini di una vera SALVAGUARDIA della CITTÀ e della sua LAGUNA ritornando a considerare la SPECIFICITÀ di VENEZIA **introducendo per i natanti circolanti nella Laguna di Venezia limiti delle emissioni e tempistiche per la revisione dei motori, regole generali sul rumore e sugli scarichi** come d'altronde previsto dalla prima Legge Speciale di Venezia del 1973.

**RICORDIAMO CHE GLI AUTOVEICOLI DI VENEZIA SONO LE BARCHE, 51 anni di "dimenticanza" sono troppi!**