

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

## 13<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

---

65° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 SETTEMBRE 2000

---

**Presidenza del presidente GIOVANELLI**

### INDICE

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 2, 5
* CABRAS ( <i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i> ) . . . . .	4
* FUSILLO, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente</i> . . . . .	2

---

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 15,20.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione:

CABRAS, CADDEO, MELONI, MURINEDDU, NIEDDU, GIOVANELLI, VELTRI, BESSO CORDERO. – *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'8 settembre 2000 nel tratto di mare prospiciente il porto industriale di Porto Vesme nell'area marina comprendente le isole di S. Pietro e S. Antioco a sud ovest della Sardegna si è verificato l'incagliamento della nave carboniera «Eurobulker IV »;

che dopo i primi interventi dell'autorità marittima si sono individuate gravi responsabilità dolose a carico del comandante della nave con conseguente provvedimento di arresto cautelativo da parte dell'autorità giudiziaria competente;

che trascorsi ormai quattro giorni dall'incidente sembrano ormai definitivamente tramontate le possibilità di rimuovere la nave dal punto nel quale si è incagliata;

che l'area di mare interessata è particolarmente esposta a pericoli di ulteriore inquinamento dovuto al continuo riversarsi in mare del carico di combustibile stivato;

che si pone con urgenza l'esigenza di rimuovere il carico di oltre 17 mila tonnellate di carbone fossile destinato alle centrali Enel al fine di evitare che le condizioni meteo marine producendo ulteriori danni allo scafo della nave ne causino il versamento in mare;

che inoltre in considerazione dell'intenso traffico di navi mercantili nella zona aumentano i pericoli di potenziali incidenti se non verranno adottati tempestivamente tutti i provvedimenti necessari alla rimozione della nave dal punto nel quale si è incagliata,

gli interroganti chiedono di sapere con urgenza quali provvedimenti i Ministri competenti, singolarmente o d'intesa con le autorità regionali, abbiano assunto o intendano assumere per rimuovere i gravi pericoli sopra richiamati.

(3-03882)

FUSILLO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente.* In relazione al sinistro occorso alla nave carboniera «Eurobulker IV», si forniscono informazioni sulle conseguenze a carico degli ecosistemi marini del rilascio in mare del carico e del combustibile di bordo.

Per quel che riguarda il *bunker* (combustibile a bordo), la letteratura scientifica sulle conseguenze per gli ecosistemi marini e costieri dello sversamento in mare di oli combustibili attesta la nocività e la pericolosità di questi prodotti e l'insorgere di particolari difficoltà nella bonifica dei siti inquinati. Non a caso si tratta di sostanze espressamente elencate dalla vigente normativa (n. 979 del 1982) tra i prodotti inquinanti per i quali il Ministero dell'ambiente è tenuto ad intervenire per la rimozione e bonifica.

Circa il carico di carbone, in funzione delle caratteristiche oceanografiche del sito, e delle condizioni meteomarine, non compreso tra le sostanze che la vigente normativa considera inquinanti, il suo rilascio in mare potrebbe produrre danni determinati dal particolare fine che interesserebbe gli strati d'acqua più superficiali e dalla sedimentazione sul fondo delle frazioni più grossolane. In entrambe le circostanze, si possono determinare condizioni di riduzioni e impedimento degli scambi gassosi aria/acqua e della penetrazione della luce (con conseguenze nefaste soprattutto per il plancton e il benthos vegetale), occlusione degli apparati respiratori dei planctonti e benthos sessile, rischi di possibilità d'ingestione e conseguenti danni meccanici e intossicazione di zooplanctonti, zoobentonti, nectonti e bentonectonti. L'affondamento delle frazioni grossolane potrebbe causare, inoltre, l'alterazione delle caratteristiche tessiturali dei sedimenti e, conseguentemente, della tipologia dei popolamenti bentonici di fondo.

Le particelle di carbone potrebbero peraltro giungere sulla costa arrecando danni di natura estetica, oltre che fisico-chimica, nell'ambiente.

Oltre a questi effetti immediati di natura prevalentemente fisica non vanno trascurati gli eventuali effetti a lungo termine determinati dal rilascio di molecole nocive (metalli pesanti).

A seguito dell'accaduto il Ministero dell'ambiente, servizio difesa mare, cui fa capo il centro emergenze in mare, ha disposto fin dall'8 settembre 2000, ore 7.00, interventi a garanzia e tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento, inviando sul posto 8 unità specializzate.

La nave carboniera «Eurobulker IV» è incagliata e presenta profonde lesioni ai doppifondi, con penetrazione nella stiva e allagamento della sala macchine. Risulta problematico ogni intervento per l'assenza di validi interlocutori, in quanto l'unità presenta doppia bandiera (St. Vincent e Grenadines - Cambogia), non risulta assicurata altro che per il carico, e certificata da registro di classificazione non membro dello IACS (*International Association of Classification Societies*).

Per quanto di competenza il Ministro dell'ambiente ha intimato alla società consortile Castalia Ecolmare di procedere comunque all'eliminazione del combustibile di navigazione (*bunker*) e delle altre sostanze tossico-nocive o inquinanti presenti a bordo: il carbone presente a bordo come carico, infatti, non è sostanza inquinante ai sensi e per gli effetti della legge 31 dicembre 1982, n. 979.

A questo fine e per accelerare le procedure, si è disposto che eventuali oneri assunti dalla Società convenzionata Castalia Ecolmare, oltre

le previsioni contrattuali, vengano certificati e congruiti dalla Capitaneria di porto di Cagliari.

Attualmente non esistono più problemi di inquinamento da idrocarburi in quanto nei giorni passati, con una complessa e articolata operazione, si è proceduto alla completa bonifica del locale macchine, sentine e stive da prodotti inquinanti. Sono state recuperate a bordo 200 tonnellate di prodotti petroliferi non contaminati e 200 tonnellate di acque sporche.

Per quanto attiene alla rimozione del carico e del relitto, in apposita riunione tenutasi il 12 settembre scorso presso la prefettura di Cagliari, essendo latitante l'armatore, si è convenuto che l'Enel, destinatario del carico, si gravi delle spese per la rimozione del medesimo, sotto la vigilanza del responsabile per la Sardegna del competente Ministero dei trasporti e della navigazione, e al competente Ministero dei trasporti e della navigazione si rappresenti da parte dell'Autorità marittima locale l'urgenza di provvedere alla demolizione e alla rimozione del relitto, considerata la dichiarata impossibilità di un disincaglio.

In attesa che lo sbarco del carico e la rimozione del relitto vadano in esecuzione la Capitaneria di porto di Cagliari si è attivata con il competente ufficio circondariale marittimo di S. Antioco affinché venga emessa una ordinanza che vieti l'accesso al porto di Portovesme di navi obsolete (più di 20 anni) con equipaggi inaffidabili (indiani, ucraini, filippini, eccetera) o con carichi pericolosi.

Tali navi dovranno dar fondo a debita distanza da zone pericolose per la navigazione e attendere il pilota che le scorterà in porto previo pagamento della prevista tariffa facendole navigare in acque sicure.

CABRAS. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione la risposta del Sottosegretario e vorrei soffermarmi su due questioni. Innanzitutto in quanto ci ha riferito non è contenuto alcun rilievo circa i danni subiti dal tratto costiero interessato, che coinvolge circa sei comuni, a causa del combustibile che si è riversato in mare e che non si è potuto bonificare, relativamente agli impianti di acquacoltura, agli stagni e alle zone di balneazione che sono molto importanti nell'area ai fini dello sviluppo turistico; invito pertanto il Sottosegretario ad ulteriori approfondimenti della problematica in quanto, seppure nel frattempo sono stati realizzati gli interventi di cui ha riferito, la fascia costiera ha comunque subito danni rilevanti. In secondo luogo, occorre precisare i tempi di svuotamento delle 17.000 tonnellate di carbone contenute a bordo della nave. L'incidente è avvenuto venti giorni fa e finora non si è approfittato delle favorevoli condizioni meteomarine di queste settimane, non appena comincerà a soffiare il maestrale e il tempo peggiorerà non solo sarà impossibile procedere alle operazioni di recupero del carbone, ma, come evidenziato dai tecnici nella riunione tenutasi presso la prefettura di Cagliari, la nave corre il rischio di spaccarsi e riversare in mare tutto il carbone. Tutto senza alcuna possibilità di recuperarlo, provocando quei danni a cui la relazione del sottosegretario Fusillo faceva riferimento.

C'è un problema di tempestività negli interventi che fino a questo momento non è stata adeguata alla gravità del problema – soprattutto per quanto riguarda il recupero del carbone – e potrebbe succedere che, quando noi saremo pronti a recuperarlo, le condizioni meteomarine lo impediranno.

Considerando la gravità della situazione, ritengo che 20 giorni siano un arco di tempo troppo lungo, per consentire l'organizzazione di un intervento approfondito ed appropriato.

Vorrei quindi sottolineare questi elementi di preoccupazione, e chiedere al Governo di valutare la possibilità di intervenire a favore dei comuni della fascia costiera già menzionata, che hanno subito danni che di fatto non è stato possibile prevenire. Inoltre, poiché si tratta di danni che hanno interessato anche la terraferma, non è possibile l'intervento della società Castalia Ecolmare – di cui ha parlato il Sottosegretario nella sua relazione – perché come sappiamo tale società dispone di mezzi che operano esclusivamente in mare.

Pertanto, in merito agli interventi già attuati dal Governo mi dichiaro parzialmente soddisfatto. Naturalmente, saranno poi da valutare i tempi e le modalità di realizzazione di quegli interventi che ho richiamato e ai quali non è stata data ancora attuazione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 15,35.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIANCARLO STAFFA





