



Venezia, 04-07-2016

nr. ordine 405

Prot. nr. 48

All'Assessore Simone Venturini

e per conoscenza

Alla Presidente della V Commissione

Alla Segreteria della Commissione consiliare V
Commissione

Alla Presidente del Consiglio comunale

Al Sindaco

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo Consiliari

Ai Presidenti delle Municipalità

Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: controlli sul rispetto del protocollo Venice Blue Flag

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che

- dal 2007 viene rinnovato il protocollo Venice Blue Flag, un impegno volontario sottoscritto da oltre trenta compagnie di crociera, in accordo con Autorità Portuale, Capitaneria di Porto e Comune di Venezia, che prevede per ogni nave in arrivo al porto di Venezia l'utilizzo, di carburanti a basso contenuto di zolfo, ovvero con tenore di zolfo inferiore allo 0,1%, contro quello attualmente usato con tenore fino a 3,5%;
- nella relazione annuale di Arpav si evince che una percentuale importante di inquinamento da PM10, rilevato in tutto il territorio comunale (circa il 38%), è dovuta al traffico acqueo lagunare, e ben il 27% è riconducibile alle sole navi;
- Lo scorso aprile il professor Axel Friedrich dell'associazione ambientalista tedesca NABU ha presentato a Venezia i risultati di una ricerca sulla diffusione in città del PM 2,5, ovvero delle particelle con diametro inferiore a 2,5 micrometri, in relazione al traffico acqueo motorizzato;

Considerato che

- l'unica centralina di rilevazione che monitora le emissioni di PM10 delle navi da Crociera in transito nel Canale della Giudecca è quella a Sacca Fisola, gestita dall' Arpav, non rileva però le PM2,5 ed è posta sopravento rispetto al passaggio delle navi;
- le misure prese dai tecnici Nabu sulle nanopolveri indicano nel passaggio delle grandi navi una importante fonte di inquinamento, accompagnato da un inquinamento alto e persistente dovuto al traffico dei vaporette e altri mezzi privati;
- secondo i dati forniti dal progetto APICE se si sommano le emissioni delle navi mercantili con quelle delle navi passeggeri (19+12= 31% totale Porto) e il traffico delle piccole imbarcazioni in centro storico, si ottiene un totale del 45 % di emissioni di polveri, misurate nelle frazioni sottili (PM 2,5);

Considerato anche che

studi scientifici hanno dimostrato un'associazione stretta tra l'aumento della morbidità e della mortalità e l'aumento di PM, specialmente le particelle ultrafini: più piccole sono le particelle, più profondamente si insediano nei polmoni dove causano gravi malattie, tra cui infarti e patologie cerebrali;

Considerato infine che

- l'Italia, assieme ad altri 160 paesi, ha aderito alla convenzione di Marpol, che ha come obiettivo dichiarato quello di preservare l'ambiente marino attraverso la completa eliminazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive e la riduzione al minimo dello sversamento accidentale di tali sostanze;
- conformemente alla convenzione Marpol, gli Stati membri sono tenuti a garantire la disponibilità di combustibili per uso marittimo conformi al disposto comunitario. Come soluzione alternativa per ridurre le emissioni, gli Stati membri sono tenuti ad incoraggiare l'utilizzo di energia elettrica prodotta a terra da parte delle navi ormeggiate in porto;

Visto che

un articolo del Fatto Quotidiano del 4 giugno 2016 riferisce il caso delle recenti sanzioni che sono state inflitte dalle Capitanerie di Porto di Genova e Venezia alle compagnie di crociera perché non utilizzavano carburante con tenore di zolfo inferiore all'1,5%. Contro quelle sanzioni le compagnie hanno opposto ricorso (bocciato dal tribunale di Genova) sostenendo di essere autorizzate ad usare carburanti con tenore di zolfo fino a 3,5%;

Ritenuto che

se le compagnie preferiscono non usare carburante con tenore di zolfo inferiore a 1,5%, più costoso, è difficile comprendere come possano adattarsi a rispettare volontariamente il protocollo Venice Blue Flag, che prevede un tenore inferiore allo 0,1%, anche se solo nel tratto in cui entrano in laguna e stazionano nel porto;

Ritenuto anche che

- secondo un articolo riguardante il rinnovo del protocollo Venice Blue Flag nel 2015 si afferma che ARPAV avrebbe rilevato come, dopo l'applicazione del protocollo, durante le fasi di manovra delle navi da crociera le emissioni di polveri sottili sarebbero diminuite del 60% e le emissioni di biossido di zolfo del 96%. Considerando complessivamente le fasi di stazionamento e di manovra, l'abbattimento risulterebbe del 46% per le polveri sottili e del 91% per il biossido di zolfo, mentre gli ossidi di azoto si ridurrebbero del 2%;

- i suddetti dati, se da un lato appaiono rassicuranti, dall'altro forniscono solo un quadro complessivo, che non permette di capire se effettivamente tutte le navi da crociera in transito in laguna rispettano effettivamente il protocollo Venice Blue Flag e neppure se rispettano effettivamente i limiti imposti dalla recente sentenza del tribunale di Genova, che, assimilando i transiti regolari delle navi da crociera a tragitti di linea, stabilisce l'obbligo di usare carburanti con tenore di zolfo inferiore all'1,5%;

Ritenuto infine che

sarebbe auspicabile un sistema di controllo delle emissioni dei camini e della portata del combustibile BTZ usato in ambito lagunare, con trasmissione diretta dei dati alla Capitaneria di Porto ed agli organi preposti al controllo, per verificare il rispetto degli accordi presi con il protocollo Venice Blue Flag;

Si chiede

1) se l'Amministrazione Comunale di Venezia abbia avanzato, in occasione della recente sottoscrizione del protocollo Venice Blue Flag nel 2016, proposte operative per verificare il rispetto degli accordi;

2) nel caso fossero state avanzate proposte, quali siano;

3) se non fossero state avanzate proposte, che ruolo abbia l'Amministrazione Comunale in occasione dei rinnovi del protocollo;

4) se autonomamente l'Amministrazione Comunale possa procedere ad effettuare controlli per l'osservanza del protocollo.

Sara Visman