



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

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

**INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ECOSISTEMA
DEL MEDITERRANEO**

99^a seduta: martedì 9 giugno 2009

Presidenza del presidente D'ALÌ

I N D I C E**Audizione del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto,
Raimondo Pollastrini**

PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 12		
ALICATA (PdL)	9		
DELLA SETA (PD)	9		
		POLLASTRINI	Pag. 3, 10

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: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ammiraglio ispettore capo Raimondo Pollastrini, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, accompagnato dal capitano di vascello, Giovanni Pettorino, dal capitano di fregata, Francesco Tomas e dal capitano di corvetta, Rosario Meo.

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, Raimondo Pollastrini

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sull'ecosistema del Mediterraneo.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Oggi è prevista l'audizione del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, l'ammiraglio ispettore capo Raimondo Pollastrini, che ringrazio per aver accettato il nostro invito a svolgere per primo un'audizione sul tema che la Commissione si è posta come oggetto dell'indagine.

POLLASTRINI. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio per aver individuato nel Corpo delle Capitanerie di porto il principale referente per quanto riguarda l'avvio di questa indagine.

In effetti, anche noi riteniamo che le Capitanerie di porto e la guardia costiera svolgano un ruolo centrale nell'ambito delle amministrazioni cui sono affidate competenze in materia ambientale.

Questa nostra convinzione è supportata, sotto il profilo normativo, da una serie di norme interne, ma anche comunitarie, che individuano le Capitanerie come l'organo primo ed essenziale per la verifica ed il controllo delle condizioni del Mar Mediterraneo. In particolare, il decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, riconosce al Corpo competenze di natura specialistica proprio nella gestione dell'attività di prevenzione ed accertamento dei reati e degli illeciti in materia di tutela delle acque e dell'inquinamento e nella repressione di traffici illeciti e di smaltimenti illegali dei rifiuti. Il decreto legislativo n. 152 del 2006, che attribuisce questi particolari compiti al Corpo, è l'ultimo di una serie di provvedimenti in materia ambientale.

La prima normativa in materia ambientale e marina, conosciuta come «Legge sulla difesa del mare», è la legge 31 dicembre 1982, n. 979, che ha praticamente consentito una svolta nell'ambito dei controlli che lo Stato può eseguire nell'ambito marino. Con essa per la prima volta la collettività ha preso coscienza del fatto che il mare è un bene da tutelare e non soltanto da utilizzare, a fini di sfruttamento economico, per la pesca e le risorse del sottofondo marino. La denominazione «Legge sulla difesa del mare» indica come in quel momento fosse ormai acquisito il concetto e la necessità di difendere il mare.

Il Corpo si è organizzato accompagnando questa nuova normativa con una crescita del proprio personale, che è presente – come forse qualcuno di voi sa – lungo le nostre coste nei 300 uffici aperti al pubblico con organizzazioni a livello regionale, provinciale e comunale. Questa nostra presenza sul territorio ci consente di attivare costantemente e continuamente anche dei nuclei ambientali negli uffici dedicati alla tutela ambientale. Ciò avviene a livello periferico, mentre a livello centrale è stato costituito presso il Ministero dell'ambiente il reparto ambientale marino che ha lo scopo di coordinare l'attività degli uffici periferici sotto l'impulso proveniente dal Ministero stesso.

In materia ambientale è stata adottata una serie di provvedimenti come quelli del 1982 e del 1986. In particolare, la legge n. 349 del 1986 ha previsto l'istituzione del Ministero dell'ambiente che si avvale, come ho già ricordato, dell'attività del Corpo. Nel 1998 e nel 2001 sono stati emanati altri provvedimenti; nel 2005 è stata approvata la direttiva comunitaria n. 35 che costituisce un punto fondamentale, perché introduce un sistema comunitario di controllo, di monitoraggio e di informazione sul traffico marittimo.

Dovendo procedere ad un'indagine conoscitiva sullo stato dei nostri mari, credo sia opportuno conoscere quali siano i sistemi di vigilanza e controllo volti a prevenire, oltre che ad intervenire in caso di inquinamento marino. Esistono norme specifiche mirate a prevenire ed impedire e, quindi, reprimere immissioni in mare di sostanze nocive, ma anche norme volte a prevenire l'inquinamento di natura atmosferica.

Per quanto riguarda l'immissione nell'atmosfera di zolfo, per esempio, le navi passeggeri, che sostano nei nostri porti, sono state ritenute responsabili di inquinamento atmosferico per l'immissione nell'aria di fumi che hanno un'alta concentrazione di zolfo. La normativa comunitaria ha imposto dei limiti e l'Italia ovviamente si è adeguata intervenendo nei porti principali proprio per prevenire l'immissione di zolfo nell'aria.

Questo è il quadro normativo che si basa su norme interne e comunitarie rese esecutive nel nostro Paese. I compiti del Corpo sono specifici in materia ambientale e comprendono, ad esempio, la vigilanza sulle aree marine protette e sulle aree di reperimento già costituite o di prossima istituzione.

Ricordo che in Italia sono state istituite negli ultimi anni numerose riserve marine nelle zone da tutelare maggiormente per la conservazione delle risorse biologiche. È, quindi, necessario concentrare una specifica vi-

gilanza su queste aree marine protette. La vigilanza si estende al mare territoriale che circonda le nostre coste (12 miglia dalla costa). Ci occupiamo anche di una vigilanza sulle aree di protezione ecologica di cui il nostro Paese ha recentemente previsto l'istituzione, anche se deve ancora essere definita l'estensione dopo aver concluso accordi intergovernativi con i Paesi confinanti, come la Francia.

Inoltre è previsto un monitoraggio sulla filiera dei rifiuti in ambito terrestre, marino e portuale. Il monitoraggio dei traffici marittimi e la vigilanza ispettiva sul naviglio non soltanto nazionale, ma anche straniero che tocca i nostri porti, attraverso un sistema di controlli, è mirato non soltanto ad accertare le caratteristiche della nave e la navigabilità, ma anche ad accertare che le navi abbiano i requisiti costruttivi di natura ambientale atti a prevenire e reprimere l'inquinamento previsti dalla normativa internazionale.

Il Corpo delle Capitanerie di porto svolge anche compiti di vigilanza sugli scarichi in mare provenienti da terra, da navi, da aeromobili e piattaforme site nel mare territoriale. Si tratta, quindi, di tutta una serie di controlli e di vigilanze che il Corpo mette in atto costantemente.

Pur avendo il Corpo questa funzione riconosciutagli ormai da anni, il rapporto con il Ministero dell'ambiente non è strutturato ma si esplica attraverso una dipendenza funzionale nell'ambito della quale il Corpo opera sulla base di convenzioni stipulate di anno in anno per lo svolgimento dell'attività di vigilanza e controllo. Pertanto, proprio recentemente, nella relazione annuale 2007 e poi ancora nel 2008, le sezioni riunite della Corte dei conti hanno invocato un rapporto più strutturato tra il Corpo ed il Ministero dell'ambiente affinché l'attività di controllo e di vigilanza svolta per conto del Ministero stesso possa avvalersi di una maggiore stabilità e di una maggiore complessità.

Con particolare riguardo ai temi che credo interessino alla Commissione, cioè gli sversamenti di liquidi inquinanti da parte di navi nelle acque del Mediterraneo, faccio presente che nel 1973 è stata stipulata la Convenzione internazionale MARPOL per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (modificata poi nel 1978) che rappresenta la convenzione di riferimento per la tutela del mare, mentre la Convenzione SOLAS rappresenta quella di riferimento per la salvaguardia della vita umana in mare e la sicurezza della navigazione.

La Convenzione MARPOL è stata ratificata da un elevato numero di Stati e detta particolari vincoli a carico delle navi. In particolare, vieta, o comunque regola, l'immissione in mare da parte delle navi di sostanze di tipo inquinante prodotte durante l'attività operativa dei vettori marittimi. Per sostanze inquinanti si intendono idrocarburi, sostanze chimiche, liquami, rifiuti ed emissioni gassose cui prima facevo riferimento.

Nel 1976 è stata poi stipulata la Convenzione di Barcellona per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento, essendo considerato un mare particolarmente sensibile sotto il profilo ambientale per alcuni noti motivi. Il Mediterraneo ha un lento processo di ricambio delle acque; inoltre, è un'area semichiusa e molto trafficata da linee di tra-

sporto marittimo provenienti da Suez e Gibilterra, e viceversa. Come ho già detto, l'Italia ha ratificato sia la Convenzione di Barcellona che la Convenzione MARPOL. Con tali accordi gli Stati rivieraschi che si affacciano sul Mediterraneo hanno assunto sin da subito l'impegno di reprimere gli illeciti e, quindi, di prevenire l'inquinamento causato dalle navi.

Nell'ambito dell'attuazione del sistema convenzionale di Barcellona è stato siglato, sempre nel 1976, da Italia, Francia e Principato di Monaco l'accordo RAMOGE che stabilisce una collaborazione tra Paesi confinanti per la tutela delle aree marine costiere.

Il sistema normativo vigente, quindi, impone anche un'azione di cooperazione e collaborazione fra gli Stati al fine non solo di prevenire e reprimere gli atti di inquinamento, ma anche di applicare sanzioni di carattere penale e pene accessorie nel caso in cui gli sversamenti da navi abbiano origine dolosa o, comunque, siano determinati da colpa grave.

In questo quadro convenzionale internazionale rappresentato dalla Convenzione MARPOL e dalla Convenzione di Barcellona, specifica per il Mar Mediterraneo, si esplica anche l'attività svolta dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) che si occupa non solo di sicurezza della navigazione quanto anche di sicurezza ambientale, dando impulso agli Stati europei e coordinando la loro azione di lotta all'inquinamento marino.

L'attività dell'EMSA consente uno scambio continuo di dati e di informazioni tra gli Stati membri. Presso questa Agenzia è stato recentemente istituito un sistema di monitoraggio satellitare, denominato «*Clean sea net*», che consente agli Stati non soltanto di scambiarsi i dati sui flussi navigatori che avvengono all'interno del Mediterraneo, ma anche di venire a conoscenza di eventuali sversamenti di idrocarburi da parte di navi che transitano nelle acque del Mediterraneo. Questo controllo viene attuato anche attraverso vettori aerei dotati di strumenti di telerilevamento ambientale che permettono di fotografare le aree interessate da casi di grande inquinamento. Tali dati vengono poi comunicati all'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

L'attività di prevenzione degli incidenti navali, con particolare riguardo alle navi che trasportano merci pericolose e prodotti inquinanti, è strettamente correlata ad un monitoraggio sistematico del traffico marittimo, alla creazione e gestione di sistemi di separazione del traffico marittimo nelle aree sensibili, come quella del Mediterraneo, al trasporto di idrocarburi ed altre sostanze inquinanti attraverso navi sempre più sicure, quindi tecnologicamente avanzate e dotate di doppio scafo, alla contestuale e progressiva espulsione dalla flotta mercantile delle navi più vecchie, più vetuste, quindi meno affidabili dal punto di vista della sicurezza ambientale, e, infine, ad un sistema di ispezioni a bordo delle navi, sempre di iniziativa comunitaria, che ogni Stato gestisce e attua nei propri porti nei confronti delle navi che transitano nei porti della comunità europea.

Ritengo che in questo contesto l'Italia sia veramente all'avanguardia fra i Paesi europei, proprio per i sistemi di monitoraggio di cui il Paese si è dotato in questi ultimi anni. In particolare, l'Italia ha adottato il sistema

VTS (*Vessel traffic service*) di rilevazione delle unità navali che transitano nelle nostre acque, basato sul controllo radar. Questo sistema individua la nave attraverso i radar. I dati vengono analizzati e integrati da un *software* di gestione in modo tale da sviluppare un'immagine del traffico complessivo su cartografia elettronica. Quindi, si ha una visione del traffico mercantile intorno alle nostre coste grazie a questi sensori, a questo sistema radar.

I centri di controllo sono ubicati lungo tutte le nostre coste. Sono stati fatti due contratti: il primo contratto è stato appena completato e concluso; il secondo prevedrà la copertura totale delle nostre coste con il sistema di controllo radar, la cui completa adozione avverrà – si presume – nel 2011. Quindi entro il 2011 avremo una copertura totale attraverso i radar.

Accanto al sistema di controllo dei radar dislocati lungo le coste nazionali c'è un sistema che si definisce AIS (*Automatic identification system*), un sistema che è obbligatorio per navi superiori a 300 tonnellate adibite a viaggi internazionali e per navi passeggeri. Integrandosi con il sistema VTS, l'AIS, che è un sistema di scambio dati in VHF (quindi attraverso la radio), consente la conoscenza esatta della nave con le sue caratteristiche. Mentre il radar individua un bersaglio e dà l'indicazione del bersaglio presente lungo le nostre coste, con l'AIS è possibile rilevare la caratteristica della nave (tonnellaggio e lunghezza della nave) e soprattutto il carico che trasporta; questo è utile ai fini dell'indagine. Le navi che trasportano idrocarburi e merci pericolose in generale sono quelle che vengono monitorate con più attenzione.

Esistono altri sistemi indirizzati al controllo di navi con merci pericolose, uno dei quali è l'HAZMAT, che prevede un'informazione obbligatoria ai porti di destinazione: il comandante della nave deve comunicare esattamente cosa trasporta a bordo, al fine del controllo una volta che la nave si trova nel porto stesso.

Oltre al sistema VTS e al sistema AIS di controllo, vi è poi il sistema di reportazione navale e di separazione del traffico. Nell'Adriatico, per accordi internazionali raggiunti con alcuni Paesi, per esempio la Croazia, esistono dei sistemi di separazione del traffico in entrata e in uscita dal mar Adriatico, proprio per evitare possibili collisioni. Questo sistema è ormai funzionante da anni e di fatto diminuisce molto il rischio di sinistro per le navi in generale, ma in particolare per le navi che portano prodotti pericolosi.

Mi sono già riferito prima all'importanza della modernità della nave. Le navi più moderne sono ovviamente più sicure. Le navi sono state rese ancora più sicure grazie all'intervento della Comunità europea che, con proprie direttive, in particolare il Regolamento 417/2002, ha imposto il doppio scafo alle navi cisterna, cioè alle navi che trasportano prodotti petroliferi. In sostanza, oggi l'utilizzo di petroliere monoscafo, peraltro inferiori alle 5.000 tonnellate di portata, risulta consentito solamente all'interno dei porti per servizio di bunkeraggio.

In sostanza, si sta andando verso un naviglio più moderno, più sicuro, con doppio scafo. Quindi, qualora ci fosse un sinistro fra due navi oppure

un incaglio, il doppio scafo eviterebbe la fuoriuscita del prodotto inquinante nelle acque marine. È un obiettivo che la Comunità europea aveva indicato in tempi più lunghi di quanto non si sia realizzato. Infatti, anche in Italia le nuove navi adibite a trasporto petrolifero sono state costruite proprio con la particolare caratteristica del doppio scafo.

Infine, oltre ad un sistema di controllo del traffico e ad un naviglio più efficiente e più sicuro, vi è la necessità comunque di sviluppare un'attività ispettiva a bordo delle navi; attività ispettiva che viene condotta in ambito comunitario e che le Capitanerie di porto effettuano non soltanto nei confronti del proprio naviglio nazionale, ma anche delle navi straniere. Pertanto, le navi che arrivano nei porti italiani, anche di bandiera non nazionale, vengono sottoposte ad ispezioni mirate sulle condizioni della nave e di navigabilità, e sul rispetto della normativa internazionale per quanto riguarda la tutela dell'inquinamento marino.

Un ultimo tema che forse può interessare la Commissione riguarda il monitoraggio e la quantificazione dei flussi di rifiuto prodotti dalle navi in corso di navigazione. Spesso ci viene chiesto dove vengono collocati i rifiuti che le navi producono in corso di navigazione: rifiuti alimentari o rifiuti dello stesso carico. Quanto ho riferito prima riguarda lo sversamento a mare di idrocarburi da parte di navi cisterna, accidentale e non doloso, dovuto a sinistri. Questo caso, invece, riguarda il normale esercizio della nave: avere a bordo i rifiuti prodotti in corso di navigazione.

La direttiva 2000/59/CE obbliga gli Stati membri ad avere degli impianti di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico. La nave che entra in un porto italiano, 24 ore prima di entrarvi, deve comunicare alla Capitaneria e all'autorità marittima i rifiuti prodotti in corso di navigazione, che devono essere conferiti agli impianti di raccolta realizzati nel porto. È prevista anche un'altra possibilità: qualora non sia stata raggiunta la soglia massima dello stoccaggio dei rifiuti, il comandante della nave può chiedere di mantenere i rifiuti a bordo e scaricarli nel porto successivo che abbia un impianto di raccolta di questi rifiuti, porto che deve essere indicato. Tutto ciò è soggetto a controllo, a verifica e autorizzazione da parte della Capitaneria, che riceve la dichiarazione 24 ore prima. Qualora vi sia la richiesta di non conferire direttamente i rifiuti in porto ma in quello successivo, la Capitaneria effettua la verifica che il porto successivo sia dotato di un impianto di raccolta. Tutto ciò comporta l'auspicata impossibilità da parte della nave di scaricare a mare i rifiuti di bordo.

L'inquinamento che si è registrato in passato era provocato soprattutto dagli idrocarburi, ma anche dai rifiuti alimentari che le navi un tempo scaricavano in mare.

L'inquinamento provocato dagli idrocarburi prodotti dalle navi è nettamente calato negli ultimi anni. Onorevoli senatori, pensate che per mare ogni anno viaggiano 7 miliardi di tonnellate di merci e di queste 1,8 milioni di tonnellate sono rappresentate da petrolio greggio. Le tonnellate di idrocarburi sversate in mare da qualsiasi nave mercantile, non soltanto dalle petroliere (una nave da carico potrebbe sversare in mare parte del

bunker) nel 2007 sono state solo 16.000 in tutto il globo. Il numero degli eventi, perlopiù addebitabili ad incidenti operativi, è di 10 sversamenti con quantità comprese tra le 7 e le 700 tonnellate e 3 sversamenti con quantità superiori alle 700 tonnellate.

L'opinione pubblica non è a conoscenza della forte diminuzione di tale fenomeno negli anni, che si è fortunatamente ridotto a percentuali irrisorie. L'inquinamento marino non si può addebitare al trasporto di idrocarburi, ma in gran parte è causato dall'inquinamento proveniente da terra – il cosiddetto inquinamento tellurico – ovvero dallo sversamento delle industrie, che non avviene direttamente in mare, ma attraverso i corsi d'acqua. Il numero di incidenti occorsi a navi petroliere è sceso da oltre 1.000 a poco più di una dozzina, dal 1978 al 2005.

DELLA SETA (*PD*). Signor Presidente, vorrei rivolgere all'ammiraglio Pollastrini, che ringrazio, tre brevi domande, alla prima delle quali ha in parte risposto alla fine del suo intervento.

Come ricordato, l'inquinamento marino da sversamento di idrocarburi è stato da sempre un grande problema, soprattutto per il Mar Mediterraneo, su cui gli sversamenti hanno effetti ambientali particolarmente rilevanti, essendo in buona parte un mare chiuso. Vorrei dunque chiederle se, in base alla vostra esperienza e all'attività di controllo che effettuate, le pratiche di lavaggio in mare aperto delle cisterne si sono significativamente ridotte – ciò spiegherebbe in parte i dati che ha illustrato – e se, malgrado il divieto europeo, di fatto continuano a circolare nei mari italiani navi cisterna non dotate di doppio scafo, perché provenienti da Paesi in cui l'obbligo di tale requisito non è ancora previsto o non viene ancora rispettato.

Una seconda domanda riguarda il tema dei rifiuti, al cui proposito è stata ricordata la direttiva europea. Vorrei capire quanti porti italiani sono dotati di infrastrutture adeguate per la collocazione ed il conferimento dei rifiuti provenienti dalle navi che vi attraccano.

Desidero sapere, infine, se le attività di controllo svolte dalle Capitanerie di porto riguardano anche il monitoraggio dell'abusivismo edilizio costiero. Come si sa, l'abusivismo edilizio in Italia è un fenomeno quasi strutturale e una parte molto significativa di tale attività illegale riguarda i litorali e gli ambiti costieri. Quindi, dovrebbe risultare molto efficace un controllo che, invece di partire dalla terraferma, parta dal mare. Vorrei dunque capire se le Capitanerie di porto svolgono un'attività ordinaria con tali finalità e quali sono i suoi esiti.

ALICATA (*PdL*). Desidero innanzitutto ringraziare il signor Ammiraglio per la sua brillante relazione. Ho l'opportunità di toccare con mano l'efficacia e l'efficienza dell'attività dalle Capitanerie di porto, perché vivo in una città di mare. Per quel che riguarda la difesa delle aree marine protette, inoltre, desidero sottolineare il ruolo brillantemente svolto dalle Capitanerie.

Ho ascoltato con molto interesse la sua relazione, signor Ammiraglio, e dunque vorrei porle una domanda relativa allo stato di salute delle acque e delle coste su tutto il territorio italiano – al Nord, al Centro e al Sud – dal momento che il suo ruolo le consente un punto di osservazione particolarmente privilegiato. Desidero sapere quindi se esiste una mappatura relativa alla tipologia dell'inquinamento costiero o una relazione riguardante lo stato di salute delle nostre coste.

PRESIDENTE. Ammiraglio Pollastrini, vorrei farle una domanda sulla pesca e, soprattutto, sull'utilizzo di strumenti di pesca illegali. Qual è la sua valutazione in ordine al mantenimento della fauna mediterranea tradizionale? È stato rilevato un innalzamento della temperatura delle acque?

POLLASTRINI. Onorevoli senatori, risponderò innanzi tutto alla domanda relativa ai controlli sul fenomeno dell'abusivismo costiero, posta dal senatore Della Seta. Nel corso degli ultimi anni c'è stato un trasferimento di competenze dallo Stato alle Regioni e dalle Regioni ai Comuni per quanto riguarda l'amministrazione del demanio marittimo della fascia costiera. Evidentemente tale trasferimento non ha modificato i compiti e le attribuzioni di polizia marittima e giudiziaria che il nostro Corpo ha sempre svolto e che continua a svolgere in base al codice della navigazione. Ad oggi ci sono però più forze in campo che mirano a contrastare l'abusivismo costiero.

Il costante monitoraggio ed il controllo delle coste al fine di reprimere l'abusivismo rientrano nelle linee di indirizzo del Comando generale e dunque nei compiti delle Capitanerie. Anche nel corso dell'ultimo anno, in alcune aree geografiche, i risultati raggiunti sono di tutto rilievo. Vorrei assicurare dunque che il controllo delle coste, il cui stato è strettamente collegato a quello del mare – quando si parla di abusivismo in generale, infatti, si fa riferimento alle coste e al mare immediatamente adiacente – rientra tra i nostri obiettivi, che ho precedentemente ricordato e che lo stesso Ministro dell'ambiente ci assegna annualmente.

Per quanto riguarda l'obbligo del doppio scafo, tale disposizione è contenuta all'interno di direttive abbastanza recenti, che in qualche modo sono state anticipate nei singoli Paesi grazie anche, dobbiamo riconoscerlo, alla disponibilità degli armatori a rinnovare il loro naviglio costruendo unità navali che abbiano le caratteristiche richiamate. Ribadisco che, nonostante la norma non sia perfettamente a regime e continuino quindi a circolare navi monoscafo, le statistiche che ho letto in precedenza – elaborate non dalle compagnie petrolifere, ma dall'EMSA (Agenzia europea per la sicurezza marittima) – attestano che gli sversamenti in mare sono assolutamente infrequenti. Ciò comprende ovviamente anche il lavaggio delle cisterne, che è da sempre vietato dalle norme internazionali. Le stesse navi poi, come sapete, hanno dei sistemi di filtraggio. Quindi, credo di poter essere ottimista: siamo in presenza di normative internazionali e nazionali molto rigorose e strutturate, di sistemi di controllo, vigi-

lanza e prevenzione che consentono di evitare lo sversamento volontario ed accidentale.

Per quanto riguarda la terza domanda sui rifiuti di bordo e del carico, tutti i porti principali adibiti al traffico commerciale hanno impianti di raccolta; mi riferisco ai grandi porti come Genova, Livorno e Venezia. In questo senso, bisogna ancora completare la mappatura dei porti nazionali per avere un sistema di raccordo perfettamente in linea con le normative comunitarie.

Spesso le navi chiedono di poter mantenere a bordo parte dei loro rifiuti; noi lo consentiamo solo dopo aver verificato che la nave abbia una capacità di stoccaggio idonea a mantenere a bordo i rifiuti.

Per rispondere al senatore Alicata sullo stato delle acque del nostro Paese, ricordo che annualmente vengono condotte delle indagini anche da associazioni ambientaliste come Legambiente che da più tempo e con più assiduità ha eseguito indagini sulle acque italiane. Analoghe indagini, verifiche e controlli vengono fatte da parte del Ministero dell'ambiente e tutela del territorio e del mare. Se si potesse fare una valutazione generica, direi che le condizioni del mare non sono poi così cattive come si possono immaginare e come talvolta vengono presentate. Mi riferisco anche al Mar Mediterraneo. Le condizioni sono migliorate notevolmente grazie agli interventi fatti sulle navi e a terra. Vi è tutta una normativa che ha previsto il divieto di immissione in mare di sostanze nocive anche attraverso i corsi di acqua e un controllo degli stabilimenti. Direi quindi che le condizioni di vita sono accettabili.

La decisione italiana di questi ultimi anni di condurre una politica di costituzione di aree marine protette consente di elevare ancora di più il livello qualitativo delle nostre acque. Non dimentichiamo che le aree marine protette sono circa 24 in Italia, un numero altissimo, il più elevato in Europa. L'Italia ha una grandissima area marina protetta, il santuario dei cetacei, che ha un'estensione che giunge sino alle coste della Francia e fino alla Sardegna. C'è una tutela non solo delle specie marine (mammiferi marini), ma anche delle acque e delle loro condizioni. Credo che l'attenzione, che adesso è molto alta e prolungata nel tempo, stia portando buoni risultati.

Signor Presidente, la pesca è un altro aspetto di natura ambientale che è di nostro diretto interesse. Si registrano ancora gravi fenomeni illegali di pesca, come la pratica delle spadare. L'Italia sta perseguendo da anni le indicazioni delle direttive comunitarie, ma il problema non ha trovato una piena soluzione. Ricordo che le spadare (reti pelagiche non selettive che oltre al pesce spada imprigionano specie protette come delfini e tartarughe) sono di estensione e lunghezza incredibili e recano un danno notevole all'ecosistema marino. Verso di esse ogni anno si conducono delle precise attività di contrasto ed anche questo anno lo stiamo facendo. I risultati che annualmente conseguiamo sotto il profilo dei sequestri delle reti appaiono rilevanti nel numero di chilometri di reti sequestrate (parliamo di centinaia di chilometri), ma non si riesce a debellare definitivamente il fenomeno, probabilmente perché si tratta di un problema di na-

tura sociale. Questa attività di pesca è, infatti, radicata in alcune aree geografiche del Paese. Penso, ad esempio, alla Calabria e a una parte della Sicilia. E ciò nonostante gli interventi di carattere legislativo e di assistenza nei confronti dei nostri pescatori. Questo è quello che preoccupa di più e su cui concentriamo gli sforzi maggiori soprattutto nel periodo della pesca del pesce spada.

Anche per la pesca agiamo in un contesto europeo: ambiente e pesca sono ormai due grandi temi che riguardano non solo l'Italia, ma l'Europa e i Paesi extraeuropei che si affacciano sul Mediterraneo. Ci muoviamo, quindi, in un contesto fortemente europeo con direttive e controlli da parte anche dell'Europa. Quest'anno, come in quello passato, vi è stata un'altra campagna volta a verificare che la pesca del tonno rosso avvenisse secondo le quote stabilite a livello europeo. È un grande impegno che abbiamo assunto; si tratta di uno sforzo comune tra i Paesi dell'Europa per impedire la cattura di pesce e tonno rosso, particolarmente pregiato, oltre le quote che la Comunità europea impone. Per certe specie, come il tonno e il pesce spada, sicuramente il Mar Mediterraneo è ancora un mare pescoso; per altre un po' meno. Probabilmente ciò è dovuto anche a fenomeni di carattere atmosferico.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ammiraglio Pollastrini per il contributo fornito ai lavori della Commissione. Se nel corso dell'indagine dovessero emergere problematiche che meritano una particolare attenzione, la ricontatteremo per chiedere una sua valutazione.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,30.