

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

30° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 AGOSTO 1993

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente FRANZA

INDICE

Interrogazioni

PRESIDENTE	Pag. 2, 6
CARTA <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile</i>	2
VISIBELLI (MSI-DN)	4

I lavori hanno inizio alle ore 9,10.

Interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione presentata dal senatore Visibelli e da altri senatori. Ne do lettura:

VISIBELLI, MAISANO GRASSI, SARTORI, NERLI, BONO PARRINO, CAPPIELLO, GIOVANNIELLO, BOSCO, FRANZA, PISCHEDDA. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso:

che desta gravissime preoccupazioni la mancata attuazione della legge n. 979 del 1982 (Disposizioni per la difesa del mare) in quanto le coste ed i mari italiani risultano in tal modo non protetti contro gli inquinamenti da idrocarburi;

che per di più non vengono così neppure compiute quelle ricerche e quegli studi di carattere scientifico aventi per oggetto il monitoraggio costante e sistematico dello stato generale del mare e dei fondali marini, come espressamente previsto dalla stessa legge n. 979 del 1982;

che dalle suddette inadempienze derivano pure ulteriori mancanze in sede internazionale, in quanto l'Italia risulta inadempiente agli obblighi derivanti da convenzioni e trattati internazionali (IMO, UNEP, CEE, piano d'azione per il Mediterraneo),

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda urgentemente assumere per dare immediata e doverosa attuazione, in conformità alle leggi vigenti ed alle obiezioni espresse dalla Corte dei conti, alla legge n. 979 del 1982.

(3-00724)

CARTA, sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile. La legge n. 979 del 1982 sulla difesa del mare, dalla data di entrata in vigore ad oggi, ha avuto uno stanziamento complessivo di 772 miliardi, ripartiti in dieci esercizi finanziari, con una media annuale di 77 miliardi; è stata quindi considerata legge pluriennale di spesa e non legge di spesa permanente come avrebbe dovuto.

La discontinuità e l'esiguità dei finanziamenti in relazione ai fabbisogni ha quindi influito negativamente sulla programmazione e sull'attuazione di numerosi compiti di seguito elencati, cui la legge è preordinata: interventi di prevenzione, controllo e lotta all'inquinamento marino; vigilanza e soccorso in mare; vigilanza al di là del limite esterno del mare territoriale; attuazione delle iniziative volte alla protezione e valorizzazione del mare e delle sue risorse, attraverso l'istituzione e l'esercizio delle riserve marine; organizzazione e funzionamento dei servizi.

Nell'ambito delle risorse disponibili si è comunque proceduto alla graduale attuazione di quanto specificamente previsto dalla legge, costituendo, tra l'altro, il supporto informatico operativo per il funzionamento del sistema ARES di ricerca e soccorso, attivato fin dall'aprile 1988 e la rete di collegamento fra il centro nazionale di coordinamento e i centri operativi periferici; si è proceduto altresì ad indagini conoscitive portate a termine sin dal 1990, ai fini della redazione del Piano generale di difesa del mare e delle coste dall'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino.

Sulla base di tali indagini e dei dati elaborati di un apposito gruppo di lavoro interministeriale (Marina mercantile e Ambiente) è stato poi predisposto lo schema di Piano che è stato inviato al Ministero dell'ambiente per la formale approvazione, necessaria ai fini dell'ulteriore *iter* procedurale indicato nell'articolo 1 della legge n. 979 del 1982 (intesa con le Regioni e approvazione da parte del CIPE).

Il Ministero dell'ambiente, a tutt'oggi, non ha dato la propria adesione allo schema di piano; ha invece informalmente proposto un documento dal quale emerge una nuova impostazione del Piano.

In particolare, l'edizione proposta prevede un piano di risanamento ambientale, che è cosa diversa dal piano delle coste di cui all'articolo 1 della legge n. 979 del 1982.

La mancata definizione del Piano, unitamente all'esiguità degli stanziamenti assegnati, ha evidentemente comportato difficoltà di programmazione oltre che di attuazione completa della legge sulla difesa del mare.

Ciò comunque non ha determinato le asserite inadempienze degli obblighi derivanti da convenzioni internazionali. Si precisa a tale proposito che l'Italia rispetta tutti i trattati riguardanti l'ambiente marino, ai quali ha aderito con leggi di ratifica.

La convenzione MARPOL 73/78 (prevenzione dell'inquinamento marino da navi), la Convenzione sull'immissione di rifiuti in mare (Dumping Convention: disciplina degli scarichi in mare), la Convenzione di Barcellona per la tutela ambientale del Mediterraneo, il Memorandum di Parigi in tema di visite ispettive a bordo delle navi, l'Accordo Ramoge (intesa regionale italo franco-monegasca per la migliore tutela dell'area marina interessante la regione ligure, il Principato di Monaco, la Provenza e la Corsica, nonché la Sardegna settentrionale) trovano l'Italia parte attiva nei rispettivi comitati di gestione.

Non si è ancora dato assenso alla ratifica della convenzione internazionale per la cooperazione in materia di preparazione e intervento contro gli inquinamenti marini da idrocarburi (peraltro non ancora entrata in vigore a livello internazionale), proprio per le difficoltà di assicurare un efficiente, costante e continuo servizio antinquinamento per mancanza di personale e per la l'assenza delle dotazioni di bilancio a regime, che consentano di coprire gli oneri conseguenti agli impegni previsti dalla convenzione.

Agli articoli 6 e 7 della convenzione è infatti prevista la messa in campo, nel quadro di una cooperazione tra Paesi, di un sistema operativo di pronto intervento quale quello già posto in essere, fino al 1991, con il concorso delle società Castalia ed Ecolmare, per assicurare una immediata risposta in caso di inquinamento marino da idrocarburi.

Gli alti costi per l'acquisizione dei mezzi navali necessari ad una azione sistematica di pattugliamento e di intervento antinquinamento, nonché di monitoraggio, e la concomitante assenza del personale operativo e tecnico-scientifico per l'esercizio diretto delle attività previste dalla legge, avevano portato l'Amministrazione marittima a ricorrere al noleggio di 60 unità, di cui 20 di altura, nella certezza che così facendo l'Erario avrebbe tratto vantaggio e le coste e i mari italiani non sarebbero rimasti privi di una indispensabile struttura antinquinamento.

Recentemente, tuttavia, la Corte dei conti ha ricusato il visto di approvazione al contratto stipulato a seguito di gara indetta nell'agosto 1990, motivando il rifiuto principalmente sul fatto che il ricorso al noleggio deve ritenersi procedura eccezionale, rispondente a situazioni di necessità e di urgenza, in attesa dell'acquisto e della gestione diretta dei mezzi da parte dell'Amministrazione.

Ciò ha riproposto nella sua urgenza il tema di base della realizzazione di un adeguato servizio volto alla prevenzione, controllo ed abbattimento degli inquinamenti lungo le coste del nostro Paese, tenendo presente che per l'attivazione dello stesso con mezzi propri dell'Amministrazione occorrono notevoli risorse per l'acquisto dei mezzi stessi, nonché per l'attivazione di un'adeguata struttura logistica operativa; l'attuale situazione di contenimento della spesa pubblica non sembra certo consentire tali investimenti.

A completamento si informa che, a seguito della direttiva emanata dall'onorevole Ministro in data 22 luglio 1993 per l'attuazione delle competenze in materia di difesa del mare, l'omonimo Ispettorato centrale assicurerà a partire dal corrente mese di agosto all'Ispettorato generale delle capitanerie di porto i fondi necessari per la componente aerea della guardia costiera, specificamente attrezzata per la sorveglianza ed il monitoraggio delle acque marine.

La rimozione meccanica e l'abbattimento fisico di inquinanti di acque marine, una volta accertatane l'esistenza a mezzo della ricognizione aerea, verrà affidata all'occorrenza invece a mezzi navali di altura e litoranei.

VISIBELLI. Signor Presidente, preliminarmente e per amore di chiarezza voglio dire che il Sottosegretario ha contestato l'affermazione che il Governo non è ossequiente agli obblighi derivanti dalle convenzioni e dai trattati internazionali e a supporto di tale reiezione di contestazione ha citato una serie di convenzioni il cui rispetto non era stato da noi assolutamente contestato al Governo. Infatti, specificamente, nell'interrogazione si faceva riferimento all'IMO, all'UNEP, alla CEE e al piano d'azione per il Mediterraneo.

Nota anche che il Governo non ha risposto alla domanda finale che era stata rivolta, laddove chiedevamo di conoscere quali iniziative il Ministero intende urgentemente assumere per dare immediata e doverosa attuazione, in conformità alle leggi vigenti ed alle obiezioni espresse dalla Corte dei conti, alla legge n. 979 del 1982.

In sostanza, la Corte dei conti vi ha contestato di avere in maniera ineffabile - come se aveste davanti un uditorio che non conosce la legge in materia di difesa del mare - affidato tutto alle società Castalia ed

Ecolmare perchè non potevate comprare i mezzi perchè sprovvisti di personale. Tutto d'un tratto la «cattiva» Corte dei conti ha detto di no, e ha stabilito che i mezzi dovevano essere acquistati ed equipaggiati, come stabilito dall'articolo 4 della legge n. 979 del 1982.

Illustre rappresentante del Governo, la legge n. 979 del 1982, all'articolo 4, terzo comma, stabiliva che in attesa della costruzione o dell'acquisto delle navi indicate nel comma precedente, ovvero in caso di comprovata emergenza e indispensabilità, si sarebbe potuto dar luogo al noleggio temporaneo delle unità occorrenti. Ora voi, a distanza di undici anni, vi meravigliate soltanto oggi del fatto che la Corte dei conti abbia detto di interrompere il giochetto che veniva ripetuto da anni!

Voglio rimanere ancorato ad elementi specifici ed aggiungere un'altra cosa. Prendo atto che la grande risoluzione ministeriale sul problema del rischio ecologico di inquinamento alla fine si riduce al fatto che finalmente si è previsto uno stanziamento per le capitanerie che così potranno fare le manutenzioni agli aerei che erano stati acquistati e che stavano fermi perchè i soldi erano finiti con l'acquisto degli aerei dalla Piaggio (infatti, dopo aver acquistato questi mezzi aerei, si era scoperto che gli stessi non potevano volare per mancanza delle manutenzioni prescritte). Tant'è che ammettete di aver stanziato ora dei soldi per fare queste manutenzioni.

Oggi si scopre che forse si può controllare lo stesso l'inquinamento con degli aerei che dall'alto possano avvistare macchie oleose e permettere pertanto l'intervento. Quel che viene scoperto oggi da parte del Ministero e ci viene spacciata come lieta novella era contenuto addirittura in un vecchio articolo all'ammiraglio Giuseppe Francese, comandante delle capitanerie di porto, dove si sosteneva anche che per la difesa del mare ci si è dovuti affidare a strutture private regionali per compiti di prelevamento e analisi di campione di mare per la prevenzione dell'inquinamento. Perchè non ci si è avvalsi dei mezzi dello Stato presso le capitanerie? «Vorrei saperlo anch'io» - dice l'ammiraglio - «e, anzi, l'ho a mia volta sottolineato in una recente relazione al Gabinetto del Ministro. Se ci sono da spendere soldi dello Stato per muovere mezzi e strutture mi sembrerebbe più corretto rivolgersi ai mezzi dello Stato».

«Si accenna all'impossibilità della guardia costiera di avere mezzi adatti, ma questa impossibilità è creata proprio per destinare tutti i fondi alle convenzioni con i privati impedendo programmi di costruzione e di specializzazione di mezzi adatti alla bisogna». L'ammiraglio continua dicendo che oggi con l'azione dei satelliti e degli aerei comperati si potrebbe benissimo controllare il fenomeno.

Sul fatto specifico, anche se mi rendo conto che purtroppo il Governo si trova ad ereditare situazioni precedenti, la domanda che animava i colleghi di tutte le forze politiche che hanno sottoscritto questa interrogazione era la seguente: dopo l'annullamento della convenzione da parte della Corte dei conti, che ha detto che dopo undici anni non si poteva continuare a «scherzare» con questi appaltini (si fa per dire, perchè si tratta di decine di miliardi), se si presenta una situazione analoga a quella della Haven, come intende operare il Governo? Certo ci potrà essere un aereo che dall'alto rileverà la macchia oleosa; ma come cittadino italiano più che come rappresentan-

te parlamentare gradirei sapere come sareste in grado di intervenire di fronte ad un eventuale inquinamento da idrocarburi come quello che si è avuto con la Haven che ha rischiato di far diventare la Costa Azzurra una costa nera; nel canale di Sicilia, se al posto di una nave granaria c'era una petroliera, gli effetti potevano essere ben diversi.

Tenete presente che nei tratti a ridosso di coste interessate dal flusso turistico, come nelle bocche di Bonifacio e nel canale di Sicilia, state facendo transitare le navi petroliere. Se succederà una disgrazia, e vogliamo eliminare l'ipotesi di ecoterrorismo, vogliamo sapere come il Governo interverrà. Come cittadini italiani e con come parlamentari vogliamo sapere cosa è stato previsto per una situazione simile a quella della Haven.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA MARISA NUDDA