



COMUNE DI GENOVA

**MOZIONE COMPRENSIVA DI EMENDAMENTI
APPROVATA DAL CONSIGLIO COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 28 GIUGNO 2016**

OGGETTO: Monitoraggio dell'esposizione della popolazione ad inquinanti tossici, tutela ambientale e della salute umana nelle aree industriali delle riparazioni navali ed insediamenti abitativi adiacenti.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- con Determinazione dirigenziale n.2939 del 16/07/2014 la Provincia di Genova ha rilasciato alla Azienda San Giorgio del Porto S.p.A. Autorizzazione Integrata Ambientale per l'esercizio di attività di riciclaggio navi nell'ambito del Porto di Genova, nell'area delle Riparazioni Navali e nel Porto di Voltri, specchio acqueo all'interno della diga foranea;

- questo tipo di lavorazione in quanto trattamento di rifiuti pericolosi con potenzialità superiore a 10 tonnellate/giorno rientra nella categoria 5.1 dell'elenco di cui all'allegato VIII alla parte II del D. Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, ed il rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale è subordinata alla messa a punto di un Piano di Monitoraggio e Controllo (PMC) relativo agli inquinanti di specifiche categorie (rumore, emissioni, rifiuti, scarichi in atmosfera, in acqua e in ambiente marino), è inoltre disposto che annualmente, entro il 31 maggio dell'anno successivo a quello di riferimento, l'Azienda debba trasmettere alle autorità competenti e all'ARPAL una sintesi dei risultati del piano di monitoraggio e controllo relativo all'anno solare precedente ed una relazione che evidenzi la conformità dell'esercizio dell'impianto alle condizioni prescritte dalla presente Autorizzazione Integrata Ambientale. I dati espressi durante tale relazione dovranno essere riferiti alla singola nave demolita;

- la pratica di smaltimento delle navi in alcune nazioni (Bangladesh, India, Pakistan, Cina), presso siti privi delle più elementari norme di sicurezza e di protezione della salute umana, ha determinato devastazioni dell'ambiente naturale e danni ingenti per la salute umana, tanto che uno di questi presso villaggio di Alang, presso la Baia di Khambhat, India è stato descritto come: *"a place where ships come to die and men die with them"*;

- l'assenza di standard di sicurezza e di protezione ambientale che, accanto al basso costo della manodopera incrementa il margine di profitto

delle società disarmatrici, rendono accattivanti ancora oggi questi siti, anche per armatori europei che vi accedono tramite l'intervento di "cash-buyer", cioè intermediari che acquisiscono le navi al fine di rottamarle presso stati non comunitari, pratica riconosciuta come legale dal regolamento europeo e che ha avuto come effetto la totale scomparsa dei cantieri di riciclaggio navale nel nostro continente: nel 1977 in Europa erano attivi per lo smantellamento navale oltre 1.200 cantieri, di cui 229 in Italia, nel 2008 ne era rimasto solamente uno; quelli italiani hanno chiuso dopo il 2000. (Shipbuilder's Association of Japan, 2009 – citato in Ship breaking and recycling industry in Bangladesh and Pakistan, World Bank, December 2010);

- nel 2013 con il Regolamento europeo 1257, la UE, recependo le indicazioni della Convenzione di Hong Kong del 2012, che si era posta l'obiettivo di porre fine alla "deregulation" nella pratica di smaltimento delle navi, ha emanato il "Regolamento relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n° 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE": tale regolamento ha lo scopo di rafforzare la sicurezza, la protezione della salute umana e la tutela dell'ambiente marino durante "l'intero ciclo di vita della nave", non prescrive la bonifica da materiale tossici preventiva alla demolizione, ma impone di destinare le navi battenti bandiera UE verso impianti di riciclaggio delle navi che aderiscono a norme di sicurezza del lavoro, tutela ambientale e smaltimento dei rifiuti;

- la suddetta normativa ha posto il problema dello sviluppo di un settore dello smaltimento navale rigorosamente aderente alle norme di protezione navale, in siti controllabili collocati entro confini comunitari e da tempo attivi nell'ambito delle riparazioni navali; a tal fine vengono indicati i requisiti necessari all'inserimento nell'elenco europeo dei siti accreditati (autorizzazione da parte delle autorità nazionali competenti, sicurezza e compatibilità ambientale, operatività in strutture edificate, attuazione di sistemi, procedure e tecniche di gestione e monitoraggio che hanno lo scopo di prevenire, ridurre, minimizzare e laddove possibile eliminare i rischi per la salute dei lavoratori e di coloro che vivono in prossimità degli impianti e i rischi per l'ambiente connessi a questo tipo di lavorazione, predisposizione di un piano di riciclaggio delle navi, adozione di strumenti di prevenzione degli effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente, dimostrazione del controllo di eventuali rilasci, particolarmente nelle zone intercotidali, etc.);

Assunto che:

- le attività di riparazione e smaltimento navale generano emissione di sostanze altamente nocive per l'ambiente e la salute dell'uomo: nel novembre 2010 l'OCSE (GT6) ha inviato ai Governi una relazione sulla tipologia delle sostanze gravemente tossiche emesse in atmosfera dalle lavorazioni che vengono effettuate nei cantieri navali di costruzione, manutenzione e riparazione; tale relazione si affianca ad un analogo

elenco pubblicato nel 2003 dall'ente federale statunitense E.P.A. (Environmental Protection Agency);

- le sostanze individuate dai due Enti sono: composti del Cromo, del Nichel, del Manganese, del Rame, Ethylbenzene, Xileni(Isomeri), composti del Piombo, 1,2,4, trimethylbenzene, Methyl Ethyl Chetoni, Methylisobuthyl Chetoni, Metanolo, Toluene, Formaldeide, Metilcloroformio, Dibuthylphtalate,1,2,Dicloroetano.Glycol Ethers,Etilene glicole, Monobuthyl ether, Cadmio, Mercurio, POM (composti aromatici policiclici), PAH (Idrocarburi policiclici aromatici), Benzene, composti dell'Arsenico, Tetracloroetilene, Tricloroetilene. Inoltre a questi composti l'OCSE ha aggiunto: ossidi di Ferro, ossidi di Zinco, Cobalto, particolato, Ozono, Alluminio, Bario, Tributilstagno, Berillio, Silice amorfa, Silice cristallina, Argento, Titanio e Vanadio. Il Gruppo di Lavoro GT6 ha confermato la relazione nel gennaio 2016. Per tali motivi l'UE ha inserito a partire dal 2013 le attività dei cantieri navali nella legislazione ambientale per l'industria pesante;

- alcune di queste sostanze sono state classificate come agenti cancerogeni o teratogeni per l'uomo o come probabili/possibili cancerogeni umani dalla Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (McGregor et al. 1998, vedi Elliot et al. 1996), altre sono state messe in relazione a patologia degenerativa a carico in particolare del sistema nervoso ed endocrino, gli organi scientifici nazionali ed internazionali (Istituto superiore di Sanità, IARC International Agency for Research on Cancer, NPT National Toxicology Program, OSHA-Z -Occupational Safety and Health administration) riconoscono a vario titolo queste sostanze come direttamente correlate all'insorgenza di patologie acute e croniche, degenerative o neoplastiche, i cui effetti si manifestano, con tempi di latenza anche molto lunghi, per esempio è osservazione scientifica che lo sviluppo di mesotelioma, malattia professionale tipica dei lavoratori dei cantieri di costruzione e riparazione navale, possa verificarsi anche a trent'anni di distanza dall'esposizione (Agency for Toxic Substances and Disease Registry, 2001; Lanphear and Buncher 1992) e anche su familiari "non direttamente esposti" di lavoratori dei cantieri navali (Ann. Ist. Super. Sanità, 1992);

Visto che:

- le lavorazioni effettuate presso i cantieri di riparazioni navali significative in relazione all'emissione di sostanze tossiche per l'ambiente e la salute dell'uomo sono la verniciatura, il lavaggio chimico con solventi, le saldature elettriche, il taglio termico e a freddo, le operazioni di sabbiatura o blasting; dall'attività di saldatura elettrica vengono emessi in particolare Cr, Ni e Mn come polveri e fumi, dall'attività di taglio termico vengono rilasciati Piombo, Cadmio, Mercurio, CO, PCB, NO, NO2 ecc., dalla lavorazione meccanica dei metalli derivano in particolare PTS (polveri totali sospese), PM10 (materie particolate di diam < 10 micron), metalli

pesanti (As, Ni, Cd, Pb, Mn, Fe, Cr, Al, Sn e loro composti); molte evidenze scientifiche trattano del trasporto da parte del vento della contaminazione metallica emessa dalle operazioni di cui sopra, a partire dalla velocità di 1 m/sec.(dati OCSE, EPA);

- il D.lgs 20/05/1991 (criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria) definisce la polvere sedimentabile come costituita da materiale particolato a granulometria molto elevata, che sedimenta sotto l'azione del campo di gravità; il d.lgs 155/2010 (attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa all'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) definisce la Deposizione totale come la massa tot di sostanze inquinanti che in una data area e in un dato periodo è trasferita dall'atmosfera al suolo, alla vegetazione, all'acqua agli edifici e a qualsiasi altra superficie (compreso gli organismi animali) indica gli strumenti e le modalità di campionamento e i criteri di valutazione con analisi chimiche di diverso tipo; il D.Lgs 12/12/2012 introduce, per la determinazione della qualità dell'aria ambiente, stazioni speciali di misurazione delle deposizioni di mercurio, benzo(a)pirene, arsenico, cadmio, nichel e gli IPA (idrocarburi policiclici aromatici) di rilevanza tossicologica, la cui rilevazione è disciplinata del decreto del Ministero per l' Ambiente del 29/11/2012;

- con la direttiva 2004/17/CE, concernente l'arsenico, il cadmio, il nichel, mercurio e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente, il Parlamento e il Consiglio europeo segnalano che gli effetti di queste sostanze sulla salute umana, attraverso la catena alimentare, e sull'ambiente nel suo complesso sono dovuti alle concentrazioni nell'aria ambiente e alla deposizione, pertanto è necessario valutarne l'accumulo sul suolo; seppure gli stati membri venissero invitati a promuovere la ricerca degli effetti delle suddette sostanze sulla salute umana e l'ambiente, segnatamente attraverso la deposizione, la normativa nazionale italiana non ha ad oggi recepito la raccomandazione;

- in assenza di normativa specifica nazionale sulle ricadute di metalli pesanti, in considerazione della gravità degli effetti da essi provocati sulla salute umana e sull'ambiente, l'Istituto Superiore di Sanità consiglia di fare riferimento agli standard europei (UNI EN 15980: qualità dell'aria-determinazione della deposizione di idrocarburi policiclici aromatici; UNI EN 15841: metodo normalizzato per la determinazione di As, Cd, Pb, Ni; UNI EN 15853 metodo normalizzato per la determinazione di deposizioni di mercurio) che suggeriscono il campionamento dei sedimenti attraverso i deposimetri e l'analisi delle deposizioni totali e umide;

Considerato che:

- in data 5 giugno 2015 il Comitato "Porto Aperto" di Genova ha presentato al Sindaco di Genova i risultati di un'analisi sulla esposizione della popolazione degli insediamenti urbani contigui ai cantieri delle riparazioni navali e caratterizzati da un'elevata densità di popolazione, ai

rischi delle sostanze gravemente tossiche di cui sopra attraverso la determinazioni del "Rateo di deposizione", cioè la raccolta dei contaminanti organici ed inorganici in deposimetri, secondo un modello proposto dall'Istituto Superiore di Sanità e previsto dal D.lgs 13/8/2010 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria pulita in Europa";

- I dati salienti delle determinazioni eseguite dalla Soc. Eurochem-Italia sono sinteticamente i seguenti:

-Cadmio	: µg/m2/giorno	da	2,9	a	21,9
-Cromo t.	"	"	5,0	"	757,0
-Mercurio	"	"	1,5	"	230,0
-Nichel	"	"	5,0	"	98,1
-Piombo	"	"	6,5	"	37,3
-Rame	"	"	19,19	"	368,0
-Zinco	"	"	14,7	"	1025,0
-Ferro	"	"	42,0	"	7114,0
-Alluminio	"	"	36,6	"	5525,0
-Manganese	µg/m2/giorno	"	9,48	"	266,0
-Fenantrene	"	<	3,025	"	63,019
-Antracene	"	"	<3,010	"	
-Fluorene	"	"	3,010	"	53,011
-Pirene	"	"	<3,010	"	<28,010
-Benzo(a)antracene	"	"	< 0,030	"	< 3,010
-Crisene	"	"	<0,010	"	< 15,010
- Naftalene	"	"	1,340	"	3,102
- Fluorantene	"	"	< 3,010	"	< 30,00
- Acenaftene	"	"	< 3,010	"	< 49,00
- Acenaftilene	"	"	< 3,010	"	13,010

- la tipologia dei contaminanti riscontrati e il potenziale rischio per la salute pubblica ad essi connessi impongono un approfondimento del dato: a tal proposito in data 2 febbraio 2015 è stata inviata al sig. Sindaco una diffida all'avvio del procedimento amministrativo ed alla consensuale nomina del responsabile del procedimento in relazione al riscontro dei dati sopra menzionati;

- con DGC 2016/47 il Comune di Genova ha istituito presso l'assessorato all'ambiente un Osservatorio ambiente Salute, cui afferiscono tutti soggetti pubblici competenti in rilevazione ambientale, socio-economica ed epidemiologica, al fine di rendere fluida l'interlocuzione tra soggetti afferenti ad Enti diversi e mettere in relazione i dati relativi alla qualità ambientale con gli indicatori dello stato di salute della popolazione genovese;

Considerato che:

- la realizzazione del progetto di tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi e di sbancamento di una superficie per la creazione di un porto canale esteso da Porta Siberia all'area attualmente a disposizione della Fiera di Genova, funzionale all'espansione della cantieristica delle riparazione navali e potenzialmente allo sviluppo dello smantellamento navale, noto alla città come "Blue Print", potrebbe implicare un incremento dell'impatto negativo sulla sicurezza ambientale dei cantieri stessi e delle zone urbane limitrofe, la cui entità che va attentamente ponderata, considerando anche la previsione di nuove strutture abitative/recettive nelle aree adiacenti;

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

- a richiedere alle autorità competenti, secondo le procedure previste dalla legge, l'analisi dell'esposizione dei lavoratori e della popolazione a contaminanti tossici attraverso la misura del rateo di deposizione di inquinanti sul suolo dei cantieri di riparazione navale e delle aree urbane di influenza dei cantieri di riparazione navale ed estendere progressivamente l'analisi dell'esposizione della popolazione all'inquinamento ambientale a tutto il territorio cittadino (in particolare alle aree adiacenti cantieri di opere infrastrutturali come cantieri del terzo valico e/o sede di impianti petroliferi);

- ad avviare, utilizzando gli strumenti e le relazioni a disposizione dell'Osservatorio Ambiente Salute, una collaborazione con gli enti competenti in materia sanitaria (ASL 3 "Genovese", Assessorato alla Salute della Regione, Università degli Studi di Genova, enti scientifici accreditati) al fine di valutare gli indicatori di impatto degli inquinanti provenienti dai cantieri di riparazione/riciclaggio navale sulla salute pubblica (mortalità, morbilità, prevalenza della patologie correlate all'inquinamento presenti sul territorio);

- a condurre un approfondimento riguardo l'impatto ambiente e salute dell'espansione dell'attività cantieristica profilata nel progetto "Blue Print" e presentarne gli esiti al Consiglio Comunale;

- a farsi parte attiva affinché nelle procedure di valutazione del piano regolatore portuale in fase di redazione vengano comprese le prescrizioni comunitarie in materia di installazione di cantieri di riparazione e smaltimento navale previste dal regolamento europeo 1257/2013;

- a farsi parte attiva presso la Città Metropolitana per ottenere e fornire al Consiglio Comunale gli esiti dei report ambientali semestrali relativi allo smantellamento della nave Costa Concordia (sintesi dei risultati del piano di monitoraggio ambientale e conformità alle prescrizioni dell'Autorizzazione Integrata Ambientale) secondo quanto previsto dalla vigente normativa di settore (D.Lgs 152/06 e D.Lgs 155/10).

- a riferire ogni tre mesi alla Commissione consiliare e, se di competenza, al Consiglio Comunale riguardo tutti gli obiettivi richiamati.

Proponenti: Nicolella, Pignone, Pederzoli, Comparini, Gibelli, Padovani (LISTA DORIA); Chessa (SEL); Malatesta (GRUPPO MISTO)

Proponenti emendamenti: Grillo (PDL); Bruno, Pastorino (FEDER. SIN.); Putti, Boccaccio, De Pietro, Muscarà (MOV.5STELLE)

Al momento della votazione sono presenti i consiglieri: Anzalone, Balleari, Boccaccio, Bruno, Burlando, Canepa, Caratozzolo, Chessa, Comparini, De Pietro, Gibelli, Gioia, Gozzi, Grillo, Guerello, Lodi, Malatesta, Muscarà, Nicolella, Padovani, Pandolfo, Pastorino, Pederzoli, Pignone, Piana, Putti, Villa, in numero di 27.

Esito della votazione: approvata con n. 24 voti favorevoli, n. 3 astenuti (Balleari; UDC: Gioia; LNL: Piana)