

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-09285 De Rosa: sulle iniziative di competenza finalizzate a valutare la conseguenze per l'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto di laminazione delle acque del fiume Serveso	59
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	61
5-09284 Segoni: sui chiarimenti in merito alle attività di messa in sicurezza e bonifica del sito dell'area vasta di Giugliano	59
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	62
5-09283 Realacci: sulle iniziative di competenza per limitare l'avvicinamento di grandi navi alle aree marine e costiere protette	60
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	63

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 28 luglio 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene la sottosegretaria di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Silvia Velo.

La seduta comincia alle 14.

5-09285 De Rosa: sulle iniziative di competenza finalizzate a valutare la conseguenze per l'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto di laminazione delle acque del fiume Serveso.

Ermete REALACCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

Massimo Felice DE ROSA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Massimo Felice DE ROSA (M5S), replicando, manifesta soddisfazione per il preannunciato impegno del Ministero competente ad evitare ogni possibile danno alle popolazioni interessate dal progetto di laminazione delle acque del fiume Seveso, nei confronti del quale ribadisce la propria contrarietà.

5-09284 Segoni: sui chiarimenti in merito alle attività di messa in sicurezza e bonifica del sito dell'area vasta di Giugliano.

Samuele SEGONI (Misto-AL-P) illustra l'interrogazione in titolo.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Samuele SEGONI (Misto-AL-P), replicando, manifesta preoccupazione per il concretizzarsi dei timori espressi nell'atto ispettivo, atteso che, a fronte dell'avvio delle attività di messa in sicurezza del sito dell'area vasta di Giugliano, che auspica produca effetti duraturi ed apprezzabili, non appare invece imminente l'adozione del progetto di bonifica del predetto sito.

5-09283 Realacci: sulle iniziative di competenza per limitare l'avvicinamento di grandi navi alle aree marine e costiere protette.

Ermete REALACCI, *presidente*, illustra l'interrogazione in titolo.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini ri-

portati in allegato che riproduce la relazione del Reparto Ambientale Marino (*vedi allegato 3*).

Ermete REALACCI, *presidente*, replicando, prende atto con soddisfazione del fatto che, secondo affermato dalla sottosegretaria nella sua risposta, non appaiono essere allo studio altre deroghe ai limiti di avvicinamento alle coste o riserve marine da parte delle grandi navi. Ricorda altresì che bisognerebbe tutelare maggiormente il nostro sistema turistico, prestando particolare attenzione al concetto stesso di bellezza dei paesaggi italiani, che ritiene non sia compatibile con il transito in prossimità delle coste di grandi navi da crociera.

Dichiara quindi concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.20.

ALLEGATO 1

5-09285 De Rosa: sulle iniziative di competenza finalizzate a valutare la conseguenze per l'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto di laminazione delle acque del fiume Seveso.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento all'interrogazione relativa alla problematica connessa agli effetti prodotti dalle sostanze nocive presenti nei sedimenti del Fiume Seveso a contatto con l'aria, sulla base degli elementi acquisiti dalle diverse Amministrazioni competenti, si rappresenta quanto segue.

In via preliminare si fa presente che il progetto di realizzazione di vasche di laminazione delle acque di piena del Fiume Seveso è stato già oggetto, nell'ambito della procedura di VIA, di pronuncia positiva con prescrizioni da parte della Regione Lombardia (Decreto n. 1829 del 10 marzo 2015).

A tale proposito, l'ARPA Lombardia, nell'ambito dei lavori della Commissione Regionale VIA, ha espresso le proprie considerazioni nelle quali è previsto anche il monitoraggio antecedente la realizzazione delle opere, anche relativamente agli eventuali inquinanti atmosferici.

Al riguardo, dallo studio di impatto ambientale del progetto «Vasca di laminazione sul torrente Seveso», nella parte in cui si dichiara «Al termine della stagione estiva, se il sedimento accumulato durante l'anno avrà superato i 30 cm., si procederà ad uno sbancamento per riportare la vasca alle quote di progetto e successivamente si procederà ad una

nuova semina del prato», sembrano emergere alcune criticità ove lo spessore del sedimento accumulato nelle predette vasche di laminazione dovesse risultare inferiore a 30 cm, atteso che non si procederebbe alla sua rimozione meccanica.

In tal caso, l'unica cautela idonea ad impedire la dispersione in atmosfera del particolato derivante dalla sedimentazione del materiale delle classi granulometriche più fini (limi ed argille) a seguito della sua completa disidratazione, sarebbe quella di mantenere costantemente irrorato con getti fini di acqua il fondo della vasca oltre alla piantumazione erbosa prevista dal progetto.

Pertanto, la competente Direzione generale del Ministero procederà, con carattere d'urgenza, a richiedere alla Regione Lombardia l'adozione delle necessarie prescrizioni atte a prevenire l'insorgere di possibili effetti negativi sul piano ambientale e sanitario.

Ulteriori elementi di indirizzo conoscitivo potranno essere forniti dall'ISPRA nell'ambito del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (S.N.P.A).

Ad ogni modo, per quanto di competenza, il Ministero continuerà a tenersi informato e a svolgere un'attività di monitoraggio.

ALLEGATO 2

5-09284 Segni: sui chiarimenti in merito alle attività di messa in sicurezza e bonifica del sito dell'area vasta di Giugliano.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Si fa presente, in via preliminare, che il sito relativo alle aree di Giugliano in Campania dal gennaio 2013 è stato escluso dal novero dei Siti di bonifica di Interesse Nazionale, con conseguente trasferimento delle relative competenze alla Regione Campania.

Con O.P.C.M. n. 3891 del 2010, è stato disposto che il Commissario di Governo Delegato provveda alla realizzazione degli interventi urgenti di messa in sicurezza e bonifica delle aree di Giugliano e dei Laghetti di Castelvoturno. I poteri commissariali sono stati prorogati fino al 31 luglio 2016. Alla scadenza verrà emanata un'ordinanza del Capo del Dipartimento della Protezione Civile, finalizzata a favorire e regolare il subentro dell'Amministrazione ordinariamente competente nelle iniziative finalizzate al superamento della situazione di criticità di cui trattasi.

Con particolare riferimento agli interventi relativi alla discarica Resit, il Commissario delegato, in via preliminare, ha provveduto ad intraprendere una serie di rilevanti attività, quali l'estrazione del percolato, lo spegnimento delle fumarole, campagne di monitoraggio della falda e dei pozzi, campionamento di prodotti orto-

frutticoli, monitoraggio delle emissioni prodotte dalla discarica ed avvio di un approfondito studio, in corso di svolgimento a cura del Consiglio Nazionale delle Ricerche, sulla qualità dell'aria, analisi di rischio sanitario-ambientale delle aree in parole, rimozione dei beni presenti nell'area della discarica.

Successivamente, con Ordinanza Commissariale n. 15 del 13 luglio 2016 è stato approvato in linea tecnica ed economica il « Progetto esecutivo dei lavori di messa in sicurezza d'emergenza dell'area ex Resit », che consente di dare avvio alla realizzazione dei lavori, per una spesa complessiva stimata pari ad euro 5.760.188,30.

Al riguardo, lo stesso Commissario precisa comunque che tale importo non copre affatto i costi occorrenti per la realizzazione della bonifica dell'area interessata che, costituendo una diversa tipologia di intervento, sarà oggetto di apposita successiva quantificazione, non disponendo allo stato di elementi utili per una corretta specificazione. Per completezza di informazione, si fa presente che nella data di ieri si è svolta una cerimonia ufficiale per l'avvio delle opere di messa in sicurezza dell'area ex Resit.

ALLEGATO 3

5-09283 Realacci: sulle iniziative di competenza per limitare l'avvicinamento di grandi navi alle aree marine e costiere protette.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito all'oggetto, e sulla base della dettagliata relazione illustrativa pervenuta da Circomare Santa Margherita Ligure, questo Reparto Ambientale Marino rappresenta quanto segue:

La previsione di un limite di 0,3 miglia nautiche dal limite esterno dell'Area Marina Protetta di Portofino è stata introdotta con Ordinanza n. 138/2015 del 7 luglio 2015 emanata dal Capo del Circondario Marittimo di Santa Margherita Ligure ed è il risultato di una rigorosa attività istruttoria finalizzata ad assicurare il contemperamento tra le esigenze di sicurezza ambientale e di sicurezza della navigazione, con riferimento all'intenso traffico passeggeri tipico della zona considerata.

È appena il caso di ricordare come il fondamento giuridico della deroga al limite generale delle 2 miglia nautiche sia rinvenibile nello stesso D.int 79/2012, che all'articolo 1 dispone: « in relazione alla tipologia dei traffici che ordinariamente interessano le fasce di mare individuate dal presente comma o alle caratteristiche morfologiche del territorio, l'Autorità Marittima competente può disporre, per la fascia esterna ai predetti perimetri, limiti di distanza differenti allo scopo di garantire la sicurezza anche ambientale della navigazione e per l'accesso e l'uscita dai porti ».

La suddetta facoltà riconosciuta all'Autorità Marittima si era già estrinsecata con la previsione, contenuta nell'ordinanza n. 56/2012 del 30 aprile 2012 – di approvazione del « Regolamento per le opera-

zioni di atterraggio, ancoraggio e sosta delle navi da crociera nella zona e nel punto di fonda individuati nella rada del Golfo Marconi per le operazioni di trasbordo dei passeggeri che accedono ai porti di Santa M.L., Rapallo e Portofino (d'ora in poi Regolamento) – di un limite di distanza differente, ovvero quello delle 0,7 miglia nautiche, limite espressamente indicato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con l'apposita « Direttiva sulle modalità di applicazione del D.Int. 2 marzo 2012 » emanata sulla scorta delle indicazioni formalmente impartite dal M.I.T. – con il consenso del MATTM – e finalizzate a valorizzare, da parte delle locali Autorità Marittime, specifici elementi quali la tipologia dei traffici e la morfologia dei territori.

L'ulteriore riduzione a 0,3 miglia nautiche – in vigore dal corrente mese – dal limite esterno dell'AMP di Portofino della zona di fonda destinata alle navi da crociera scaturisce da formale richiesta dell'Amministrazione Comunale che il 16 gennaio 2014 presentava formale istanza di revisione del Regolamento sopra citato di cui all'Ordinanza 56/2012.

La motivazione alla base dell'istanza era indicata: 1) nell'esigenza di avere un maggiore ridosso da parte del Promontorio di Portofino nei confronti dei venti provenienti da Sud-Ovest (III quadrante), poiché la protezione dagli stessi risulta tanto maggiore quanto minore è la distanza dalla costa con conseguente maggiore sicurezza dei trasbordi dei passeggeri dalle navi ai tender e 2) nell'opportunità di prevedere tempi di trasferimento dei pic-

coli tender dalla nave al porto più brevi e, pertanto, meno rischiosi per i passeggeri.

Ritenendo non infondate le suddette motivazioni – anche sostenute dai dati oggettivi afferenti all'incremento di scali annullati nelle due ultime stagioni crocieristiche per condimeteo avverse o, comunque, non repute adeguate dai Comandi di bordo per garantire la sicurezza dei passeggeri da trasferire a terra – l'Ufficio Circondariale Marittimo di Santa Margherita Ligure avviava un iter di studio a livello locale per definire le misure integrative repute utili a rafforzare le tutele e le garanzie di sicurezza anche ambientale imposte dall'ipotesi di riduzione del limite di 0,7 nm, partendo da un'analisi delle misure già previste nell'Ordinanza del 2012 con riferimento ai due aspetti della SicNav e della tutela ambientale.

Sicurezza della navigazione:

Si è acclarato come l'area di fonda introdotta nel 2012 avesse notevolmente ridotto la superficie riservata all'ancoraggio delle navi da crociera riparata dal vento di libeccio dal Promontorio di Portofino; sulla base di tale considerazione l'A.M. ha chiesto la collaborazione dell'Arpa Liguria per effettuare uno studio di dettaglio e una idonea modellizzazione di ambito locale, per meglio valutare il reale effetto dei venti sull'intera area.

I risultati, dettagliatamente riportati in uno Studio poi pubblicato dal Consorzio Gestore dell'AMP, hanno confermato a grandi linee quanto già teoricamente prospettato, pur con i limiti dati dalla presenza di pochi sensori installati sulla terraferma.

La revisione dell'area di fonda è stata pertanto positivamente valutata per ottenere una superficie ridossata di dimensioni utili a poter garantire un minimo di ricovero ad unità da crociera che si trovi a scalare Portofino in concomitanza di vento di libeccio appena formato; allo stesso tempo Circomare Santa M.L. col precipuo scopo di incrementare la sicu-

rezza della navigazione, valutava favorevolmente un'estensione verso nord dell'area di fonda, per consentire l'ancoraggio di più unità a maggiore distanza e con più ampi margini di sicurezza in manovra e maggiore possibilità di transito delle altre unità verso il porto di Portofino.

Alla decisione di ridurre la distanza dalla costa dell'area di fonda, l'A.M. proveniva anche in considerazione del fatto che il precedente limite di 0,7 era suscettibile di essere violato facilmente da una nave all'ancora che, sebbene rispetti l'area destinata all'ancoraggio dal Regolamento, per l'azione del vento potrebbe venirsi a trovare in una posizione inferiore alla suddetta distanza. Tale considerazione ha indotto a prevedere il limite di 0,3 nm quale limite invalicabile il cui superamento possa essere immediatamente ed oggettivamente riconosciuto quale segnate di allerta sia da parte del Comando di bordo, sia da parte di chi sia preposto alla vigilanza sul Regolamento e, pertanto, costituisce il presupposto fondamentale dell'intero sistema di cautele.

L'Autorità Marittima, nell'ambito dell'istruttoria, ha, altresì, considerato come la manovra di atterraggio in rada ed il cornetto instradamento delle unità verso l'area di fonda risultano – comunque – soggetti a canali di transito privi di riferimenti oggettivi sulla costa, quali segnalamenti marittimi o punti cospicui, cui si aggiunge, l'assenza di servizi di pilotaggio e di assistenza nautica nella rada di Golfo Marconi.

Pertanto, al fine di consentire il massimo utilizzo degli apparati presenti in plancia – ottenendo una ridondanza di strumenti di controllo della posizione teso a garantire una navigazione più precisa e sicura – l'A.M. valutava favorevolmente l'opportunità di realizzare appositi segnalamenti marittimi che consentissero di individuare in modo oltremodo evidente la rotta da seguire in ingresso, cosicché si individuasse una sorta di « binario » tra il punto di accesso alla rada e l'area di fonda di Portofino che le unità potranno raggiungere semplicemente procedendo sul rilevamento predefinito (ottico, radar, satellitare ed in VHF tramite sistema AIS).

Sicurezza ambientale:

L'articolo 12 del Regolamento prevede che il Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta di Portofino coordini ed esegua i monitoraggi della qualità delle acque e delle biocenosi dell'Area Marina Protetta. In applicazione di tale norma, campagne di monitoraggio sono state svolte, a cura di ARPA Liguria e DISTAV Genova, nel corso delle stagioni crocieristiche 2012-2013-2014, con particolare attenzione alla permanenza delle navi da crociera in rada, le analisi prodotte hanno sostanzialmente riscontrato l'assenza di anomalie imputabili alla presenza della predetta tipologia di unità e, più in dettaglio, secondo quanto espresso dal Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta di Portofino con foglio prot. 564/6-1-1 del 10 aprile 2014, « hanno riportato una situazione generate dell'ambiente marino, a contorno dei punti di stazionamento dette navi da crociera, definita "sufficiente" o "soddisfacente" a seconda degli indici utilizzati. In particolare, non sono emerse anomalie che potessero essere riconducibili alla presenza delle navi da crociera ».

Pertanto, il Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta di Portofino, in chiusura del predetto foglio, afferma che « fa distanza del punto di fonda delle navi che scalano Portofino dai confini dell'AMP, può mutare rispetto a quella attuale – ossia 0,7 nm dal perimetro – anche definendo una nuova area di fonda a distanza più ravvicinata, senza che le attuali condizioni di qualità delle acque subiscano mutamenti in senso peggiorativo (...omissis...).

Di tale parere – così formalmente espresso da parte dell'ente appositamente costituito per « la protezione ambientale dell'area marina » e « la tutela ed alla valorizzazione delle risorse biologiche e geomorfologiche della zona », ai sensi dell'articolo 3 del Decreto Istitutivo del 26 aprile 1999 – l'Autorità Marittima ha tenuto assoluto riguardo nel considerare positivamente l'ipotesi di consentire un

avvicinamento della zona di fonda anche in garanzia dei prioritari fini di tutela ambientale.

Per tutto quanto sopra esposto, l'individuazione dei nuovi limiti per l'area di fonda consente in ogni caso di garantire – anche in virtù delle ulteriori cautele proviate dal provvedimento di revisione del Regolamento, che rendono più stringente ed efficace rispetto al passato l'attività dell'equipaggio di controllo costante del mantenimento della posizione della nave all'interno dell'area sicura – un giusto bilanciamento tra le indefettibili esigenze di tutela della sicurezza dei passeggeri con le primarie esigenze di tutela dell'ecosistema marino e di tutela ambientale della stessa Area Marina Protetta.

Ulteriori cautele: queste sono costituite da:

1. installazione di due segnalamenti marittimi (mede) aventi caratteristiche tali da rendere oggettivamente riconoscibile ed individuabile il nuovo limite; le mede in parola, infatti, sono dotate di una serie di apparati, attivi e passivi, che rappresentano ulteriori elementi utili per l'approccio e la navigazione nella rada, realizzando, in buona sostanza una favorevole ridondanza con gli strumenti di bordo utili alla verifica della posizione della nave, offrendo valide alternative all'utilizzo dei soli apparati di navigazione satellitare;

2. installazione, sulla meda maggiormente esposta ai fenomeni ambientali dell'area, di un anemometro per il rilevamento della velocità e della direzione del vento superficiale, posto ad una quota di 7 metri rispetto al livello medio mare, e di un misuratore dell'altezza d'onda con sonda ad ultrasuoni. Al fine di rendere prontamente disponibili – sia alle navi dirette a Portofino, sia all'Autorità Marittima che ad altre unità ed utenti presenti in zona – i dati rilevati *in situ* sono riportati automaticamente ed in tempo reale sulla pagina di informazione meteorologica pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Portofino;

3. Al fine di rendere efficace l'impiego degli ausili alla navigazione intro-

dotti dalla revisione del Regolamento, il sistema di rotte di accesso alla rada previsto è stato opportunamente modificato, definendo rotte di ingresso/uscita dalla zona di fonda, riferite e dirette ai nuovi segnalamenti marittimi realizzati.

Si osserva, inoltre, come l'entrata in vigore del nuovo limite si sia concretizzata sono nel corrente mese – ovvero a circa un anno di distanza dall'emanazione dell'Ordinanza n. 138/2015 – perché il medesimo provvedimento ordinativo all'articolo 3 ne subordinava l'applicazione al positivo collaudo delle mede e all'avvenuta implementazione di ogni altra misura prevista dal Regolamento emendato.

Si ritiene opportuno altresì richiamare la circostanza per cui, nell'ambito dell'istruttoria condotta dall'A.M., quest'ultima sta stata favorevolmente orientata anche dall'orientamento formalmente espresso dal MATTM con diverse comunicazioni, citate, peraltro, nel Preambolo dell'Ordinanza n. 138/2015 e, in particolare:

nota protocollo n. 18018/GAB in data 01/09/2014 indirizzata alla Direzione Marittima di Genova si evidenziava come « l'eventuale ed ulteriore avvicinamento della zona di fonda necessiti di un vaglio tecnico particolarmente approfondito e fondato su novità tecnologiche nel frattempo intervenute, tali da rendere sostanzialmente equivalenti le garanzie di sicurezza ambientale prodotte dalle cautele adottate con la distanza minima a suo tempo fissata a 0,7 miglia rispetto alle nuove ridotte distanze che vorrebbero adottarsi, al fine di fornire le necessarie e prioritarie garanzie di sicurezza ambientale;

nota prot. n. 2382 in data 05.02.2015 del Sig. Ministro dell'Ambiente con la quale, richiamando la proposta di traslazione e parziale modifica dell'area di fonda antistante Portofino con ulteriore avvicinamento a terra – come riportato nella bozza di provvedimento ricevuto in data 03.11.2014 – si evidenzia la necessità di assicurare il bilanciamento degli emer-

genti interessi ambientali con l'obiettivo di garantire una maggiore sicurezza del transbordo e del trasporto dei passeggeri che comporti, contestualmente, di non esorbitare oltre dai limiti del regime derogatorio proposto.

Nel trasmettere questa seconda comunicazione a Circomare SML, la Direzione Marittima di Genova, con lettera prot. n. 05156 in data 11.02.2015, ha ulteriormente ribadito come « il richiesto necessario bilanciamento degli interessi di tutela ambientale con quelli di tutela della sicurezza dei passeggeri – come sopra evidenziati – debba necessariamente valutarsi in rapporto alle misure, strumenti e procedure da implementare per compensare l'eventuale maggior ravvicinamento dell'area di fonda al perimetro esterno dell'AMP di Portofino ».

Conclusioni:

Si evidenzia come la rigorosa istruttoria condotta dall'A.M. e le misure tecniche collaudate ed implementate costituiscano quei presupposti necessari a garantire che il nuovo limite di 0,3 miglia nautiche sia idoneo ad assicurare un livello di tutela ambientale non inferiore al limite indicato dal Decreto Interministeriale in argomento e a quello – già derogatorio per la rada di Portofino – di 0,7 nm.

Infine, si rappresenta come, per quanto a conoscenza dello Scrivente, non risultino in corso ulteriori procedimenti istruttori da parte di Comandi Territoriali del Corpo delle Capitanerie di Porto finalizzati a derogare dal limite delle 2nm, fissato dalla norma in questione; pertanto, non sembrano fondate le preoccupazioni circa l'adozione di analoghi provvedimenti ordinativi in altre zone di pregio ambientale interessate dall'applicazione del « Decreto Rotte » e si ha motivo di ritenere che la vicenda del Golfo Marconi, attese le sue peculiarità morfologiche e del traffico passeggeri, costituisca un « unicum » derogatorio.