Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 29

13ª COMMISSIONE PERMANENTE (Territorio, ambiente, beni ambientali)

INTERROGAZIONI

339ª seduta: martedì 17 aprile 2012

Presidenza del presidente D'ALÌ

IN 1548
TIPOGRAFIA DEL SENATO (53)

I N D I C E

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 10
* FANELLI, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare* . . 3, 9
GRANAIOLA *(PD)* 8

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: Coesione Nazionale (Grande Sud-SU Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Liberta: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdotaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I..

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

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione 3-02766, presentata dalla senatrice Granaiola e da altri senatori.

FANELLI, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare.* In merito all'interrogazione 3-02766 presentata dal senatrice Granaiola ed altri, concernente la perdita di fusti tossici in mare da parte della motonave Eurocargo Venezia della Grimaldi Lines, nell'area dell'arcipelago toscano, si rappresenta quanto segue.

Si tratta dell'incidente occorso il 17 dicembre 2011 alla motonave in rotta da Catania a Genova. Questa, approssimativamente tra le ore 4 e le ore 7,20 del mattino, colpita da una violentissima mareggiata, ha disperso in mare gran parte del carico trasportato sul ponte di coperta. La zona di mare dell'accaduto ricade nella giurisdizione della capitaneria di porto di Livorno. Dalle ricostruzioni effettuate dalla competente Autorità marittima periferica, a seguito di inchiesta amministrativa, avvalendosi delle risultanze cinematiche dell'apparato A.I.S. *(Automatic Information System)*, è emerso che, a seguito di una manovra repentina della motonave Eurocargo Venezia (armatore Atlantica di navigazione S.p.A. Grimaldi Group), effettuata per evitare una possibile rotta di collisione con un'ulteriore unità navale, in condizioni meteomarine particolarmente sfavorevoli, si è determinato rilevante sbandamento dello scafo (pari a circa 37º), procurando verosimilmente il cedimento dei sistemi di ritenuta del carico, sistemato sul ponte superiore scoperto, e la caduta in mare di due semirimorchi.

La rotta, con le esatte posizioni e gli orari della nave, è stata registrata dal sistema satellitare A.I.S. presso la sala operativa delle capitanerie di porto di Roma ed il tracciato è già a disposizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. La zona di mare interessata, circa 15 miglia al largo dell'isola della Gorgona, ricade nel Parco nazionale dell'Arcipelago toscano ed è interna al Santuario internazionale dei cetacei (PELAGOS).

La guardia costiera di Livorno, una volta ottenuta conferma sulla nocività del carico, lo stesso giorno 17 gennaio ha trasmesso la notizia al Ministero dell'ambiente, al Comando generale delle capitanerie di porto, agli Uffici territoriali del Governo e ai comuni di Pisa e Livorno. Nei giorni successivi è stata inoltrata notizia di reato a carico del comandante

della nave alla competente procura della Repubblica e sono state informate le associazioni, le cooperative di pesca ed i circoli nautici circa le precauzioni da adottare in caso di rinvenimento dei fusti galleggianti o spiaggiati. Dell'accaduto è stata trasmessa anche formale comunicazione alle Autorità marittime francesi, in ottemperanza all'accordo *Ramoge* sulla protezione internazionale dell'alto Tirreno.

La documentazione acquisita dalla competente Autorità marittima (documento di trasporto e schede di trasporto e di sicurezza) indica, quale materiale trasportato, un catalizzatore a base di ossidi di nichel e molibdeno esausto (composizione questa successivamente chiarita da approfondita analisi documentale), categoria 4.2 IMDG *code (International Maritime Dangerous Goods Code)*. La documentazione attestante la quantità di prodotto imbarcato è rappresentata dall'apposita lista merci pericolose, sottoscritta dal raccomandatario marittimo allegata all'autorizzazione per l'imbarco ed il relativo modello multimodale per merci pericolose, sottoscritto dal conducente del mezzo e dallo speditore dichiarante, recanti il peso di circa 19.000 chilogrammi netti per semirimorchio. La sostenuta difformità del peso netto indicato nel documento di trasporto terrestre redatto per i due semirimorchi dalla ISAB S.r.l., recanti rispettivamente chilogrammi 20.430 e 20.120, a fronte delle predette risultanze del documento di imbarco, appare dovuta alla diversa metodologia di inserimento dati connessa all'inclusione ovvero all'esclusione della tara, nello specifico, relativa al computo del peso totale degli imballi e involucri.

Alla luce della relazione dell'ISPRA del 14 gennaio 2012, che ha analizzato il campione ed espresso parere in merito alle caratteristiche della merce pericolosa dispersa, risulta che il prodotto è insolubile in ambiente neutro-alcalino della maggior parte dei componenti (solo il pentossido di vanadio è appena solubile in condizioni *standard)*. La maggior parte dei componenti risulta bioaccumulabile ma non biomagnificabile (per il molibdeno non vi sono dati scientifici su possibile biomagnificazione). In data 27 gennaio 2012 anche ARPAT ha dato il parere inerente il campione analizzato, ribadendo innanzitutto la sua natura di «catalizzatore a base di nichel molibdeno» e la tossicità dello stesso, crucialmente correlata alla solubilità del materiale.

In merito ai controlli eseguiti a bordo della motonave Eurocargo Venezia, le norme in materia di sicurezza della navigazione prescrivono che, come nel caso di specie, quando la nave è in possesso della certificazione di sicurezza legittimante il trasporto di merci pericolose rilasciate dall'Ente tecnico vengano effettuati una verifica delle risultanze documentali (tra cui la validità della certificazione di sicurezza) ed il controllo ordinario sulla sistemazione del carico. Tale controllo documentale è teso ad accertare che le merci pericolose da imbarcare siano incluse tra quelle ammesse al trasporto marittimo; che la nave sia in possesso dei requisiti di idoneità prescritti per il trasporto di merci pericolose e, nel caso di specie, di autoveicoli; che siano state osservate le pertinenti procedure amministrative per l'imbarco, lo sbarco ed il *transhipment* (decreto dirigenziale 21 marzo del 2006, in particolare commi 6,7,8); che siano state adempiute

le eventuali ulteriori prescrizioni emanate in sede locale (ordinanza del capo del Circondario marittimo). I controlli a bordo delle navi da parte dell'Autorità marittima sono generalmente effettuati con criterio «a campione», in occasione delle visite di «*Port State Control*» (per le navi straniere) e di sicurezza (per le navi italiane) o in casi particolari, anche congiuntamente al consulente chimico del Porto, ma nel caso in esame risulta che tale verifica sia stata preventivamente compiuta dall'Autorità marittima competente prima dell'inizio del viaggio.

Quanto alle procedure d'imbarco del materiale si significa altresì che il parere del chimico del porto, ai fini dell'autorizzazione all'imbarco di merce pericolosa, non è obbligatorio, non essendo previsto dalla vigente normativa. Nell'autorizzazione all'imbarco manca il numero di colli, ma è presente la massa complessiva per unità di carico, intesa in questo caso come semiarticolato che imbarca sulla nave. La cancellazione di un semiarticolato che «non imbarca» può essere fatta tramite sbarratura della scheda. Non è richiesta, in generale, un ispezione a bordo all'atto dell'imbarco su nave di merce pericolosa.

Il carico caduto in mare è costituito da 198 fusti (risultanti dalla differenza tra i 224 fusti imbarcati a Catania e i 26 fusti effettivamente giunti a Genova). Secondo le prime ricostruzioni, poiché ciascun fusto contiene circa 170-180 kg di materiale, racchiuso in sacchi di plastica, la quantità di prodotto caduta in mare, pari a 198 contenitori, può stimarsi in un totale di circa 33-34 tonnellate. La scheda di sicurezza redatta dal produttore ISAB s.r.l. dichiara il prodotto nocivo per gli organismi acquatici e in grado di provocare a lungo termine effetti negativi per l'ambiente marino. 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 eco-tossicologici sugli organismi acquatici – afferma che «il prodotto può determinare effetti negativi agli organismi marini ed entrare nella catena trofica solamente attraverso gli organismi detritivori».

Nel giorno dell'incidente e in quelli successivi, la capitaneria di porto di Livorno, sotto il coordinamento del Comando generale delle capitanerie di porto ed in stretto collegamento con il Ministero dell'ambiente ed il suo Reparto ambientale marino, si è attivata tempestivamente avviando un'intensa ricerca sulla superficie del mare nel tratto di possibile caduta ed oltre, verso nord con motovedette e voli aerei, mentre il 21 dicembre successivo la capitaneria di porto di Livorno ha diffidato il comandante della motonave Eurocargo Venezia e il rappresentante legale della società armatrice Atlantica di navigazione S.p.A. di Palermo affinché «provvedessero ad adottare urgentemente ogni misura atta ad 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 avere in corso la verifica dei soggetti tecnicamente idonei cui conferire l'incarico delle ricerche e del successivo

recupero del carico. Il giorno 10 gennaio si è svolta presso il Ministero dell'ambiente una riunione con la partecipazione di rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e trasporti, della Protezione civile, del Ministero della salute, dell'Istituto superiore di sanità, del Comando generale delle capitanerie di porto, dell'ISPRA e della 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 ed uno sulle valutazione del rischio sanitario-tossicologico e ambientale-ecotossicologico. Il gruppo tecnico in tema di rifiuti ha convenuto, sulla base delle considerazioni espresse dall'ISPRA e dall'ARPAT, che la sostanza dispersa in mare possa essere classificata come rifiuto, così come da contatti attivati dalla Direzione per la tutela del territorio e risorse idriche, con funzionari del Ministero dell'ambiente lussemburghese, è stato accertato che la sostanza in questione viene considerata rifiuto anche da parte dello Stato ricevitore. 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, 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 2012, su invito della capitaneria di porto di Livorno, presso i locali della prefettura di Livorno si sono riuniti i rappresentanti del Ministero dell'ambiente, della Regione toscana, dell'ISPRA, dell'ARPAT e della capitaneria di porto di Livorno per valutare la proposta tecnica della società Atlantica per l'individuazione, la mappatura e l'eventuale recupero dei relitti del carico perso in mare. 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 dei materiali e le modalità di smaltimento dello stesso, l'imbarco del personale tecnico nonché i militari della capitaneria di porto sulla nave individuata per la ricerca «Minerva I».

In data 6 febbraio 2012 la capitaneria di porto di Livorno ha comunicato l'avvio della campagna di monitoraggio e ricerca dei fusti e dei semi-rimorchi finiti in mare da parte della nave oceanografica «Minerva I», per conto della società Atlantica di navigazione S.p.A., armatrice della motonave Eurocargo Venezia. In data 17 febbraio sono stati individuati sui fondali, a quota circa 430 metri di profondità, dei fusti dispersi. Il giorno successivo, l'ispezione effettuata tramite il ROV ha confermato la presenza dei due semi-rimorchi e di circa 50 fusti contenenti il catalizzatore in questione. Una nuova ispezione effettuata con il ROV nei giorni successivi ha quantificato la presenza nell'area in 96 fusti. Una nuova campagna di ricerca è stata effettuata nei giorni 21-25 febbraio in un'area limitrofa a quella già monitorata con esiti scarsamente rilevanti (solo stati individuati solo due nuovi fusti).

In data 20 febbraio, a seguito dell'individuazione dell'area interessata alla potenziale contaminazione dei fusti, si è tenuta una riunione del tavolo tecnico nel quale sono state concordate, con ARPAT, ISPRA, Ministero della salute e Istituto superiore di sanità, le fasi di raccolta dei campioni (colonna d'acqua, sedimenti del fondale, pesci e organismi bentonici) in modo da poter monitorare sia la dispersione del materiale finito in acqua nonché l'eventuale presenza nella catena trofica. Allo scopo di ridurre possibili errori nella fase analitica è stata stabilita la ripartizione dello stesso campione in due entità: la prima da affidare ad organismi pubblici (Istituto superiore di sanità, Istituto zooprofilattico sperimentale Toscana-Lazio, ARPAT e ISPRA), mentre la restante parte di campione sarà analizzata dal dipartimento di tossicologia incaricato dalla società armatrice. Nei giorni 28, 29 febbraio e 1º marzo veniva effettuata una raccolta di campioni di sedimenti e colonna d'acqua, con la supervisione di tecnici dell'ARPAT e dell'ISPRA i cui dati definitivi saranno disponibili a fine aprile.

Dopo la campagna di pesca effettuata nel mese di gennaio, che non ha rilevato una presenza significativa degli inquinanti dispersi, il 23 marzo u.s. ne è stata effettuata una nuova, i cui risultati sono in fase di valutazione da parte degli organismi competenti. Tale monitoraggio mediante prelevamento di campioni mirati, riguardanti la colonna d'acqua, i sedimenti dei fondali, nonché organismi bentonici e pesci, proseguirà su base mensile per ulteriori sei mesi. Proseguono anche le attività di ricerca della restante parte del carico disperso sul tratto di mare interessato dalla rotta intrapresa dalla nave Eurocargo Venezia per una lunghezza di 12 miglia e per una larghezza di circa 1.300 metri in diretta prosecuzione verso ovest, dalla zona di rinvenimento dei relitti del carico.

Il piano di recupero dei fusti, presentato dalla società armatrice il 29 marzo, prevede il posizionamento dei fusti in un sarcofago metallico stagno, suddivisi in numero di 6-8 per volta, direttamente sul fondo del mare; così sigillati, i fusti verranno issati a bordo per il successivo conferimento, una volta giunti al porto, alla ditta specializzata per l'idoneo diretto smaltimento. Il piano per la costruzione dei contenitori e l'approntamento dei materiali a bordo della nave specializzata è previsto in circa 40 giorni. La società conta di iniziare la campagna di recupero a mare intorno alla metà di maggio (durata prevista 30 giorni lavorativi).

Le misure interdittive dell'attività di pesca intraprese dall'autorità marittima (oltre al divieto di navigazione, transito ed ogni altra attività di superficie e subacquea) riguardano esclusivamente un raggio di 3 miglia dal punto della perdita del carico e, comunque, in funzione dell'attività operativa da parte dei mezzi già impiegati nella ricerca, ovvero l'unità denominata «Minerva I» per quella originaria, e l'unità «Nastasia» per una recente attività di pesca scientifica necessaria a successive analisi sulle specie ittiche prelevate nella zona, utili per le valutazioni circa gli effetti sulla catena trofica. Il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali sta valutando la possibilità di promuovere interventi, anche indiretti, finalizzati alla tutela del comparto pesca locale.

Sul tema della sicurezza della navigazione, anche dal punto di vista ambientale, su iniziativa interministeriale (Ministero delle infrastrutture e trasporti e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), è stato emanato, in data 21 marzo 2012, un apposito decreto che introduce misure tese, in particolare, a tutelare le aree maggiormente sensibili del nostro Paese, tra le quali le aree marine protette, il Santuario dei cetacei e Venezia, dai rischi connessi alla navigazione delle unità mercantili. In particolare, all'articolo 2, comma 1, è previsto che nell'area marina protetta del Santuario dei Cetacei, di cui alla legge 11 ottobre 2001, n. 3911 «per l'ingresso e la navigazione nell'intera area marina, come delimitata dall'allegato 1, le navi che trasportano su ponti scoperti e in colli sostanze rientranti nelle tipologie di cui all'Allegato III della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi Marpol 73/78 e al Codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose (IMDG *Code)*, anche in rimorchi, semirimorchi, *container*, camion e vagoni, devono adottare sistemi di ritenuta del carico che ne garantiscano la massima tenuta e stabilità in ogni condizione meteomarina, al fine di prevenire e impedire perdite accidentali dei carichi».

Si rappresenta, infine, che presso la procura della Repubblica di Livorno, pende il procedimento penale n. 55/2011 a carico del comandante della motonave Eurocargo Venezia, indagato per le ipotesi di reato di cui agli articoli 4 e 9, commi 2 e 3, del decreto legislativo n. 202 del 2007 e di cui agli articoli 449 e 450 del codice penale. Ulteriori indagini sono state affidate alla capitaneria di porto di Livorno, al fine di «verificare ulteriori profili di responsabilità».

GRANAIOLA *(PD).* Ringrazio il Sottosegretario per la risposta fornita, importante soprattutto sul versante delle misure cautelative che si intende assumere. Certo, per quanto riguarda la prima domanda che ho posto nell'interrogazione, in cui chiedevo di sapere cosa sia realmente accaduto la notte del 17 dicembre 2011 a bordo dell'Eurocargo Venezia, permangono grossi dubbi. Mi chiedo come sia possibile che si perdano in mare due rimorchi senza rendersene conto. Lo ritengo davvero inspiegabile. Così come resta inspiegabile l'assenza del parere del chimico del porto nell'autorizzazione all'imbarco rilasciata dalla guardia costiera di Catania, anche perché sulla modulistica ho potuto verificare che detto parere è previsto. Quindi, mi sembra strano che, quando si tratta di merci pericolose, definite in qualche modo addirittura «rifiuti» – come mi è sembrato di capire dalla sua risposta – non siano previsti controlli a bordo delle imbarcazioni.

Mi rimane poi ancora un dubbio, ma probabilmente sarà l'inchiesta della procura a scioglierlo. Nella prima relazione della Prefettura di Livorno si è parlato della dispersione di cobalto ma poi, all'improvviso, nelle relazioni successive, è scomparso ogni riferimento. Chiedo delucidazioni al riguardo. Le rivolgo una domanda, alla quale probabilmente sa-

ranno sempre le indagini a fornire una risposta. Una volta recuperati tutti i fusti, le chiedo se verranno svolte ulteriori analisi sul loro contenuto. Devo ammettere con tutta sincerità che non mi è ancora del tutto chiaro che cosa effettivamente essi contenevano.

Mi sento di dover evidenziare anche l'eccessiva lunghezza dei tempi. Ricordo che l'incidente è avvenuto ben quattro mesi fa. Si corre il rischio dell'apertura in mare dei fusti. Reputo davvero opportuno accelerare al massimo il loro recupero. Come lei ha detto, su 198 fusti ne sono stati avvistati soltanto 98 ed uno è stato recuperato nella rete di un pescatore. Mi domando, quindi, dove sono finiti gli altri fusti e che fine essi faranno. Mi desta grande preoccupazione il fatto che anche l'ISPRA abbia affermato che il nichel e il molibdeno sono elementi che, in caso di accumulo, risultano nocivi per la fauna ittica e dal punto di vista alimentare. Ricordo che, se assimilati da crostacei e molluschi, andranno ad incidere sulla catena alimentare. Aggiungo che non mi risulta che l'ARPAT abbia compiuto analisi a 450 metri di profondità, ossia dove i fusti si sono depositati. Quindi, mi auguro che attraverso i controlli, che porranno in essere tutte le istituzioni facenti parte del tavolo tecnico, si possa verificare che effettivamente le analisi siano ripetute proprio ad una profondità importante.

Le chiedo poi, sottosegretario Fanelli, qual è la ditta specializzata incaricata dello smaltimento dei fusti recuperati – ho capito che quelli recuperati dal braccio meccanico resteranno a bordo della motonave e in ogni contenitore ne verranno messi circa 8 – e dove essi verranno smaltiti. Le sarei molto grata se mi potesse fornire anche questa indicazione.

Infine, desidero evidenziare il riflesso di tutto l'accaduto nell'ambito del settore della pesca, sebbene non sia di competenza del suo Ministero. In ogni caso, ho già presentato la relativa interrogazione. Ricordo che tutto il comparto della pesca, a seguito dell'evento di cui stiamo parlando e di altri di cui sono stati vittima il Tirreno e le sue coste, è stato messo duramente in ginocchio, come dimostra l'enorme flessione del relativo fatturato. La popolazione di quelle zone non si fida più a mangiare il pesce e soprattutto i crostacei e molluschi. Questo settore, martoriato dal fermo pesca e da vari divieti, avrebbe davvero bisogno di misure compensative e mi auguro quindi che possano essere assunte, come mi sembra lei abbia accennato nell'ultima parte del suo intervento.

Concludo dichiarandomi parzialmente soddisfatta della risposta.

FANELLI, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Le attività sono in corso. Le assicuro, senatrice Granaiola, che il Ministero dell'ambiente continuerà a seguire attentamente le conseguenze dell'incidente marittimo. Naturalmente tutte le novità e gli approfondimenti posti in essere al riguardo verranno riferiti alla Com-

missione. Tra qualche mese sarà assolutamente opportuno riferire in questa sede in merito all'aggiornamento delle attività poste in essere.

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

I lavori terminano alle ore 15,30.

ALLEGATO

INTERROGAZIONE

GRANAIOLA, DELLA SETA, FERRANTE, PIGNEDOLI, ANDRIA. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole alimentari e forestali e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il 17 dicembre 2011, l'eurocargo «Venezia» della Grimaldi Lines, in navigazione da Catania a Genova, ha perso in mare, nelle acque al largo dell'isola di Gorgona, due semirimorchi carichi di sostanze tossiche altamente inquinanti;

secondo le prime ricostruzioni, il carico caduto in mare era costituito da due semirimorchi di fusti contenenti un catalizzatore a base di ossidi di nichel, vanadio e molibdeno esausto; ciascun fusto conteneva circa 170-180 chili di materiale racchiuso in sacchi di plastica;

dei 224 fusti imbarcati a Catania, 26 sono giunti a Genova, e pertanto la quantità di prodotto stipata nei restanti 198 contenitori dispersi in mare può stimarsi in un totale di circa 33-34 tonnellate;

la nave oceanografica «Minerva Uno», impegnata nelle operazioni di ricerca del carico ha individuato, all'inizio di marzo 2012, 96 fusti e 18 sacchetti di materiale ed ha effettuato una serie di prelievi e campionamenti di acque di mare e di sedimento del fondale, nella zona di ritrovamento dei fusti, sotto la supervisione dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana (Arpat) e dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA);

il 5 marzo la Capitaneria di porto di Livorno ha rinnovato una formale diffida alla società armatrice dell'eurocargo affinché, entro e non oltre 10 giorni, provvedesse a far pervenire un ulteriore piano di ricerca per gli 84 «bersagli» (fusti e sacchetti) non ancora ritrovati;

considerato che:

secondo una ricerca svolta dalla prima firmataria del presente atto di sindacato ispettivo i documenti dell'eurocargo Venezia sollevano più dubbi di quante siano le domande cui rispondono;

l'agente marittimo Giuseppe Marangolo, titolare dell'omonima ditta con sede a Catania, il 15 dicembre 2011 chiese alla Capitaneria l'autorizzazione all'imbarco e trasporto di merci pericolose sull'eurocargo Venezia;

la Guardia costiera controfirmò l'autorizzazione che si compone di una «Lista delle merci pericolose da imbarcare», nella casella «nome tecnico delle merce pericolosa» venne indicata la dicitura «catalizzatore in fusti» con classe 4,2 del codice Imdg (codice internazionale per la classificazione del trasporto via mare di merci pericolose);

si tratta di materie soggette ad accensione spontanea entro 5 minuti dal contatto con l'aria; il numero della classificazione porta tuttavia una correzione a mano, che non risulta l'unica nel documento. In particolare tre sarebbero i lotti imbarcati, ma la prima riga dell'autorizzazione – documento valido per legge – è cancellata e un asterisco a piè di pagina avverte «non caricato»;

inoltre, la griglia nella quale è obbligatorio riportare tutte le informazioni che costituiscono la carte di identità del trasporto autorizzato prevede anche l'indicazione del numero dei colli ma tale casella, nel caso dell'eurocargo Venezia, è rimasta vuota;

dovrebbero dunque fare fede i chili di materiale (massa o volume totale), poiché il volume – come spiega una nota nel documento – va espresso in litri ma la tabella riporta l'indicazione chilogrammi, e se ne deduce che sul «Venezia» erano imbarcati 19.000 chili netti (26.000 lordi) più altri 19.000 di catalizzatore in fusti;

per quanto risulta agli interroganti, a una richiesta di approfondimento la Isab Srl (azienda produttrice del materiale trasportato), Direzione manutenzione e costruzioni con un'*e-mail* inviata il 20 dicembre alla Guardia costiera di Livorno, risponde: «I due mezzi trasportavano catalizzatore a base di ossidi di nickel e molibdeno da rigenerare. I mezzi che ci risultano imbarcati sul Venezia sono i seguenti: rimorchio AB42546 con 112 fusti per un peso netto di 20.430 chili (peso imballo singolo fusto 18 chili per un totale di 2.016): rimorchio ME05475 con 112 fusti per un peso netto di 20.120 chili»;

le quantità indicate dalla Isab Srl indicano, dunque, parametri diversi rispetto alla carta di imbarco, ma ciò che più conta è che si apprende che fin dal 20 dicembre era chiaro che non di cobalto si trattava, come in un primo momento si era detto e scritto, ma di ossidi di nichel e molibdeno da rigenerare;

inoltre, sulla natura del catalizzatore resta un ulteriore punto oscuro; nella relazione della Prefettura di Livorno che riassume l'intera vicenda, si legge infatti che la presenza di catalizzatore cobalto-molibdeno era indicata nel documento di trasporto e che, secondo una precisazione dell'Arpat, il catalizzatore nichel-molibdeno mostra una solubilità maggiore rispetto a quanto poteva dedursi nelle schede di sicurezza e che ciò potrebbe essere dovuto alla esposizione all'aria della sostanza prelevata da un fusto aperto, presente sulla nave;

considerato inoltre che:

dalla risposta della Capitaneria di porto di Livorno a una serie di domande suscitate dall'incompleta e contraddittoria documentazione relative al carico tossico disperso in mare dall'eurocargo Venezia, con particolare riguardo all'assenza del parere del chimico del porto nell'autorizzazione all'imbarco rilasciata dalla Guardia costiera di Catania e alla mancata indicazione del numero dei colli, si evince che trasportare merci pericolose via mare, anche se attraversano zone protette, non richiede nessuna effettiva ispezione a bordo e che la verifica dell'idoneità della nave viene effettuata con un controllo di carattere essenzialmente docu-

mentale e che più approfonditi controlli sono effettuati solo occasionalmente;

ciò che lascia profondamente perplessi è la decisione da parte degli armatori di permettere la partenza di un'imbarcazione dal carico molto pesante e potenzialmente pericoloso senza nessuna precauzione, con un mare forza 9/10 e il vento di libeccio che tirava fino a 120 chilometri all'ora;

su tali motivazioni è urgente fare chiarezza perché tutta la dinamica della vicenda appare quantomeno sospetta, e il Mediterraneo e la sua fauna hanno pagato e stanno pagando oltre misura l'insufficienza dell'attuale sistema di controlli e sicurezza, situazione che potrebbe indurre alla diffusione di comportamenti eco-criminali;

qualche giorno fa, un peschereccio in dotazione all'Arpat, che stava catturando campioni di pesci per analizzarli, ha pescato con una rete un bidone di quelli dispersi ormai vuoto, un fatto di gravità inaudita;

l'attività ittica nella zona è per ora vietata ma è evidente che tali divieti non potranno continuare all'infinito e un mare intossicato non è un bel biglietto da visita alla vigilia della stagione balneare;

si rende quindi necessaria un'immediata movimentazione delle forze disponibili affinché i fusti incriminati vengano recuperati al più presto e sia svolta una rapida azione volta ad accertare le cause ed i responsabili dell'accaduto, nonché le dinamiche dell'incidente;

all'interrogazione a risposta immediata in VIII Commissione permanente presentata dall'onorevole Mariani (5-05937) in data 17 gennaio 2012, il Governo ha risposto che «L'ISPRA, circa gli effetti del prodotto sull'ecosistema marino e sulla salute dell'uomo, ha affermato che »il prodotto può determinare effetti negativi agli organismi marini ed entrare nella catena trofica solamente attraverso gli organismi detritivori«, e la scheda di sicurezza redatta dal produttore, ISAB Srl, rappresenta che il prodotto, nocivo per gli organismi acquatici è in grado di provocare a lungo termine effetti negativi per l'ambiente marino»;

le predette sostanze tossiche rischiano di compromettere gravemente l'ecosistema marino delle coste toscane ed entrare nella catena alimentare, costituendo un grave pericolo per la fauna marina e per la popolazione, oltre a danneggiare in modo irreparabile le attività di pesca,

si chiede di sapere:

che cosa sia realmente successo la notte del 17 dicembre 2011 a bordo dell'eurocargo «Venezia»;

che cosa trasportasse veramente l'imbarcazione della Grimaldi partita da Catania e diretta a Genova;

qualsiasi fosse il materiale, in che quantità fosse imbarcato;

se e quali controlli fossero stati eseguiti a bordo;

quali siano i reali rischi per la salute in seguito alla dispersione in mare dei fusti in questione;

quali misure i Ministri in indirizzo intendano assumere per limitare le ripercussioni dell'accaduto sull'ecosistema delle aree protette interessate e per sostenere le attività della pesca colpite dall'ennesimo grave incidente ecologico che interessa le coste toscane;

quali procedure e controlli intendano mettere in campo riguardo al trasporto di rifiuti e sostanze tossiche via mare e conseguenti possibili spostamenti via terra su gomma o su rotaia e per impedire che si verifichino nuovamente eventi potenzialmente catastrofici per le coste, per la fauna marina e per la salute dei cittadini.

(3-02766)

€ 1,00