

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE : 5/00200
presentata da **VICO LUDOVICO** il **10/07/2008** nella seduta numero **32**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
MARIANI RAFFAELLA	PARTITO DEMOCRATICO	10/07/2008
BELLANOVA TERESA	PARTITO DEMOCRATICO	10/07/2008
MASTROMAURO MARGHERITA ANGELA	PARTITO DEMOCRATICO	10/07/2008
BOCCIA FRANCESCO	PARTITO DEMOCRATICO	10/07/2008

Assegnato alla commissione :

VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

Ministero destinatario :

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE , data delega **10/07/2008**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
MENIA ROBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE	08/10/2008
REPLICA		
VICO LUDOVICO	PARTITO DEMOCRATICO	08/10/2008

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

MODIFICATO PER COMMISSIONE ASSEGNATARIA IL 10/07/2008

DISCUSSIONE IL 08/10/2008

SVOLTO IL 08/10/2008

CONCLUSO IL 08/10/2008

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

GEO-POLITICO :

PUGLIA, TARANTO, TARANTO - Prov, PUGLIA

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta in Commissione 5-00200

presentata da

LUDOVICO VICO

giovedì 10 luglio 2008 nella seduta n.032

VICO, MARIANI, BELLANOVA, MASTROMAURO e BOCCIA. - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Per sapere - premesso che:

il Molo Polisettoriale-terminal hub - del porto di Taranto ha una banchina di 1.800 metri lineari ed i fondali sono per 50 metri di banchina - 14,50, per altri 350 metri di banchina -14,00 e per i restanti 1.100 i fondali sono a -13,50;

per accedere alla suddetta banchina del molo polisettoriale, le navi container ship da 13.100 teu (twenty-foot equivalent unit) quanto le container ship da 12.600 teu hanno bisogno di un pescaggio (draught scantling) di almeno -15,50 metri e di una clearance (la distanza dalla carena al fondale) almeno di un altro metro, quindi un fondale di almeno -16,50 metri;

con la legge n. 426 del 1998, «nuovi interventi in campo ambientale», i territori di Taranto e Brindisi, già ricadenti nell'area dichiarata ad «elevato rischio ambientale» di cui alle leggi n. 349 del 1986 e n. 305 del 1989, sono stati riconosciuti tra i 14 siti di interesse nazionale (SIN) destinati alla realizzazione dei primi interventi urgenti di bonifica e i cui ambiti sono stati perimetrati, sentiti i comuni interessati, dal Ministero dell'ambiente con decreto ministeriale del 10 gennaio 2000;

tale perimetrazione, per il sito di Taranto, comprende aree industriali e specchi acquei marini e salmastri, con superfici interessate agli interventi di caratterizzazione, bonifica e ripristino ambientale pari a circa: 22 km² di aree private, 10 km² di aree pubbliche, 22 km² nel Mar Piccolo, 51,1 km² nel Mar Grande e 9,8 km² nella Salina Grande;

l'esecuzione di interventi di dragaggio, nuovi banchinamenti, colmate a mare ed ogni altra opera di infrastrutturazione portuale non può pertanto prescindere dalla bonifica ai sensi del decreto ministeriale n. 471 del 1999 e successive modificazioni e integrazioni;

l'autorità portuale di Taranto ha già effettuato alcuni interventi di caratterizzazione ambientale in aree sedime di opere pubbliche in programmazione (indagini di caratterizzazione per le aree relative al IV sporgente e relativa darsena ad ovest, vasca di colmata ad Ovest di punta Rondinella

e molo San Cataldo), mentre è in corso di affidamento, attraverso gara d'appalto, il servizio per la caratterizzazione ambientale delle aree, darsena polisettoriale e darsena Capitaneria di porto;

i risultati delle indagini hanno messo in evidenza i livelli di contaminazione presenti e le aliquote di sedimento contaminato in relazione ai volumi totali da dragare;

il Ministero dell'ambiente, in sede di approvazione delle elaborazioni delle indagini di caratterizzazione nella conferenza dei servizi, ha richiesto, in regime di messa in sicurezza di emergenza, l'asportazione del sedimento con concentrazioni superiori al 90 per cento della tabella 1/B, allegato 1, del decreto ministeriale n. 471 del 1999;

per realizzare le opere pubbliche in programmazione, è necessario procedere alla preventiva messa in sicurezza di emergenza, contestualmente all'avvio dei lavori, e alla bonifica definitiva, che la giurisprudenza (confrontare sentenza Pitelli), lega alla caratterizzazione e progettazione preliminare di bonifica dell'intera «area vasta»;

solo dopo l'esecuzione delle procedure relative all'«area vasta» sarà possibile procedere, secondo le indicazioni della conferenza dei servizi, alla progettazione definitiva per fasi delle attività di bonifica;

a tal proposito il Ministero dell'ambiente ha conferito al commissario delegato per l'emergenza ambientale in Puglia l'incarico per la caratterizzazione dell'area marina inclusa nel perimetro del sito di interesse nazionale di Taranto ed all'ICRAM l'incarico per la redazione del relativo progetto preliminare di bonifica;

ad oggi esistono i relativi piani di caratterizzazione dell'area vasta approvati nella conferenza dei servizi ma non risultano essere ancora concluse le attività di gara necessarie per l'appalto del servizio;

L'Autorità portuale, al fine di facilitare ed accelerare la citata indispensabile attività di caratterizzazione di area vasta, ha provveduto altresì, su richiesta del Commissario delegato, a cofinanziare il citato servizio per un importo di 1.000.000 di euro, assumendo il relativo impegno contabile di spesa con delibera n. 289 del 2006 del Commissario dell'ente medesimo;

anche se nei limiti di concentrazioni imposti dalle normative in materia di scarichi a mare, gli apporti di sostanze inquinanti nelle aree portuali di Taranto risultano, in funzione delle enormi portate, assai rilevanti;

nel sito sono presenti grandi insediamenti industriali e scarichi a mare, tra i quali, i principali sono quelli dell'ILVA, con circa 150.000 m³/ora, e della Raffineria ENI, con circa 8.000 m³/ora;

dall'analisi dei risultati appare evidente che qualsiasi ipotesi di bonifica e ripristino ambientale delle aree a mare del sito di Taranto non può non considerare l'impatto che tali quantità generano sulle matrici ambientali, ancorché legate a scarichi conformi alla cogente normativa;

a fronte pertanto di carichi antropici di tali dimensioni e di fatto persistenti, le opere di bonifica ambientale devono assumere carattere di «fattibilità» economica certa almeno nella loro fase attuale;

intervenire attraverso l'asportazione di materiale, se non si interviene anche sulle fonti dell'inquinamento, può comportare l'esposizione di materiale oggi non contaminato unitamente al ripetersi nel breve medio termine della situazione attuale;

interventi non realistici dal punto di vista sia economico che temporale potrebbero condurre ad una completa paralisi dell'operatività e dello sviluppo del porto di Taranto unitamente ad una bonifica definitiva comunque irrealizzabile;

ad oggi, le ipotesi di gestione del materiale dragato sinora formulate (deposito in vasche impermeabilizzate, conferimento a discarica) risultano estremamente onerose sia in termini economici che operativi e rischiano di compromettere la realizzazione delle programmate opere di infrastrutturazione portuale;

la vastità dell'area perimetrata, quale sito da bonificare, sia a terra che a mare è sicuramente un obiettivo raggiungibile in un periodo estremamente lungo, compromettendo irrimediabilmente le possibilità di ripresa dello sviluppo economico dell'area tarantina, dato che la caratterizzazione e le fasi successive, fino alla bonifica, dovranno essere antecedenti ad ogni possibile nuovo investimento;

nel corso degli ultimi anni è sensibilmente migliorata la conoscenza dello stato di contaminazione e delle caratteristiche ambientali dell'area tarantina, rispetto al momento della definizione del perimetro del sito di interesse nazionale;

non sono ad oggi disponibili tutte le risorse economiche necessarie alla bonifica delle aree pubbliche interne al SIN, anche in relazione allo stato di grave dissesto finanziario in cui versa il comune di Taranto, occorre dare impulso a nuovi insediamenti economici e produttivi;

la legge n. 296 del 27 dicembre 2006 (finanziaria 2007) ha previsto al comma 996 dell'articolo 1 le norme per agevolare le attività di dragaggio nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale;

nel citato comma sono individuate le possibilità di gestione dei sedimenti dragati ma «l'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ... viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni ...», ma ad oggi di detto decreto non vi è traccia rendendo di fatto inapplicabili le disposizioni inserite nella finanziaria;

è stato invece appesantito l'iter per i progetti di dragaggio, essendo ora necessaria l'approvazione tecnico-economica dal Ministero delle infrastrutture prima dell'approvazione definitiva da parte del Ministero dell'ambiente;

a distanza di 17 mesi non vi è alcuna norma in grado di dare certezza agli interventi di bonifica di interesse nazionale da intraprendersi nei porti italiani, ed in particolare in quelli rientranti nei siti di Taranto e Brindisi che versa in analoghe condizioni -:

se il Ministro intenda pubblicare con la dovuta urgenza il decreto di cui alla legge finanziaria 2007;

se intenda definire procedure urgenti ed economicamente sostenibili sulle modalità di gestione dei materiali dragati con particolare riferimento all'applicazione di quanto indicato nel recente comma 996 dell'articolo 1 della legge n. 296 del 2006 sulla possibilità di refluento controllato in mare;

se il Ministro, sulla scorta dei dati sinora raccolti, intenda rivalutare ed eventualmente ridefinire la perimetrazione dell'intero SIN di Taranto escludendo le aree considerate non potenzialmente inquinate, ai fini di favorire nuovi insediamenti produttivi;

se il Ministro ritenga necessario definire gli strumenti per promuovere e facilitare le operazioni di recupero finalizzate al riutilizzo di tali materiali e soprattutto non considerare ope legis i fanghi di dragaggio quali «rifiuti», ma catalogarli, eventualmente come tali, dopo la caratterizzazione analitica.
(5-00200)