



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 17

**13<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Territorio,  
ambiente, beni ambientali)

INTERROGAZIONI

208<sup>a</sup> seduta: mercoledì 6 ottobre 2010

Presidenza del presidente D'ALÌ

**I N D I C E****INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6, 9
DELLA SETA (PD) . . . . .	4
MENIA, sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare . .	3, 6
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . . .	11

---

*N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.*

*Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Menia.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,40.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01575, presentata dal senatore Della Seta.

MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, in risposta all'interrogazione n. 3-01575 presentata dal senatore Della Seta, dove viene posto particolare accento sugli effetti dell'interruzione del servizio di vigilanza, prevenzione e abbattimento di inquinanti in mare, svolto dalla società Castalia, si rappresenta quanto segue.

Il servizio di cui trattasi è stato svolto dalla Castalia sino al dicembre 2008, quando è venuto a scadenza naturale il contratto precedentemente stipulato.

Nel corso del 2010, precisamente in data 27 gennaio 2010, in concomitanza con l'avvio del bando pubblico europeo di gara per l'affidamento del servizio, eccezionalmente è stato stipulato, per affidamento diretto, ossia senza gara, ed eccezionalmente assentito anche dall'organo di controllo, un contratto ponte, con scadenza 4 ottobre 2010 (quindi, l'altro ieri), per l'espletamento del servizio. Si è trattato di una misura eccezionale, perché la normativa vigente di derivazione comunitaria non consente la proroga dei contratti in essere mediante affidamento diretto e le attuali difficoltà finanziarie rendono difficile il ricorso ad un ulteriore contratto ponte, nelle more del perfezionamento del bando di gara.

Di conseguenza, allo scopo di evitare sospensioni o interruzioni delle attività già assicurate dal contratto scaduto nel 2008, prima, e, da ultimo, da quello scaduto il 4 ottobre, è stata già diramata a tutte le capitanerie di porto un'apposita circolare per le iniziative da assumere in caso di inquinamento da idrocarburi delle acque marine.

Si tratta di una soluzione provvisoria, nelle more del perfezionamento dell'*iter*, già avviato e da svolgere in conformità alla normativa vigente, finalizzata alla stipulazione del nuovo contratto. Al riguardo, va precisato che il Ministero dell'ambiente sta lavorando affinché la gara di cui trattasi, per la quale si è resa necessaria una calibrata posticipazione dei termini di presentazione delle offerte, fissata ora al prossimo 25 ottobre, trovi la sua

soluzione entro l'anno in corso, anche perché, in caso contrario, si dovrebbe bandire una nuova gara con diversi problemi di ordine anche finanziario.

Nel frattempo, dunque, le attività già assicurate dal contratto scaduto nel 2008 prima, e, da ultimo, da quello scaduto il 4 ottobre, saranno svolte dalle unità del Corpo delle capitanerie di porto, che – occorre precisare – hanno svolto questi stessi compiti già nel corso del 2009, nel lasso di tempo intercorso fra la scadenza del primo dei contratti anzidetti e l'affidamento del secondo, dando garanzie sia di ordine quantitativo che qualitativo.

Del resto, le capitanerie di porto svolgono da sempre, in maniera diurna e sistematica, il servizio di sorveglianza e controllo delle aree marine sottoposte alla giurisdizione nazionale contro gli inquinamenti in mare attraverso i servizi di pattugliamento svolti dalla propria componente operativa aereonavale, assistita da una delle più moderne e tecnologicamente avanzate reti integrate di monitoraggio ed informative del traffico navale a livello europeo, costituita da sistemi tra loro integrati, sempre in fase di ulteriore implementazione, in grado di fornire in tempo reale una completa rilevazione dei flussi dei traffici marittimi, ma anche delle merci trasportate via mare correlabili al singolo vettore utilizzato.

Tale assetto operativo messo in campo permanentemente dalla Guardia costiera costituisce, nel settore ambientale marino, l'asse portante della «Rete di risposta precoce nazionale a situazioni di emergenza ambientale marina dovute allo sversamento di sostanze inquinanti di qualsivoglia natura derivanti da vettori marittimi, piattaforme ubicate nel mare territoriale e sulla piattaforma continentale, nonché da quelle di origine tellurica».

Pertanto, qualora nell'ambito delle normali operazioni di servizio si dovessero presentare situazioni in cui sono d'obbligo il recupero e la bonifica delle sostanze inquinanti in mare e non si fosse ancora concluso l'iter di perfezionamento del nuovo contratto di appalto a società esterne, è previsto che le capitanerie di porto intervengano in via ordinaria con i propri mezzi e, quando necessario, mediante l'acquisizione di servizi per la raccolta di materiali inquinanti da parte di mezzi navali specializzati privati *in loco*, ponendo i relativi costi a carico del responsabile dell'inquinamento, se individuato, o risarciti mediante il cosiddetto riconoscimento del debito, di cui all'articolo 13 della legge n. 979 del 1982.

DELLA SETA (PD). Signor Presidente, la risposta fornita dal sottosegretario Menia ricostruisce perfettamente la situazione e pertanto, sotto questo profilo, è del tutto esauriente; tuttavia non posso ritenermi soddisfatto in quanto essa conferma la responsabilità che comunque ricade sul Ministero dell'ambiente, cioè quella di avere probabilmente commesso errori tecnici nella scrittura del bando e quindi di essersi trovato nella necessità di posticiparne i termini. Per tale motivo, da ieri il nostro Paese è privo del servizio di vigilanza, prevenzione e abbattimento di inquinanti in mare.

Rispetto al fatto che, nel periodo che intercorrerà tra l'interruzione del servizio svolto finora e la riattivazione del nuovo servizio a seguito dell'espletamento del bando, la vigilanza verrà assicurata dalle capitanerie di porto, mi permetto di sollevare qualche dubbio. Innanzi tutto, esprimo una perplessità generale: se le capitanerie di porto fossero in grado di svolgere tale servizio, suggerirei al Governo di non buttare risorse per affidarlo a soggetti esterni perché sarebbe un modo di utilizzare danari pubblici non propriamente adeguato.

In realtà, visti i numerosi compiti da svolgere, sarebbe comprensibile se le capitanerie di porto non fossero in grado di eseguire tale servizio ad un livello che dia sufficienti garanzie rispetto all'obiettivo; in tal caso, rappresenterebbe un problema il fatto che per alcuni mesi l'Italia sia sprovvista del servizio. Nel caso contrario, però, suggerirei di eliminare completamente il bando e di procedere affidando questo compito in via ordinaria alle capitanerie di porto.

Peraltro, in via informale, alcune capitanerie di porto hanno confermato che non sono in grado di svolgere tale servizio. Il problema non riguarda tanto i gravi incidenti che potrebbero capitare (Dio non voglia!): è evidente, infatti, che in tale situazione si individuerebbe un modo per intervenire. Stiamo parlando, però, di fenomeni che spesso sono ordinari, perché ogni giorno nei mari italiani vi sono piccoli sversamenti di sostanze inquinanti (ad esempio, di idrocarburi). Infatti, malgrado i divieti, ancora oggi vi sono navi che effettuano operazioni di lavaggio delle cisterne dove non dovrebbero; inoltre, nei nostri mari circolano ancora navi che non sono dotate delle tecnologie obbligatorie, come ad esempio il doppio scafo. Pertanto, il rischio non è tanto quello che si verifichi un grave incidente perché in quel caso – ripeto – si interverrebbe in qualche modo; il problema è piuttosto quello che per alcuni mesi (non si sa neanche quando verrà riattivato il nuovo servizio) i nostri mari rimarranno privi di questa forma di vigilanza.

Si tratta, dunque, di un grave problema che il Ministero dell'ambiente ha sottovalutato. Infatti, non si è saputo ieri che i tempi del bando non avrebbero permesso di dare continuità al servizio. In realtà, si sapeva da molti mesi: evidentemente qualcosa non ha funzionato nella catena dei passaggi di informazioni. Non sono in grado di dire cosa non abbia funzionato, ma sicuramente vi è stato un problema.

Capisco che per le difficoltà finanziarie non sia possibile attivare un nuovo contratto ponte; a mio avviso, però, questa sarebbe l'unica soluzione per soddisfare l'interesse generale di poter contare su un servizio di vigilanza che metta al riparo dai rischi, almeno da quelli maggiori.

In caso contrario, proprio nel giorno in cui il Parlamento o almeno una delle Commissioni parlamentari darà il parere (forse tra breve voteremo) sullo schema di decreto legislativo che recepisce la direttiva europea sull'ambiente marino, il nostro Paese entrerà in una fase di totale incertezza rispetto alla possibilità e alla capacità di fronteggiare uno dei problemi fondamentali dell'inquinamento marino.

PRESIDENTE. Mi permetto di aggiungere una brevissima osservazione personale. Nel concordare con quanto è stato detto, perché è chiaro che a regime le capitanerie di porto non possono – diversamente non vi sarebbe un contratto esterno – affrontare il problema, nel transitorio, purché questo transitorio sia assolutamente contenuto nei tempi, si può immaginare un'operazione di supplenza, come a volte accade. Tuttavia, vorrei raccomandare al Governo la necessità di seguire con attenzione i tempi ed eventualmente, se il Governo dovesse rendersi conto che questi tempi si allungano oltre ogni ragionevole previsione, di immaginare una forma di intervento, anche attraverso l'interlocuzione con gli organi di controllo, perché si ripristini il servizio normalmente assicurato.

Segue l'interrogazione numero 3-01575, da me presentata.

MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, con riferimento all'interrogazione n. 3-01566 da lei presentata e riguardante le attività di ricerca petrolifera nel mediterraneo ed in modo particolare le esplorazioni al largo dell'Isola di Pantelleria, si rappresenta quanto segue.

In effetti, nel mare Mediterraneo sono in corso numerose attività di ricerca e di coltivazione di idrocarburi e la piattaforma continentale prospiciente la Tunisia e la Libia si è rivelata di notevole interesse petrolifero.

Per quanto attiene l'attività di ricerca di idrocarburi nella zona di mare antistante l'isola di Pantelleria, a seguito di parere favorevole della Commissione VIA circa l'esclusione del progetto dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, è stato rilasciato dal Ministero dello sviluppo economico, con decreto ministeriale del 12 novembre 2002, un permesso di ricerca per idrocarburi in acque territoriali italiane, denominato convenzionalmente GR.15.PU, alla Puma Petroleum, successivamente trasferito alla Società Audax Energy s.r.l., che ancora oggi ne risulta titolare. Nell'area del permesso, però, non risulta essere stato svolto alcun lavoro, né di ricerca, né di perforazione, né tantomeno di installazione di piattaforma per l'estrazione di idrocarburi, perché la Società Audax ne ha chiesto la sospensione, autorizzata con decreto del 17 novembre 2008, e allo stato attuale non vi è stata alcuna richiesta per la sua ripresa.

Riguardo all'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 17, del decreto legislativo n. 128 del 2010, c'è da evidenziare che lo stesso fa salvi i titoli già rilasciati e, pertanto, non può essere applicato al permesso di ricerca in questione.

Diversa è invece la questione in ordine all'eventuale successiva richiesta di autorizzazione alla coltivazione di giacimenti rinvenuti, in quanto questa, a legislazione vigente, dovrà essere sottoposta ad una ulteriore procedura di valutazione di impatto ambientale e ottenere un distinto titolo abilitativo da parte del Ministero dello sviluppo economico. Operazioni, queste, che dovranno tenere conto delle limitazioni introdotte dal citato articolo 6, comma 17, del decreto legislativo n. 128 del 2010.

Si può ragionevolmente ritenere che le notizie stampa, relative all'attività di una piattaforma al largo di Pantelleria, si riferiscano a lavori svolti al di fuori delle acque territoriali italiane, nell'*offshore* tunisino, nella parte confinante con il permesso di ricerca GR.15.PU.

Infatti, dalle notizie fornite dalla capitaneria di porto di Trapani, la piattaforma petrolifera che ha operato al largo di Pantelleria, sul sito denominato Lambouka-I, risulta essere stata posizionata in una zona di mare ricadente all'interno della piattaforma continentale tunisina, poco oltre il limite delle tredici miglia dall'isola di Pantelleria che segna il confine tra la piattaforma continentale italiana e quella tunisina in base alla legge n. 347 del 3 giugno 1978 (ratifica dell'accordo italo-tunisino sulle acque di rispettiva giurisdizione).

Non si hanno notizie dirette delle attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi che si svolgono al di fuori dei confini nazionali, però, secondo quanto riferito dalla predetta capitaneria di porto, da una serie di rapporti periodici sull'attività esplorativa pubblicati sul sito web della società ADX ENERGY (già Audax Energy), si evincerebbe che Lambouka è un grande blocco di 70 chilometri quadrati contenente tre potenziali serbatoi di idrocarburi e che uno dei giacimenti potrebbe estendersi fino a sei o sette miglia dalle coste di Pantelleria, all'interno dell'area già interessata dal permesso di ricerca a suo tempo rilasciato dal Ministero dello sviluppo economico e, attualmente, sospeso.

Qualora i giacimenti di risorse naturali si estendano dalle due parti della linea di delimitazione della piattaforma continentale, con la conseguenza che le risorse individuate in un'area appartenente a uno Stato potrebbero essere sfruttate dal lato della piattaforma continentale appartenente all'altro Stato, l'articolo 4 della predetta legge n. 347 del 3 giugno 1978 prevede che i due Stati firmatari debbano concertare un ulteriore accordo che determini le condizioni di un eventuale sfruttamento, dopo aver consultato gli eventuali concessionari.

In merito al pericolo di inquinamento marino, dai controlli effettuati dall'Ufficio circondariale marittimo di Pantelleria, non sono state rilevate anomale presenze di idrocarburi nel tratto di mare interessato, sia durante, che alla fine dell'attività esplorativa.

La disciplina dello sfruttamento delle risorse minerarie dei fondali marini è contenuta nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto internazionale del mare del 1982, che sul punto è unanimemente considerata riprodottriva del diritto internazionale consuetudinario. In estrema sintesi, per il diritto internazionale del mare spetta allo Stato costiero l'esercizio di competenze sovrane in materia di sfruttamento delle risorse minerarie che si trovano nei fondali rientranti nelle sue acque interne, nel suo mare territoriale e nella sua piattaforma continentale. L'esercizio di queste competenze non incontra limiti per quanto riguarda la scelta dei luoghi di prospezione ed esplorazione e le connesse modalità tecniche e giuridiche (incluse quelle ambientali), fatto salvo il rispetto del diritto di posa di cavi e condotte sottomarini.

La Convenzione del 1982, nella parte XII, dedica numerosi articoli alla protezione ambientale, prevedendo vincoli di natura giuridica convenzionale e dunque relativi solo agli Stati partecipanti della Convenzione. Alcune disposizioni sono anche relative alla prevenzione ed al contrasto dell'inquinamento marino derivante da attività di sfruttamento dei fondali marini nelle aree sottoposte alla giurisdizione statale (articolo 208). Allo Stato costiero viene imposto di adottare misure legislative interne per prevenire, ridurre e controllare questo tipo di inquinamento che devono essere in linea con gli *standard* internazionali, nonché si richiede agli Stati stessi di sviluppare, attraverso le organizzazioni internazionali competenti e conferenze internazionali, regole comuni e condivise.

In questo contesto si inserisce la Convenzione di Barcellona sulla protezione del Mediterraneo dall'inquinamento marino del 1976 (poi successivamente modificata), che contiene una serie di obblighi generali in capo agli Stati. La Convenzione è completata da vari protocolli, tra cui uno è dedicato all'inquinamento da sfruttamento del sottosuolo marino, che, però, non è ancora entrato in vigore.

Naturalmente, gli Stati membri dell'Unione europea sono anche obbligati al rispetto delle norme comunitarie in materia di protezione ambientale.

Conseguentemente, le attività di prospezione o di sfruttamento dei fondali marini nel Mediterraneo (tutti compresi nelle piattaforme continentali dei suoi Stati costieri, data l'esiguità delle dimensioni questo bacino) per essere legittime, ai sensi del diritto internazionale, devono essere conformi alle disposizioni convenzionali sopra menzionate. Si sottolinea, peraltro, che la stragrande maggioranza degli Stati costieri del Mediterraneo, tranne la Libia e la Turchia, è parte della Convenzione del 1982, mentre tutti gli Stati mediterranei sono contraenti della Convenzione di Barcellona.

Alla luce di quanto illustrato, va pertanto valutata la compatibilità delle attività di esplorazione mineraria con la normativa internazionale; ne deriva che ogni altra considerazione sul mantenimento dell'integrità dell'ambiente marino del Mediterraneo e sugli eventuali rischi connessi alla medesima attività di esplorazione, anche alla luce delle profondità dei fondali marini da trivellare, dovranno essere sempre oggetto di attente consultazioni circa l'opportunità delle stesse da parte di tutti gli Stati costieri, a livello bilaterale e multilaterale.

In relazione alle possibili iniziative da intraprendere al fine di coinvolgere gli Stati rivieraschi per eventuali provvedimenti, vi è da segnalare che in ambito europeo il commissario all'energia Gunter Oettinger ha già rappresentato l'opportunità di una iniziativa europea per l'esame dei rischi e la predisposizione di piani di emergenza comuni per l'estrazione petrolifera in ambito mediterraneo.

A tale riguardo è stato attivato un tavolo di confronto con tutti gli Stati mediterranei al fine di armonizzare le diverse azioni di tutela ambientale e di sicurezza per le attività petrolifere *offshore*, in una logica di sistema integrato per l'emergenza. In tale contesto potrebbe trovare

poi applicazione la creazione di uno specifico fondo rischi per l'emergenza delle attività *upstream* (ricerca e coltivazione di idrocarburi), di natura mutualistica tra gli operatori, al fine di poter disporre di risorse finanziarie private adeguate e prontamente utilizzabili.

La definizione di una strategia comune a livello europeo appare pienamente condivisibile ed è quanto mai urgente, soprattutto in relazione alle rigorose misure introdotte con il decreto legislativo n. 128 del 29 giugno 2010, particolarmente incisive sull'attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi nei mari italiani e cautelative al fine di minimizzare gli effetti di eventuali incidenti, ma che trova il proprio limite di applicazione al di fuori delle acque territoriali italiane e, pertanto, non salvaguarda i nostri mari da eventuali incidenti in acque di Paesi mediterranei che hanno particolare contiguità e vicinanza con le coste italiane.

Da ultimo, si rappresenta che, per quanto riguarda la presenza di ulteriori attività di ricerca e perforazione nella stessa zona prospiciente all'Isola di Pantelleria, allo stato non risultano in corso nuove istanze di VIA, mentre risulta essere stato conferito alla società North Petroleum Limited, in data 30 settembre 2004, dal Ministero dello sviluppo economico il permesso di ricerca denominato CR.147.NP, scaduto il 30 settembre 2010. Tale intervento è stato, a suo tempo, escluso dalla VIA con provvedimento del 13 settembre 2004.

PRESIDENTE. Mi dichiaro soddisfatto per la completezza e l'analisi della risposta fornita dal sottosegretario Menia, che pertanto ringrazio.

Mi permetto tuttavia di formulare alcune osservazioni. Non ritengo di essere perfettamente d'accordo sul fatto che le disposizioni del comma 17 dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 128 del 2010 non si applichino a nuove fasi o a nuovi passaggi procedurali di attività per le quali il titolo sia già stato rilasciato. Infatti, come noto, ogni passaggio della pratica costituisce un singolo titolo e pertanto per ognuno di essi occorre una valutazione. Al riguardo, dunque, desidero sollevare l'attenzione del Governo.

La situazione paradossale che si sta verificando al largo dell'Isola di Pantelleria somiglia un po' a quella delle centrali nucleari poste ai confini del nostro Paese. Nel merito appare opportuno che il Governo attivi immediatamente un'interlocuzione con le autorità tunisine per disciplinare le attività di perforazione, anche perché il giacimento occupa verosimilmente uno spazio rientrante nelle acque di giurisdizione italiana. L'interlocuzione dovrebbe riguardare anche le attività correlate di transito nelle acque territoriali italiane di piattaforme petrolifere e di ospitalità delle stesse nei porti italiani, affinché queste possano essere, non dico inibite (perché sarebbe un forte atto di contrasto internazionale), ma quanto meno sottoposte ad un attento monitoraggio.

Pertanto, sollecito l'attivazione della disposizione dell'articolo 4 della legge n. 347 del 1978 che – come lo stesso rappresentante del Governo ha riferito – prevede il coinvolgimento italiano nel caso di sfruttamento di

giacimenti che presumibilmente nel sottosuolo abbiano invadenza verso l'Italia.

Inoltre, ritengo necessario che venga attivata la clausola sulle misure legislative interne prevista dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto internazionale del mare del 1982, così come sollecito l'entrata in vigore del protocollo sull'inquinamento del sottosuolo marino che completa la Convenzione di Barcellona sulla protezione del Mediterraneo dall'inquinamento marino del 1976.

A mio avviso, le compatibilità internazionali vanno verificate perché l'interesse del nostro Paese – come recepito dal decreto legislativo – è quello di evitare conseguenze negative sull'ambiente marino, sia delle nostre acque territoriali che con riflesso verso le nostre coste.

Infine, sottolineo che non deve essere più possibile adottare decisioni di esclusione dalla procedura VIA (che ha determinato il rilascio di numerose autorizzazioni) di progetti relativi ad attività di ricerca di idrocarburi; altrimenti si tratterebbe di una palese elusione del decreto legislativo n. 128 del 2010. Pertanto, raccomando alla commissione VIA di non procedere in via preventiva ad una decisione di esclusione.

Ciò detto, ringrazio il rappresentante del Governo per la risposta fornita, che potrà sollecitare ulteriori riflessioni.

Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 16,15.*

ALLEGATO

**INTERROGAZIONI**

DELLA SETA. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

la società consortile Castalia, costituita nel 1987 e aggregante le principali compagnie di navigazione italiane che operano nel soccorso e antinquinamento in mare, opera dal 2004 per l'Ispettorato centrale difesa del mare dell'ex Ministero della marina mercantile e poi per conto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per espletare servizi di vigilanza, prevenzione e abbattimento degli inquinamenti del mare da idrocarburi e altre sostanze nocive. Tale servizio è stato espletato attraverso l'utilizzazione di 35 mezzi navali di pronto intervento, adeguatamente attrezzati e dislocati in altrettanti porti italiani;

dal gennaio 2010, il suddetto servizio è attivo in base a un contratto ponte di 7 mesi, condizionato dalla Corte dei conti alla emanazione di nuovo bando di gara (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il giorno 8 febbraio 2010, con scadenza il 9 settembre 2010) ed all'espletamento della stessa;

il contratto ponte scade il 5 ottobre 2010. Da quella data, visto il mancato espletamento delle procedure del nuovo bando, l'Italia rischia di rimanere priva di un servizio di sorveglianza delle coste e pronto intervento;

il mancato espletamento del nuovo bando è legato a vistose imperfezioni del capitolo tecnico: la mancanza sul mercato nazionale e internazionale di unità navali nel numero e con le caratteristiche richieste, nonché la evidente discrasia fra i costi da sostenere per rispondere alle richieste del capitolato tecnico e la disponibilità di fondi prevista dal bando;

a tal proposito la Castalia ha quindi invitato il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare a rivedere il capitolato tecnico e la società, supportata da pareri legali e tecnici, ha opposto anche ricorso amministrativo;

il giorno 31 agosto 2010 il Ministero dell'ambiente ha comunicato alle società e ai gruppi di società, che avevano presentato manifestazione d'interesse per il bando, il differimento del termine di presentazione delle offerte relative al bando (scaduto in data 9 settembre). Il Ministero ha ritenuto, infatti, necessario, in seguito alle considerazioni espresse in particolare da Castalia, di effettuare un approfondimento in merito ad alcune condizioni del capitolato tecnico. Il nuovo termine, che dovrebbe essere fissato entro 20 giorni dalla comunicazione, non è ancora stato indicato;

è importante sottolineare che allo scadere del contratto ponte l'attuale soggetto erogatore del servizio sarebbe costretto a procedere al disarmo dei mezzi, le attrezzature sarebbero sbarcate, i rimorchiatori desti-

nati ad altro uso ed il personale di bordo congedato o allocato in altri servizi. In caso di emergenza da inquinamento in mare, l'installazione ex novo di tali materiali mezzi e personale richiederebbe settimane;

in dichiarazioni alla stampa, funzionari del Ministero dell'ambiente hanno affermato che dopo il 5 ottobre il servizio di sorveglianza e controllo verrà svolto dalle Capitanerie di porto. Ma è di tutta evidenza che le Capitanerie di porto non hanno la disponibilità tecnica per svolgere in modo efficace tale servizio,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo sia conoscenza dei fatti sopraesposti;

se intenda attivarsi con la massima urgenza per impedire che alla data del 5 ottobre 2010 il servizio attualmente svolto da Castalia venga sospeso.

(3-01575)

*D'ALÌ. – Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico. – Premesso che:*

il mar Mediterraneo è ad oggi il mare al mondo con il più alto tasso di inquinamento di catrame pelagico (32.4 milligrammi su metro cubo contro una media di 3/4 milligrammi degli altri mari del mondo);

nelle ultime settimane la piattaforma petrolifera «Lambouka-1» si è posizionata a circa 13 miglia dalle coste dell'isola di Pantelleria per effettuare trivellazioni sperimentali finalizzate alla ricerca di idrocarburi in quel tratto di mare;

da notizie di stampa si apprende che la compagnia di riferimento «Adx Energy lmt», titolare della piattaforma, abbia ricevuto regolare autorizzazione da parte del Governo;

la suddetta piattaforma e la contestuale attività di ricerca e perforazione in zone di mare antistanti l'isola di Pantelleria ha procurato forti e motivati allarmi nonché consequenziali e reiterate manifestazioni di protesta in seno alla locale comunità isolana;

come comunicato dalla stessa compagnia Adx in data 7 settembre 2010 l'attività di esplorazione e perforazione avrebbe dato esito positivo e quindi avrebbe condotto alla localizzazione di un giacimento di idrocarburi nella zona di mare oggetto delle perforazioni a 13 miglia nord ovest dall'isola di Pantelleria;

come comunicato dalla stessa compagnia Adx in data 14 settembre si apprende che la stessa piattaforma petrolifera avrebbe abbandonato la sua postazione cessando l'attività di perforazione finalizzata alla ricerca, e non si ha motivo di ritenere che intenda sostituirla con strutture per l'estrazione,

si chiede di sapere:

quale sia stata l'autorizzazione alla base delle suddette attività di ricerca perforazione e prospezione effettuate dalla compagnia Adx Energy lmt;

quale esito le suddette attività abbiano prodotto e quali siano gli intendimenti del Governo in merito alla prosecuzione delle attività di ricerca;

se tale attività si sia svolta tenuto conto delle nuove disposizioni in materia di cui al decreto legislativo n. 128 del 29 giugno 2010, art. 2, comma 17, che modificano il testo unico in materia ambientale di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006;

se le suddette attività di ricerca abbiano causato, ed eventualmente in che misura, un'anomala presenza di idrocarburi nel tratto di mare interessato;

se le suddette attività abbiano ricevuto il doveroso controllo da parte delle autorità di vigilanza ambientale e se l'allontanamento della piattaforma abbia comportato la contestuale chiusura delle attività di perforazione eventualmente effettuate e se queste siano state eseguite con la doverosa cautela anche al fine di evitare il rischio di dispersione di idrocarburi in quel tratto di mare;

se siano previste ulteriori attività di ricerca e perforazione nella stessa zona di mare prospiciente all'isola di Pantelleria;

in caso affermativo, se non ritenga di doverne decidere l'immediata sospensione e di attivarsi perché gli Stati rivieraschi del Mediterraneo, eventualmente coinvolti nelle procedure autorizzative, ed in particolare Tunisia e Libia, adottino eguali provvedimenti di immediata moratoria di ogni tipo di ricerca e trivellazione in mare.

(3-01566)





