

COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

38.

SEDUTA DI MARTEDÌ 6 MARZO 2012

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ROBERTO TORTOLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Tortoli Roberto, <i>Presidente</i>	3	Benamati Gianluca (PD)	7
		Bonciani Alessio (UdCpTP)	6
Comunicazioni del Governo in merito ai danni ambientali, alla messa in sicurezza e al recupero dei fusti tossici caduti in mare a seguito dell'incidente avvenuto al largo dell'isola della Gorgona:		Fanelli Tullio, <i>Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare</i>	3, 8
Tortoli Roberto, <i>Presidente</i>	3, 6, 8	Realacci Ermete (PD)	6
		Mariani Raffaella (PD)	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ROBERTO TORTOLI

La seduta comincia alle 14,30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Comunicazioni del Governo in merito ai danni ambientali, alla messa in sicurezza e al recupero dei fusti tossici caduti in mare a seguito dell'incidente avvenuto al largo dell'isola della Gorgona.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Governo in merito ai danni ambientali, alla messa in sicurezza e al recupero dei fusti tossici caduti in mare a seguito dell'incidente avvenuto al largo dell'isola della Gorgona.

Nel ringraziarlo per la sua presenza, do la parola al sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Tullio Fanelli per la relazione.

TULLIO FANELLI, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare.* Grazie, presidente. Riguardo la perdita in mare, da parte della motonave « Eurocargo Venezia », di due semirimorchi contenenti sostanze pericolose in fusti nell'area dell'Arcipelago Toscano in data

17 dicembre 2011, l'evento è collocabile tra le ore 4 e le ore 7,20 del mattino del giorno 17 dicembre 2011.

La nave era in rotta da Catania e Genova e informava alle 7,20 via radio la capitaneria di porto di Livorno. La rotta, con l'esatta posizione e gli orari della nave, è stata registrata dal sistema satellitare presso la sala operativa delle capitanerie di porto in Roma e il tracciato è già a disposizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. La zona di mare interessata, circa quindici miglia al largo dell'isola di Gorgona, ricade nel Parco nazionale dell'Arcipelago Toscano ed è interna al « Santuario internazionale dei Cetacei ».

La Guardia costiera di Livorno, una volta ottenuta conferma sulle caratteristiche di nocività del carico, lo stesso giorno 17 gennaio trasmetteva notizia agli enti superiori (Ministero dell'ambiente e Comando generale delle capitanerie di porto), agli uffici territoriali del Governo e ai comuni di Pisa e di Livorno. Nei giorni successivi fu inoltrata notizia di reato a carico del comandante della nave alla competente Procura della Repubblica e furono informate le associazioni, le cooperative di pesca e i circoli nautici circa le precauzioni da adottare in caso di rinvenimento di fusti galleggianti o spiaggiati. Dell'accaduto fu trasmessa anche formale comunicazione alle autorità marittime francesi in ottemperanza all'accordo RAMOGE sulla protezione internazionale dell'Alto Tirreno.

Il carico caduto in mare è costituito da due semirimorchi di fusti contenenti, secondo i documenti di trasporto, un catalizzatore a base di ossidi di nichel, vanadio e molibdeno esausto. In una prima dichiarazione la società armatrice aveva dichia-

rato ossidi di cobalto. Secondo le prime ricostruzioni, ciascun fusto contiene circa 170-180 chili di materiale racchiusi in sacchi di plastica. Dei 224 fusti imbarcati a Catania, 26 sono giunti a Genova e pertanto la quantità di prodotto caduta in mare, pari a 198 contenitori, può stimarsi in un totale di circa 33-34 tonnellate.

Le caratteristiche della sostanza sono parzialmente confermate dal referto che la capitaneria ha richiesto al chimico del porto di Livorno, il quale individua il nichel, invece del cobalto, fra gli elementi presenti nei catalizzatori. Una pronuncia dell'Ispra circa gli effetti del prodotto sull'ecosistema marino e sulla salute dell'uomo, basata sulla sola scheda di sicurezza del prodotto e che quindi postula un approfondimento degli effetti ecotossicologici sugli organismi acquatici, afferma che il prodotto può determinare effetti negativi agli organismi marini ed entrare nella catena trofica solamente attraverso gli organismi detritivori. La scheda di sicurezza redatta dal produttore (ISAB S.r.l. di Priolo Gargallo, in provincia di Siracusa), dichiara il prodotto nocivo per gli organismi acquatici e in grado di provocare a lungo termine effetti negativi per l'ambiente marino.

Il 21 dicembre la capitaneria di porto di Livorno ha diffidato il comandante della motonave « Eurocarga Venezia » e il rappresentante legale della società armatrice « Atlantica di navigazione Spa » di Palermo perché provvedessero ad adottare urgentemente ogni misura atta a eliminare gli effetti dannosi già prodotti o potenziali e a prevenire il pericolo di ulteriore danno all'ambiente. In esito alla stessa diffida, lo studio tecnico Orsini di Livorno, sulla base dell'incarico ricevuto da parte della società armatrice della nave, segnalava alla stessa capitaneria di aver in corso la verifica dei soggetti tecnicamente idonei a cui conferire l'incarico delle ricerche e del successivo recupero del carico.

Nel giorno dell'incidente e in quelli successivi la capitaneria di porto di Livorno, sotto il coordinamento del Comando generale delle capitanerie di porto e in stretto collegamento con il Ministero

dell'ambiente e il suo reparto ambientale e marino, si è attivata tempestivamente avviando un'intensa ricerca sulla superficie del mare nel tratto di possibile caduta e oltre verso nord — in quei giorni spira un forte vento di libeccio — con motovedette e voli aerei.

Il giorno 10 gennaio si è svolta presso il Ministero dell'ambiente una riunione con la partecipazione di rappresentanti di Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Protezione civile, Ministero della salute, Istituto superiore di sanità, Comando generale delle capitanerie di porto, Ispra e regione Toscana per effettuare un esame congiunto della situazione ai fini della minimizzazione del danno nonché per valutare eventuali ricadute sulla salute pubblica. Per approfondire le varie tematiche sono stati costituiti due gruppi tecnici: uno in materia di rifiuti e uno sulle valutazioni del rischio sanitario tossicologico e ambientale ecotossicologico.

Successivamente, il 16 gennaio, si è tenuta una nuova riunione, questa volta presso la prefettura di Livorno, con la partecipazione del Capo della Protezione civile e delle autorità locali, nella quale sono state discusse le problematiche relative alla perdita in mare dei fusti tossici e in questo contesto, su proposta del Ministro dell'ambiente, è stato deciso che la prefettura di Livorno fosse la sede opportuna per localizzare il tavolo tecnico-scientifico posto a supporto del Capo del compartimento marittimo di Livorno.

In data 30 gennaio, su invito della capitaneria di porto di Livorno, presso i locali della prefettura di Livorno si sono riuniti i rappresentanti di Ministero dell'ambiente, regione Toscana, Ispra, Arpat e capitaneria di porto di Livorno per valutare la proposta tecnica di « Atlantica di navigazione Spa » per l'individuazione, la mappatura e l'eventuale recupero dei relitti del carico perso in mare dalla nave « Eurocarga Venezia ». Nel corso della riunione sono stati approfonditi tutti gli aspetti tecnici della proposta e in particolare è stata richiesta alla società armatrice un'integrazione della documentazione per la parte riguardante il recupero

del materiale e le modalità di smaltimento dello stesso e l'imbarco del personale tecnico di Ispra, Arpat, Istituto superiore di sanità e reparto ambientale marino del Corpo delle capitanerie di porto, nonché di militari della capitaneria di porto di Livorno sulla nave individuata per la ricerca, la « Minerva 1 ».

In data 6 febbraio, la capitaneria di porto di Livorno ha comunicato l'avvio della campagna di monitoraggio e ricerca dei fusti e dei semirimorchi finiti in mare da parte della nave oceanografica « Minerva 1 » per conto della società « Atlantica di navigazione Spa », armatrice dalla motonave. In data 17 febbraio, sono stati individuati sui fondali, alla quota di circa 430 metri di profondità, alcuni fusti dispersi. Il giorno successivo, l'ispezione effettuata tramite ROV (sottomarino a comando remoto) ha confermato la presenza dei due semi-rimorchi e di circa cinquanta fusti contenenti il catalizzatore in questione. Una nuova ispezione effettuata con il ROV nei giorni successivi ha quantificato la presenza nell'area di circa cento fusti.

In data 20 febbraio, si è tenuta presso il Ministero dell'ambiente la riunione del tavolo tecnico convocato dal direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Dell'Anna, che ha ritenuto utile estendere l'invito ai rappresentanti degli enti locali interessati e alla regione Toscana. Alla riunione in questione erano altresì presenti i rappresentanti della società armatrice, accompagnati da rappresentanti della società « Castalia », che per loro conto sta effettuando le ricerche in mare e da personale del Dipartimento di ecotossicologia dell'Università di Siena.

Nel corso dell'incontro l'ammiraglio Dell'Anna ha illustrato le varie fasi del monitoraggio effettuate e ha tracciato, di concerto con Arpat e Ispra, le successive fasi di raccolta campioni (colonna d'acqua, sedimenti del fondale, pesci e organismi bentonici) in modo da poter monitorare sia la dispersione di materiale finito in acqua nonché l'eventuale presenza nella catena trofica.

Allo scopo di ridurre possibili errori nella fase analitica, è stato stabilito che lo

stesso campione verrà ripartito in due entità: una da affidare a organismi pubblici (Istituto superiore di sanità, Istituto zooprofilattico sperimentale delle regioni Lazio e Toscana, Arpat e Ispra), mentre la restante parte di campione sarà analizzata dal Dipartimento di tossicologia incaricato dalla società armatrice.

È stata decisa la prosecuzione dell'attività di ricerca al fine di poter individuare la restante parte del carico — mancano all'appello la metà dei fusti — cui farà seguito la raccolta dei campioni del pescato, attività queste necessarie e indispensabili per poter consentire agli organismi competenti di valutare la ricaduta sulla salute pubblica e sull'esposizione a fattori di rischio per il ceto marinaro interessato.

Le attività in corso sono la prosecuzione della ricerca in mare nelle aree adiacenti a quella del ritrovamento dei fusti per l'individuazione della restante parte del carico e il monitoraggio, mediante prelevamento di campioni mirati nell'area di ritrovamento dei fusti, riguardanti la colonna d'acqua, i sedimenti dei fondali, gli organismi bentonici e i pesci.

L'Arpat amplierà le ordinarie attività di monitoraggio sull'ambiente marino costiero, già in atto ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006, per la ricerca degli elementi caratterizzanti il materiale disperso in mare, principalmente nichel molibdeno e vanadio, e contemporaneamente intensificherà le analisi sul pescato con riguardo a pesci, molluschi e crostacei.

Una prima analisi del pescato, come risulta dal parere dell'Istituto superiore di sanità, non ha rilevato una presenza significativa degli inquinanti dispersi. Ciò può, però, essere dovuto al limitato periodo di permanenza in acqua degli stessi.

Dopo aver delimitato, attraverso le attività di prospezione, l'area interessata dalla potenziale contaminazione derivante dai fusti, si darà avvio a un preciso e focalizzato piano di monitoraggio, articolato in indagini su sedimenti e biocenosi dei fondali, al fine di valutare eventuali effetti della contaminazione ed escludere eventuali rischi per la salute pubblica. In particolare, i campioni di sedimenti rac-

colti nell'area in esame verranno caratterizzati sotto gli aspetti chimici e fisici e verranno effettuate prove di rilascio e saggi di tossicità.

Sulle biocenosi dei fondali verranno effettuate analisi sulla potenziale contaminazione degli organismi causata dagli elementi chimici presenti nel materiale disperso in mare e verranno svolte indagini sotto il profilo della ricchezza e abbondanza faunistica. Sul tema dell'alimentazione e sulle problematiche sanitarie, sono in corso attività da parte della competente regione Toscana e del Ministero della salute (Istituto superiore di sanità).

Si segnala, inoltre, che il Governo ha affrontato il tema della sicurezza, anche ambientale, della navigazione mediante un'iniziativa interministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare). Il decreto, già firmato dai Ministri Passera e Clini e in corso di perfezionamento, introduce misure che tendono in particolare a tutelare le aree maggiormente sensibili del nostro Paese, tra le quali le aree marine protette, il « Santuario internazionale dei cetacei » e Venezia, dai rischi connessi alla navigazione delle unità mercantili.

In particolare, proprio per l'area marina protetta del « Santuario internazionale dei cetacei », sono state introdotte disposizioni che disciplinano l'ingresso e la navigazione nell'intera area marina protetta, nonché il trasporto su ponti scoperti e in colli di sostanze rientranti nelle tipologie di cui all'allegato 3 della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL '73/'78), attraverso rimorchi e semi-rimorchi, *container*, camion e vagoni.

Si introduce, quindi, una disciplina più restrittiva sul trasporto di sostanze potenzialmente pericolose in quest'area particolarmente sensibile.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Fanelli e do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

ERMETE REALACCI. Vorrei alcuni chiarimenti, signor sottosegretario.

Non ho capito se si esclude di recuperare i bidoni dal fondale e quali tempi si prevedono per questo recupero. Sinora mi sembra che si parli di delimitazione dell'area, ma non c'è chiarezza in materia. Trovandosi a 400 metri di profondità, credo sia un'operazione complicata.

C'è un'altra questione molto delicata, relativa all'evoluzione della vicenda. A parte la messa in sicurezza di un'area così sensibile, per cui sono importanti i tempi di recupero e il monitoraggio, mi interessa la dinamica di quanto è accaduto. Come sappiamo, l'allarme è stato dato in ritardo e presumibilmente — in questo ci possono essere parallelismi con altre situazioni — la nave è partita in condizioni di sicurezza approssimative, forse per rispettare i tempi di consegna.

Diventano, quindi, determinanti due aspetti. Il primo è che l'armatore paghi i danni. L'unica misura per creare un deterrente efficace al ripetersi di fatti simili è fare in modo che chi ha forzato le regole risponda di tutte le spese che lo Stato si sta accollando e del recupero dei fusti tossici. Vorrei sapere, per questo, a che punto sono le relative pratiche e se il sistema assicurativo in vigore nel nostro Paese lo consente, dato che, come sappiamo, esistono molte lacune a riguardo.

In secondo luogo, prendo atto che il decreto interministeriale da lei citato, signor sottosegretario, prevede norme di sicurezza, ma le chiedo: secondo la nuova normativa, in condizioni analoghe, sarebbe potuta partire quella nave? In altre parole, il decreto è redatto in modo tale da prevenire incidenti come questo, o vietando che bidoni come quelli siano stoccati sul ponte oppure vietando che, in condizioni di mare simili, la nave parta?

Le chiedo, in definitiva, se quanto accaduto è stato assimilato, in tutti i suoi aspetti, nel provvedimento emanato dai due Ministeri.

ALESSIO BONCIANI. Sulle due questioni principali che volevo porre al sottosegretario sono stato anticipato dal col-

lega Realacci. Anch'io vorrei capire se oggi, in base alla nuova normativa, in quelle stesse condizioni, il viaggio di quella nave sarebbe illegittimo oppure se sia ancora consentito navigare in quello stato, con tutti i rischi che si corrono trasportando certe sostanze.

L'altra domanda che mi preme farle riguarda l'eventuale rimozione dei fusti tossici ed è collegata al monitoraggio attualmente in corso dei fenomeni di inquinamento marino. Infatti, l'esito negativo della maggior parte delle prove di monitoraggio finora effettuate sull'ambiente marino probabilmente dipende non tanto da un'effettiva mancanza di nocività e tossicità delle sostanze quanto dal fatto che i contenitori sono ancora in grado di contenere fisicamente la sostanza nociva.

Mi chiedo, dunque, se a questo monitoraggio sia stato posto, anche nell'ambito del piano elaborato dalla regione, un limite temporale e quale eventualmente esso sia. La mia preoccupazione, infatti, è che se il limite temporale delle attività di monitoraggio non coinciderà con il recupero dei fusti tossici, andremo incontro al rischio di monitorare una situazione ancora compatibile sul piano ambientale, sottovalutando il fatto che, una volta terminati i monitoraggi, i fusti forse si apriranno, rilasciando in mare la sostanza tossica.

RAFFAELLA MARIANI. Signor sottosegretario, la ringrazio per la sua informativa, ma, stando alla serie di riunioni svolte e al lavoro preliminare che ci ha illustrato, la nostra preoccupazione, invece di diminuire, aumenta.

In primo luogo perché le sostanze sono risultate differenti da quelle che erano state dichiarate all'inizio e questo è grave nell'ottica del monitoraggio del trasporto di materiali in aree marine protette e in generale lungo le nostre coste. Quest'occasione dovrebbe essere utilizzata, dunque, anche per implementare le misure di controllo e di verifica, se non altro in relazione alla tracciabilità del materiale che viaggia nei nostri mari su queste navi.

Mi sembra di capire dalla sua relazione che non siamo ancora in grado di indicare

quali danni si produrranno sul pescabile e, quindi, quali effetti ci saranno, oltre che sull'ambiente, sull'economia del luogo. Questo ci preoccupa molto. L'allarme dato in ritardo e l'individuazione a posteriori del rovesciamento in mare dei materiali hanno prodotto danni che probabilmente avranno un effetto molto superiore a quello immaginato.

Da questo punto di vista vorremmo sapere se il Ministero ritiene adeguate le sanzioni attualmente previste. In particolare, le chiedo: chi si farà carico complessivamente dei costi di questa complessiva operazione di individuazione e riparazione dei danni ambientali prodotti da questo disastro, che già vede il sistema pubblico molto impegnato ai livelli più alti delle proprie competenze e professionalità? Ci è capitato molto spesso di vedere notevoli danni all'ambiente e al nostro territorio originati da imprese rivelatesi poi non in grado di corrispondere le risorse necessarie per le bonifiche, per il ripristino dei luoghi e per l'utilizzo di meccanismi utili a una più veloce messa in sicurezza dei territori.

Il nostro gruppo è disponibile a individuare, oltre alle misure già indicate dal decreto interministeriale da lei annunciato, le ulteriori misure che fossero necessarie, da un lato, per consentire di verificare nel tempo l'incidenza su un territorio così delicato dei danni provocati dalle sostanze cadute in mare e, dall'altro, per garantire che i responsabili dell'accaduto risarciscano completamente i danni causati.

GIANLUCA BENAMATI. Quanto hanno detto i colleghi mi trova d'accordo. Vorrei solo sottolineare due questioni.

Mi pare di aver capito che la metà dei fusti è dispersa. Le chiedo per questo — anche riallacciandomi a quanto diceva il collega Bonciani —: si ha un'idea dei tempi di resistenza dei fusti in quell'ambiente prima di rilasciare il materiale? La caratteristica del fusto dovrebbe infatti corrispondere a qualche regolamento per il trasporto di questo materiale e temo in quell'ambiente la tenuta non potrà essere garantita per sempre.

La seconda domanda è altrettanto tecnica. L'onorevole Realacci accennava ad altri casi di danneggiamento ambientale che, tanto nel nostro Paese quanto a livello internazionale, hanno determinato responsabilità economiche in solido per gli armatori, non solo per il recupero ma anche per i successivi interventi di ripristino e di bonifica.

In questo caso specifico, come si configura il tema delle assicurazioni o la possibilità di porre il danno a carico del privato che lo ha prodotto?

PRESIDENTE. Do la parola al sottosegretario Fanelli per la replica.

TULLIO FANELLI, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare. La situazione è esattamente questa.

Circa la metà dei fusti deve ancora essere individuata. La priorità è quella di individuarli e recuperarli. Sui tempi di resistenza dei fusti non credo che sia facile dare una risposta, ma è evidente che la priorità deve essere il recupero. Come ho detto prima, oggi il monitoraggio non fornisce alcun elemento di preoccupazione, ma questa può essere senz'altra conseguenza del fatto che le sostanze non sono ancora fuoriuscite. Il monitoraggio va dunque certamente proseguito fino al definitivo recupero di tutti i fusti.

Per quanto riguarda i danni, come sapete, le attività sono già svolte a carico della società armatrice, comprese quelle complementari svolte dal settore pubblico, ed è, naturalmente, in corso anche un'indagine della procura della Repubblica. Noi speriamo che non ci siano danni importanti dal punto di vista ambientale, ma se davvero ci fossero è evidente che la responsabilità ricadrebbe sul soggetto in questione.

Il decreto interministeriale non è ancora in vigore, ma impone che per entrare in questa area marina si adottino sistemi di ritenuta del carico che ne garantiscano la massima tenuta e stabilità in ogni condizione meteo-marina, al fine di prevenire e impedire perdite accidentali dei carichi. Ciò riguarda anche semi-rimorchi, rimorchi, *container* eccetera. Si impone perlomeno di adottare precauzioni tali da impedire quanto successo questa volta, e cioè che i semi-rimorchi si possano staccare e affondare mentre la nave continua sulla propria rotta.

Credo che già questo imponga salvaguardie superiori a quelle fino a oggi adottate. Fatta salva qualunque altra precauzione possa essere imposta, non credo che si possa collegare tempestivamente la condizione del carico alle condizioni marine, soprattutto se il percorso è di una certa lunghezza. Si tratta a ogni modo di un primo provvedimento e rimane la disponibilità a ulteriori interventi per evitare il ripetersi di questi episodi. Sottolineo, infine, che l'attività dei gruppi tecnici continuerà e noi, come Ministero, continueremo a monitorare la situazione, nella speranza, prima di tutto, che vengano individuati tutti i fusti nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Fanelli e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,55.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 1° giugno 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

