

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

25° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 MARZO 1998

Presidenza del presidente GIOVANELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3048) Autorizzazione a definire in via stragiudiziale, con uno o più atti transattivi, le controversie attinenti al risarcimento dei danni subiti dallo Stato italiano a seguito dell'esplosione e dell'affondamento della motocisterna Haven

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 2, 7, 9 e <i>passim</i>
CALZOLAIO, sottosegretario di Stato per l'ambiente	9, 13
CARCARINO (Rifond. Com. Progr.), relatore alla Commissione	2, 13
COLLA (Lega Nord-per la Padania indep.)	9
IULIANO (Misto)	9
POLIDORO (PPI)	7
SPECCHIA (AN)	8, 9

I lavori hanno inizio alle ore 15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3048) Autorizzazione a definire in via stragiudiziale, con uno o più atti transattivi, le controversie attinenti al risarcimento dei danni subiti dallo Stato italiano a seguito dell'esplosione e dell'affondamento della motociSTerna Haven

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge «Autorizzazione a definire in via stragiudiziale, con uno o più atti transattivi, le controversie attinenti al risarcimento dei danni subiti dallo Stato italiano a seguito dell'esplosione e dell'affondamento della motociSTerna Haven».

Prego il senatore Carcarino di riferire alla Commissione sul provvedimento in titolo.

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 3048 ad iniziativa del Governo ha per oggetto l'autorizzazione a definire in via stragiudiziale, con uno o più atti transattivi, le controversie attinenti al risarcimento dei danni subiti dallo Stato italiano a seguito dell'esplosione e dell'affondamento della motociSTerna cipriota Haven.

L'incidente, avvenuto nel golfo di Genova, risale all'11 aprile del '91 ed ha rappresentato il più esteso caso di inquinamento marino verificatosi nel Mediterraneo. In quella occasione, a seguito dello scoppio avvenuto a bordo, rimasero uccisi cinque marinai, che si sono aggiunti al lungo elenco di morti sul lavoro, ed il successivo incendio provocò l'affondamento della nave e la fuoriuscita in mare di un'enorme quantità di greggio.

Il petrolio si sparse per molti chilometri lungo la costa, ma provocò i danni maggiori nella zona compresa tra Genova e Savona e precisamente nel territorio e nella fascia di mare antistante i comuni di Arenzano, Cogoleto, Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore e Albisola Marina.

L'economia della suddetta fascia costiera, dopo lo smantellamento della grande industria cantieristica, siderurgica e meccanica (e la conseguente caduta dell'indotto) è basata quasi esclusivamente sul turismo e su poche altre piccole industrie, oltre che, ma in misura minore, sulla pesca.

I danni subiti sono stati di ordine economico-patrimoniale e di ordine ambientale. Il danno patrimoniale maggiore è stato subito dai pescatori e, soprattutto, dagli operatori economici o del settore turistico: infatti, nelle stagioni balneari del 1991 e in quelle seguenti, si è avuto un vistoso

calo di presenze negli alberghi e nelle case per vacanze, con conseguente chiusura di diversi esercizi ricettivi e commerciali e crisi occupazionale.

Il danno economico ha quindi colpito in prima persona gli operatori economici e, di conseguenza, le comunità locali che hanno subito la crisi occupazionale e la diminuzione delle risorse disponibili.

Il danno ambientale è stato gravissimo perchè la zona compresa tra Genova e Savona, pur rimanendo inclusa tra due agglomerati urbani, presenta un valore naturalistico importantissimo in quanto costituisce un ecosistema in parte antropizzato ma ancora sostanzialmente integro, sia lungo la costa (ove sorge il parco regionale del monte Beigua) che nel tratto di mare prospiciente, ove si trovano praterie di posidonia e spesso si possono incontrare balene ed altri cetacei.

In seguito al sinistro si è aperta la procedura prevista per la definizione del danno risarcibile, regolata in parte dalle convenzioni internazionali allora vigenti che limitavano di molto la somma risarcibile. Sia gli operatori che gli enti locali hanno chiesto il risarcimento del danno subito: i comuni hanno chiesto il rimborso delle spese sostenute nella bonifica delle coste nonchè il risarcimento sia del danno all'immagine turistica che del danno ambientale.

Lo Stato ha chiesto sia il rimborso delle spese sostenute nella bonifica che il risarcimento del danno ambientale.

Dopo notevoli vicissitudini gli operatori economici ed pescatori, che hanno dimostrato di aver ricevuto danni economici, sono stati risarciti.

Per quanto riguarda gli enti locali, ed i comuni in primo luogo, il Fondo internazionale di copertura dei danni di inquinamento marino ha sempre negato che potessero rivendicare somme a titolo di danno ambientale, ritenendo in primo luogo che tale danno non fosse risarcibile e, in subordine, che comunque andasse risarcito allo Stato.

Dopo estenuanti trattative il Fondo e le compagnie assicuratrici intervenute hanno fatto ai comuni una proposta di risarcimento che dopo essere stata rivista è stata finalmente accettata.

Le somme sono state corrisposte senza alcun riferimento al danno ambientale che è stato ritenuto, anche nella definizione dello stato passivo effettuata dal tribunale di Genova, non di pertinenza comunale ma da attribuirsi esclusivamente allo Stato.

Le somme attribuite ai comuni sono poi state da questi impiegate in parte per migliorare l'immagine turistica delle varie località ed in parte per interventi nel settore ambientale (collettori a mare delle fognature, aree verdi, eccetera).

Il Governo, nella sua istanza di risarcimento dei danni, ha assunto un atteggiamento altalenante e soltanto nell'ultimo anno e mezzo, dopo diversi solleciti degli amministratori dei comuni interessati, il Ministero dell'ambiente è apparso più determinato in ordine all'ottenimento del risarcimento per il danno ambientale.

L'importo concordato con il Fondo e gli assicuratori, di 117 miliardi e 600 milioni, al quale si aggiungono le somme già pagate alle altre vittime di 55 miliardi e di circa 9 miliardi dal Fondo, non sembra essere ade-

guato, neppure per ordine di grandezza, al danno ambientale effettivamente subito.

Va tuttavia detto che nell'attuale situazione, visti gli accordi internazionali esistenti ed il contenuto assolutorio della sentenza penale di primo grado emessa nel procedimento a carico dell'armatore il 21 novembre 1997 dal tribunale penale di Genova, appare molto difficile ottenere una somma maggiore.

In queste condizioni, quindi, la definizione proposta può essere considerata favorevolmente, almeno dal punto di vista giuridico, nel senso che una richiesta maggiore deve necessariamente passare attraverso una rinegoziazione degli accordi internazionali, che appare al momento alquanto difficile. Nella migliore delle ipotesi saranno ancora necessari otto anni per l'effettivo pagamento dei primi indennizzi.

Oserei dire, se era vischioso il petrolio greggio fuoriuscito dalle cisterne della Haven, il confronto con l'ingarbugliato contenzioso legale che ne è derivato potrebbe farlo apparire oggi fluido e cristallino come l'acqua minerale.

Ora entriamo nel merito dell'articolato.

L'articolo 1 prevede la stipula della transazione che in deroga alle vigenti regole della contabilità dello Stato, verrà stipulata e sottoscritta dal Presidente del Consiglio dei ministri o da un suo delegato.

All'articolo 2 sono indicate le somme che lo Stato dovrà riscuotere in esecuzione della transazione ed i relativi titoli; è prevista la possibilità di fissare un termine per i pagamenti in considerazione dei termini tecnici occorrenti al Fondo per l'approvvigionamento delle ingenti somme occorrenti; si dispone inoltre che il proprietario e l'assicuratore della nave si assumano il rischio dell'esito delle azioni risarcitorie in atto e di quelle che eventualmente dovessero essere promosse in futuro, salvaguardando lo Stato italiano da ogni danno morale o materiale che ne dovesse derivare.

L'articolo 3 prevede, in conformità alla logica e alla natura della transazione, la rinuncia reciproca delle parti agli atti ed alle azioni pendenti e future nonché la compensazione delle spese di lite.

L'articolo 4 stabilisce che gli atti di transazione scontano l'imposta di registro nella misura fissa.

Con l'articolo 5 viene disciplinata la destinazione dei fondi che verranno versati allo Stato, secondo gli accordi intervenuti in sede di incontri tra i Ministeri interessati e tenuto conto dell'emissione da parte del Ministero del tesoro di un mandato in conto sospeso dell'importo di 22 miliardi e 579 milioni, relativo alla conclusione in via transattiva della lite tra il Ministero dell'ambiente e l'associazione temporanea dell'impresa (ATI) consorzio IRI-ENI, sorta in ordine agli eventi operati dal Consorzio stesso a seguito dell'incidente della motocisterna Haven.

Con gli articoli 6 e 7 è previsto l'utilizzo da parte del Ministero dell'ambiente delle risorse attribuite dalla legge finanziaria per espletare il servizio antinquinamento avvalendosi anche delle capitanerie di porto,

sulla base di specifiche convenzioni, per la sorveglianza nelle aree marine protette.

Ora, signor Presidente, vorrei sottoporre all'attenzione dell'onorevole sottosegretario Valerio Calzolaio e a quella degli onorevoli senatori alcune considerazioni e proposte partendo da quello che personalmente considero il problema più immediato, cioè come debbano essere impiegate le somme che residueranno dopo aver provveduto a rimborsare le spese anticipate dal Governo per le opere di bonifica già avvenute.

Al riguardo il disegno di legge è alquanto lacunoso e sibillino, in quanto permette in sostanza qualsiasi destinazione delle somme ricevute. È mio convincimento che il concetto da cui partire per decidere come spendere la considerevole somma rimanente (per quelle che sono le mie conoscenze, si parla di 87 miliardi di lire) è quello che si tratti di una somma corrisposta a titolo di risarcimento danni. Ciò è chiaramente affermato negli articoli 1 e 2 del disegno di legge al nostro esame ed è comunque incontrovertito.

A questo punto è evidente che gli importi ricevuti, al netto delle spese, debbano essere spesi per interventi riparatori del danno, in primo luogo di quello ambientale, essendo tale il titolo in forza del quale essi vengono introitati. Ciò significa che tali somme debbano essere spese nella zona colpita dal sinistro per interventi che possano contribuire a migliorare la situazione ambientale di quell'area marino-costiera, in modo da ridurre le conseguenze dannose dell'incidente accaduto l'11 aprile 1991.

Quindi, la prima modifica emendativa che propongo riguarda l'impiego della somma ricevuta. A tal proposito rilevo (avendo personalmente avuto contatti con alcuni esponenti dei comuni dell'area del sinistro) che gli enti locali ritengono siano da privilegiare gli interventi di riqualificazione ambientale della zona colpita dal sinistro, con lo scopo di ridurre l'inquinamento residuo dei fondali e di migliorare l'ecosistema attraverso interventi di tutela della flora marina e costiera e di ripopolamento ittico. Proposta condivisibile, a mio avviso, in quanto l'obiettivo potrebbe essere quello di estendere alla zona marina il parco regionale già esistente, coinvolgendo così nella protezione attiva un'area oggi già ad alta valenza ambientale per la notevole presenza di cetacei, anche di grandi dimensioni, che potrebbero trovarvi sicuro rifugio.

Coerenti con questa linea potrebbero, infine, essere gli interventi di miglioramento della rete di percorsi pedonali costieri, nonché le opere di consolidamento e di protezione del litorale.

L'inserimento del vincolo di destinazione delle somme residue dopo il pagamento delle spese ha quindi la funzione di condizionare il loro utilizzo per assolvere allo scopo per cui verranno corrisposte, evitando così che quanto viene corrisposto per risarcire il danno venga speso altrove e per finalità che nulla hanno a che vedere con l'eliminazione delle conseguenze dannose del sinistro.

Peraltro, lo stesso sottosegretario per l'ambiente, onorevole Valerio Calzolaio, ha più volte assicurato che è intenzione del Ministero dell'ambiente di operare «prioritariamente» per far fronte alle conseguenze dan-

nose del sinistro; quindi la proposta che io avanzo non confligge con la volontà del Governo, ma la vincola semplicemente, onde evitare che tra il dire e il fare emergano spiacevoli sorprese.

La seconda proposta di modifica emendativa riguarda le modalità con cui concordare gli interventi necessari. Non è infatti sufficiente che le somme siano spese *in loco*, ma occorre coinvolgere nelle decisioni sulla loro destinazione anche gli enti locali, e in primo luogo i comuni. Il rischio infatti è quello che vengano privilegiati gli interventi, quali ad esempio il recupero del relitto, che assorbirebbero tutte le risorse disponibili, con grande utile, forse, per qualche impresa specializzata, ma sicuramente con discutibili risultati dal punto di vista ambientale.

Peraltro appare evidente, alla luce dei più recenti orientamenti politico-istituzionali, che, trattandosi di interventi localizzati, sia necessario che essi vengano effettuati con il consenso dei rappresentanti delle comunità locali maggiormente interessate, quindi della regione Liguria e dei comuni dell'area del sinistro (mi riferisco ai comuni da Arenzano ad Albisola Marina).

Ciò permetterebbe un controllo sulla spesa e il conseguente raggiungimento dell'obiettivo di una ottimizzazione degli interventi da vincolare a un progetto complessivo di ampio respiro, di cui ho fatto cenno poc'anzi.

Lo strumento che propongo è quello dell'accordo di programma, anche se potrebbero essercene degli altri, con il solo limite di coinvolgere effettivamente tutti (Stato, regioni, comuni) sullo stesso piano delle decisioni da assumere.

La terza proposta di modifica emendativa riguarda la semplificazione delle procedure per la realizzazione degli interventi, in modo da superare, al momento dell'approvazione del progetto complessivo, ogni vincolo burocratico.

L'ultima proposta di modifica, che non altera il significato della transazione ma che la rende esplicita, riguarda la frase relativa al pagamento del costo della perizia d'ufficio nel giudizio penale, al comma 2 dell'articolo 2. Propongo quindi di aggiungere, nel secondo periodo del comma 2 dell'articolo 2, la parola «anche», in modo che la frase diventi: «La patteggiamento avrà effetto anche nell'ipotesi di assoluzione degli imputati». La ragione della modifica, signor Presidente, è quella di evitare che, nel caso di condanna, non operi l'impegno a saldare subito il costo delle perizie e che quindi occorra attendere la sentenza definitiva per ottenere il pagamento, comunque dovuto, di tali importi.

Non nascondo la preoccupazione, signor Presidente, che potrebbero esserci interessi diversi sull'utilizzo delle somme ricevute a titolo risarcitorio, ma sono convinto che difficilmente potrebbe risultare legittima una norma che non ne preveda l'utilizzo per il ristoro del danno.

Avevo pensato di fare una relazione breve, ma poi mi sono reso conto che, pur scrivendo il minimo possibile, non ci sono riuscito, ed ho impiegato più tempo di quanto pensassi. Mi auguro di essere stato chiaro ed esaustivo, considerato che il testo del provvedimento al nostro esame contiene norme di estrema complessità, sia per il contenzioso in

atto sia per le delicate ed intricate questioni di diritto che si sono agitate in causa in questi sette anni.

Nel concludere chiedo agli onorevoli senatori, considerata la rilevanza del provvedimento, di esprimere un voto favorevole, dichiarandomi da subito disponibile a modifiche al testo, purchè non venga stravolta la filosofia che lo ha ispirato.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Carcarino, per la relazione non lunga ma chiarissima che ha messo in condizione credo tutti i commissari di valutare, se non gli aspetti più profondamente e strettamente giuridici, una buona parte della sostanza del problema, mettendo in campo alcune proposte che certamente hanno un rilievo politico molto significativo circa conseguenze ed effetti negativi, e anche positivi, speriamo, di questo evento e del contenzioso che ne è sorto.

Poichè rilevo che i Gruppi sono in condizione di iniziare fin da ora la discussione generale per procedere nel modo più sollecito all'esame del disegno di legge, dichiaro aperta la discussione generale.

POLIDORO. Non avendo avuto tempo sufficiente per approfondire maggiormente i temi esposti dettagliatamente nella relazione del senatore Carcarino e basandomi sulla puntualità delle argomentazioni che traspiono dal suo intervento, mi limito ad intervenire per qualche chiarimento sulla materia.

Anche sulla base del dubbio sollevato dal senatore Carcarino, che ha sottolineato che a questa transazione si è arrivati dopo sette anni, mi domando se non esista un'altra via per mantenere ancora aperta la possibilità di un risarcimento più congruo. Lo Stato potrebbe individuare qualche strumento anticipatore dell'intervento, tenuto conto che tali interventi potranno durare qualche anno, ed esperire nel frattempo vie transattive più congrue se si tratta, come sostiene il relatore, di un esito in qualche modo mortificante della trattativa rispetto ai danni che si sono obiettivamente verificati. È una domanda che mi pongo e che rivolgo anche al Governo.

Inoltre, credo che non si possa varare un provvedimento in cui si prescindano da un intervento che coinvolga e che tenga conto anche delle volontà degli enti locali circa la definizione degli interventi da realizzare. Nell'approvazione conclusiva di un testo di legge *ad hoc* si dovrà fare attenzione ad ogni elemento di superficialità, di incertezza o comunque di non chiarezza circa la destinazione degli interventi.

Perchè c'è il dubbio che il recupero del relitto possa essere considerato un elemento prioritario? Se la questione del recupero del relitto non viene considerata prioritaria, allora è bene che ciò si evinca con chiarezza dal provvedimento.

Prima di recuperare un relitto che non ha alcun elemento di preziosità e non risulta pericoloso, si può pensare di lasciarlo sul fondo del mare e di spendere i soldi del risarcimento per il recupero di qualche galeone o di

qualche antica triremi romana che potrebbe ancora giacere sul fondo del mare al largo delle coste di Genova o di Marsiglia.

Per quanto riguarda poi le semplificazioni procedurali, credo che un'intesa sia possibile. Siamo reduci da una discussione sugli eventi sismici delle Marche e dell'Umbria rispetto ai quali ci siamo resi conto della necessità, anche se in parte lo abbiamo fatto, di cominciare a darsi un compendio di procedure sempre valide in casi di emergenza. Mi domando se non sia il caso di uniformarsi ad alcune delle norme che sono state introdotte nell'ultimo provvedimento varato in Aula relativamente ai danni sismici dello scorso anno oppure se non ne esistano altre più specifiche che il relatore o il Governo potrebbero suggerire.

Se come nostro metodo di lavoro si possono ripetere, quando ciò si renda necessario, processi di semplificazione simili che non pretendano di introdurre innovazioni ad ogni provvedimento, si può tentare di dare vita ad un metodo di riferimento anche per gli enti locali e per la Conferenza stessa che dovrà poi dirigere queste opere. È importante avere come riferimento procedure che possano dare o abbiano dato risultati anche in altre regioni.

Al di là di queste prime considerazioni, che poi cercherò di integrare, vorrei soffermarmi brevemente su un passaggio dell'intervento del relatore in cui si faceva riferimento a priorità e necessità di riqualificazione ambientale, come ad esempio il ripopolamento ittico. Quest'operazione potrebbe essere rimandata ad una conferenza a cui partecipino direttamente gli enti locali, una volta stabilito complessivamente il programma dei lavori. Sono convinto che alla fine il relatore ed il Governo troveranno la soluzione più congrua al problema.

SPECCHIA. Anch'io ringrazio il senatore Carcarino per la relazione che ha svolto e soprattutto per alcune proposte ed approfondimenti sottoposti alla nostra attenzione.

In via generale il provvedimento è certamente opportuno perchè dopo tanti anni - e per evitare di farne trascorrere altrettanti - è arrivato il momento di muoversi in questa direzione. Ritengo che la relazione che ho avuto modo di ascoltare possa essere considerata accettabile. In effetti, come suggeriva il relatore andrebbe approfondita meglio la parte attinente alla destinazione delle risorse. In questo senso mi trovo d'accordo con la proposta di favorire per una parte di queste risorse le zone interessate dall'evento e che da questo hanno subito danni.

Ritengo poi che sugli articoli 6 e 7 del provvedimento il relatore non si sia soffermato a sufficienza. Questi articoli riguardano certamente la legge sulla difesa del mare e quindi anche un discorso che si collega con il disastro dell'Haven, ma che forse è eccessivo inserire in un provvedimento relativo ad una transazione per un fatto che pur grave rimane sempre molto specifico. Proporrei pertanto lo stralcio di questi due articoli e di limitare il provvedimento alla sola transazione relativa all'affondamento di quella nave.

IULIANO. Mi ricollego brevemente all'intervento del senatore Specchia. Sono perfettamente d'accordo sulla necessità di una transazione e sulla considerazione che forse il ricorso ad un provvedimento specifico per autorizzare in via stragiudiziale un atto transattivo è eccessivo. Nonostante ciò, ritengo che, fermi restando gli importi previsti nell'articolato e la copertura delle spese già sostenute, il meccanismo risarcitorio porti poi ad una destinazione delle somme nel senso indicato dal relatore.

Il senatore Carcarino, infatti, non si è limitato ad illustrare il provvedimento, ma ha già prefigurato alcuni dei possibili emendamenti e la destinazione di quei fondi eccedenti la parte di spesa prevista. Se togliessimo i due articoli ai quali faceva riferimento il senatore Specchia, avremmo un provvedimento monco e quindi, con i fondi a disposizione, non si saprebbe che tipo di intervento realizzare. Piuttosto che vincolare quei fondi sarei favorevole a dare un mandato ancora più ampio al Governo per la loro utilizzazione perfino in settori non legati all'ambiente.

SPECCHIA. L'articolo 6 si potrebbe anche mantenere ma non riesco a comprendere il nesso dell'articolo 7 con l'argomento in discussione.

COLLA. Signor Presidente, sono abbastanza concorde con quello che hanno detto i senatori Carcarino, Specchia e Iuliano prima di me, in linea di massima condivido tutto.

L'unico aspetto che lamentiamo è che, avendo sempre pochissimo tempo a disposizione, non siamo mai messi in condizione di sapere esattamente le cose come stanno; di conseguenza, preferiremmo che tutti i disegni di legge, comunque tutti quelli che noi discutiamo in questa Commissione, fossero discussi non in sede deliberante bensì in sede referente, per poi giungere ad una discussione in Aula.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poichè il rappresentante del Governo deve allontanarsi, ha chiesto di anticipare il suo intervento e quindi do a lui la parola.

CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*. Signor Presidente, onorevoli senatori, vorrei avanzare alcune osservazioni e proposte molto rapide. Preliminarmente rilevo che la relazione presentata dal senatore Carcarino è oltre modo apprezzabile, sia per la sintesi con la quale ricostruisce una vicenda tortuosa, contraddittoria e ancora in parte non chiarita, visto che sono in corso dei procedimenti giudiziari, sia perchè riassume efficacemente i termini del giudizio politico su questa vicenda, che può e deve essere separato dalla chiusura della transazione.

Come prima osservazione vorrei sottolineare come la Commissione ambiente del Senato e il Ministero dell'ambiente, rappresentando in questo momento, rispettivamente, il Parlamento e il Governo, portino un onere pesante del quale tutti dobbiamo essere consapevoli, perchè dobbiamo dare mandato allo Stato italiano di chiudere una ferita umana, ambientale

e sociale relativa ad una vicenda nella quale il danno per la comunità italiana è stato enorme e in parte non risarcibile e non risarcito.

Quindi inviterei tutti a considerare che questa, in tal senso, non è una transazione scontata.

C'era un obbligo formale di presentare un disegno di legge, perché questo disegno di legge influisce sulla legislazione italiana in tema di danno ambientale facendoci prendere una strada che non è la stessa della legislazione vigente in Italia sulla materia, appunto, del danno ambientale. Quindi ci voleva una norma nuova: il Ministero dell'ambiente, in sede di Consiglio dei ministri e di riunioni interministeriali (e vi assicuro che ne abbiamo fatte dodici o quindici dall'ottobre 1996) ha molto insistito sul passaggio comunque per il Parlamento, perché è una scelta delicata; non è affatto una scelta tranquilla.

Allora, concludendo su questo punto, io sono a disposizione, una volta tanto senza bisogno di chiudere fin da oggi la discussione; dopo aver meditato sul *dossier*, aver sentito interlocutori locali, aver valutato il problema nelle sedi politiche e istituzionali che ogni senatore ritenga opportune, sarò disponibile a seguire una seduta anche informale, di un'ora, due ore o di quanto la Commissione riterrà dedicata a domande e, per quanto mi sarà possibile, risposte immediate su tutta questa vicenda. Non prendiamolo alla leggera, perché l'atto che stiamo compiendo è un atto rilevante che ci impegna tutti (anche se poi ognuno deciderà come votare).

Il Governo si è assunto già delle responsabilità che chiamano in causa la condotta di tutti i Governi precedenti, pur non avendo quello attuale condiviso tutti i passaggi e tutte le scelte di quei Governi; esso risponde difendendo l'operato anche di Governi che hanno compiuto scelte e atti, a mio avviso, non del tutto condivisibili, ma credo che sia onere e onore di chi rappresenta uno Stato e quindi anche una continuità dello Stato stesso.

Dunque, sono disponibile se volete dedicare una seduta a domande tipo: a che punto è il procedimento giudiziario? Perché si è arrivati a 117 miliardi? Non se ne potevano ottenere 123? Perché qualcuno sostiene che il massimale è di 700 miliardi e voi vi accontentate di meno? Si possono spendere per il ripristino ambientale? Insomma, l'invito ad una seduta di chiarimenti affinché poi ognuno prenda le proprie determinazioni io l'accetto, anche per rispondere ad un'esigenza del senatore Colla; forse questo ci potrà consentire di non andare in Aula, se voi manterrete la sede deliberante, e nello stesso tempo di non restringere il dibattito su una questione che non vorrei prendessimo sotto gamba. Sotto questo punto di vista, l'attenta lettura e rilettura della relazione può essere utile, perché è, appunto, sintetica ed efficace.

La seconda osservazione riguarda il fatto che ci sono dei giudizi politici nella relazione anche sul merito del disegno di legge; si dice che in parte è lacunoso e in parte da modificare: vi rifletteremo su e vedremo se era necessario scriverlo così. Il punto è essere consci che noi stiamo chiudendo una trattativa con un Fondo assicurativo internazionale, istituito nel

1971, che raccoglie fondi da vari soggetti, pubblici e privati, interessati al trasporto di idrocarburi e, sulla base degli incidenti, dovrebbe risarcire chi ha subito un danno: questo è l'oggetto della transazione. Quindi la normativa italiana e, per certi versi, anche le giuste esigenze dei comuni, dell'ambiente devono fare i conti con questo strumento. Non è una vicenda che avviene dopo un incidente d'auto, anche se alcuni aspetti di essa richiamano esattamente un conflitto che c'è sulle ragioni e i possibili sviluppi di quell'incidente.

Ovviamente nella seconda osservazione è implicita una risposta alla domanda avanzata dal senatore Polidoro, che peraltro corrisponde alla domanda che incessantemente mi pongo dalla prima riunione, perchè sento anch'io questa responsabilità; il senatore Carcarino ha detto che rischiamo fra otto anni di non avere nulla, e questo ovviamente lo sa anche chi gestisce la trattativa per il Fondo. È in atto un conflitto in una sede internazionale, quindi con norme giuridiche incerte e comunque diverse dalle nostre; possiamo discutere della strategia che abbiamo seguito e, in questo senso, anche quella seduta di domande di cui ho parlato può servire a chiarire alcuni aspetti della vicenda. Tuttavia quella domanda esiste ed è una domanda politica, che prescinde da questo.

La terza osservazione riguarda la modificabilità sono possibili, sono utili modifiche? Io dico assolutamente di sì. Le riflessioni e i suggerimenti del senatore Carcarino vanno tutti presi seriamente in considerazione e mi pare si muovano tutti in un senso di miglioramento del testo che il Governo considera utile e auspicabile.

Mi sembra che il senatore Carcarino abbia detto che occorre spendere gran parte delle somme in zona, e su questo è tornato anche il senatore Specchia dicendo che è un punto decisivo: sono d'accordo, lasciamo questo elemento, cioè la previsione di spendere «gran parte» delle somme in quella zona. Noi ci siamo posti il problema: se affondasse oggi una Haven in qualsiasi altro punto delle coste italiane, saremmo in grado di rispondere diversamente? Questa è una domanda rispetto alla quale non basta porre la questione del Mar Ligure, per questo parlo di «gran parte» delle somme.

In secondo luogo, il senatore Carcarino dice che le somme devono essere destinate al ripristino ambientale rispetto a un danno ambientale: siamo d'accordo. Quella norma nasce così perchè il Ministero dell'ambiente ha chiesto che tale fosse il collegamento rispetto a questo disegno di legge; ovviamente il tesoro era del tutto felice di incamerare fondi di una transazione, ma non è questo ciò che prevede il testo del disegno di legge.

Poi, il senatore Carcarino dice: no a cose inutili. Se potessimo discutere già nella elaborazione della legge su che cosa si farà, sarebbe meglio.

Il recupero del relitto è inutile? In realtà, in fondo al mare si trovano due mezzi relitti perchè la nave si è spaccata esattamente a metà. Tramite l'ICRAM stiamo effettuando degli studi per stabilire cosa sia rimasto e per analizzare i danni alla flora e alla fauna ittica. Credo che una discussione

volta a definire degli indirizzi in base a norme o ad ordini del giorno potrebbe consentire di evitare azioni inutili o burocratiche.

Il senatore Carcarino ha sottolineato l'opportunità di un coinvolgimento degli enti locali nella destinazione dei fondi. In questo senso a Genova si è già svolto un secondo incontro con gli enti locali volto a definire proprio questi aspetti. Lo strumento dell'accordo di programma potrebbe essere ottimo ma andrebbe valutato sull'insieme dei fondi anche perchè come ha giustamente ricordato il relatore, si dovrebbero ricomprendere anche le somme già percepite direttamente dagli enti locali per interventi in parte turistici ed in parte ambientali.

Il Governo è d'accordo anche con la modifica proposta dal relatore all'articolo 5 che prevede di utilizzare procedure semplificate e si riserva di valutare se l'introduzione del termine «anche» è veramente indispensabile.

Il senatore Specchia propone l'eliminazione degli articoli 6 e 7 o quanto meno di quest'ultimo. Invito i componenti della Commissione a riflettere attentamente su questo punto. Questo disegno di legge va esaminato tenendo conto anche dei disegni di legge nn. 3043 e 3044, presentati contemporaneamente perchè legati anche essi alla chiusura della vicenda Haven. Mi riferisco alla ratifica della Convenzione di Londra sull'inquinamento del 1990 e all'adesione al nuovo Fondo assicurativo stipulato nel 1992.

Se si esamina la relazione sul Fondo del 1992, si trova la richiesta del Governo italiano di aderire a quel fondo proprio con riserva sul danno ambientale. Questo aspetto non esisteva nel dibattito precedente, fino ad un anno e mezzo fa. Esaminando la ratifica della Convenzione del 1990, si constata che il problema è che l'Italia, che non ha mai ratificato quella convenzione ambientale, si dovrebbe dotare finalmente di un sistema stabile e permanente di pronto intervento, il che, sulla base dei nostri calcoli, comporterebbe la presenza di 60 o 62 battelli di pronto intervento in relazione ad incidenti di questo tipo – anche in affitto perchè altrimenti la spesa per l'acquisto sarebbe esagerata –, distribuiti su tutto il territorio nazionale ed in particolare nelle aree a rischio.

Di questa struttura sarebbe già stato possibile dotarsi in base alla legislazione vigente; quest'ultima, però, in base ad una norma del 1993, assegna in modo tardivo e confuso quelle competenze al Ministero dell'ambiente; si tratta di una norma secondo cui ancora adesso l'Ispettorato centrale della difesa del mare, una sorta di direzione generale del Ministero, viene percepito come un ente di ricerca. Questo Ispettorato svolge le sue attività in una struttura fatiscente, insieme a servizi e direzioni generali di altri Ministeri che rientrano tutti sotto la stessa dizione di Ministero della marina mercantile.

La legge sull'attuazione della difesa del mare continua a rimanere inattuata anche per alcuni problemi normativi e finanziari rappresentati in Parlamento. La vicenda della motocisterna Haven serve a far riflettere sulla difesa dell'intero mare italiano e non solo sulla chiusura di quella transazione. Al Governo sembrava che da un punto di vista politico la questione fosse molto significativa.

Rimane comunque la massima disponibilità nel discutere su singole proposte di modifica. Se lo si ritiene opportuno si può fissare la data per una seduta di approfondimento prima di passare agli emendamenti e al voto finale sul provvedimento.

PRESIDENTE. Vorrei che venisse esplicitata la ragione per la quale si chiede al Parlamento l'autorizzazione per una transazione, la ragione per cui si traduce in legge una transazione che va considerata a tutti gli effetti materia attinente al diritto internazionale privato e pubblico.

Il Governo ha affidato al Parlamento una grossa responsabilità rispetto ad un contenzioso che ha dei risvolti giuridici di diritto internazionale privato, anche se alcuni riferimenti generali interesseranno certamente gli Stati chiamati in causa.

CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*. A questo proposito voglio ricordare l'esistenza di una convenzione tra Stati.

PRESIDENTE. Si può parlare allora di una questione di diritto internazionale sia pubblico che privato. La transazione normalmente non richiede l'autorizzazione del Parlamento.

CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*. È vero, però una condizione alla base della transazione è che lo Stato italiano rinunci a far valere dei diritti – mi riferisco all'articolo 3 – che sarebbero legittimi sulla base della legislazione italiana, in particolare quelli riferiti al danno ambientale.

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. La risposta data dal Sottosegretario va presa in considerazione anche in rapporto al fatto che nel mese di novembre del 1997 è stata emessa a Genova una sentenza che, a mio avviso, è da considerarsi veramente vergognosa. Sono stati assolti da tutte le incriminazioni i proprietari della nave cipriota. Sono stati considerati dei poveretti che non hanno commesso nulla di male. Considero tale sentenza squallida e pericolosa ed è da tale premessa che è scattato quel meccanismo.

PRESIDENTE. Dal momento che il rappresentante del Governo non può più trattenersi, propongo il rinvio del seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 16,30.

