



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 5

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA
NAVIGAZIONE MARITTIMA, CON PARTICOLARE
RIFERIMENTO AL TRAGICO INCIDENTE
CHE SI È VERIFICATO AL LARGO DELL'ISOLA
DEL GIGLIO NELLA NOTTE DEL 13 GENNAIO 2012

364^a seduta (pomeridiana): mercoledì 8 febbraio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 15
* CAMBER (PdL)	10
CLINI, ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare	4, 11, 14 e passim
FILIPPI Marco (PD)	7, 14
* GALLO (PdL)	9, 13
LADU (PdL)	10
* MATTEOLI (PdL)	8
RANUCCI (PD)	7
* TOFANI (PdL)	14, 15

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-SI-PID-Il Buongoverno: CN:GS-SI-PID-IB; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: 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 Valdôtaine, 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.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dottor Corrado Clini, accompagnato dal dottor Salvatore Bianca, capo ufficio stampa, dal dottor Sebastiano Serra, capo segreteria tecnica, dal dottor Rosario Gurrieri e dal dottor Paolo Messa, consiglieri del Ministro.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della navigazione marittima, con particolare riferimento al tragico incidente che si è verificato al largo dell'isola del Giglio nella notte del 13 gennaio 2012, sospesa nella seduta antimeridiana di ieri.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo anche sul canale satellitare e sulla *web-TV* e la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica 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.

Ringrazio per la disponibilità a partecipare ai lavori della nostra Commissione il ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini, accompagnato dal dottor Salvatore Bianca, capo ufficio stampa, dal dottor Sebastiano Serra, capo segreteria tecnica, dal dottor Rosario Gurrieri e dal dottor Paolo Messa, consiglieri del Ministro.

Ricordo che in ordine alla vicenda Costa crociere e Costa Concordia abbiamo audito ieri il prefetto Gabrielli e nei giorni scorsi il dottor Foschi, amministratore delegato di Costa crociere, l'amministratore delegato del Rina, ingegner Salerno, e il comandante delle Capitanerie di porto, ammiraglio Brusco.

Siamo particolarmente interessati a conoscere gli ultimi sviluppi della situazione e le azioni intraprese in termini di prevenzione per evitare i rischi riconducibili all'inquinamento provocato anche dal carburante che ancora deve essere tolto dalla nave. Il prefetto Gabrielli ci ha riferito in ordine all'attività di coordinamento, ma ci interessa altresì conoscere l'attività che lei ha messo in campo con gli apparati del Ministero per moni-

torare la situazione provocata da un incidente che nella letteratura navale sembra non si sia mai verificato.

Do immediatamente la parola al ministro Clini.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, credo che sia inutile ripetere ciò che avrà già riferito il dottor Gabrielli, di cui ho la massima stima: sono stato io prima a convincerlo e poi a proporlo come responsabile del programma per l'emergenza. Inizierò dunque la mia esposizione da alcune informazioni sintetiche.

Come penso saprete, il Ministero è intervenuto immediatamente dopo l'incidente: abbiamo subito inviato sul posto quattro delle nostre imbarcazioni per la prevenzione dell'inquinamento in mare e per il risanamento, oltre alle attrezzature antinquinamento (barriere assorbenti e di contenimento).

L'iniziativa è stata presa contestualmente ad una situazione che era già di emergenza, perché il 17 dicembre 2010 una nave della Grimaldi Lines aveva perso, nello stesso tratto di mare, circa 200 fusti contenenti sostanze classificate come pericolose; stiamo lavorando per capire se siano addirittura riconducibili alla tipologia dei rifiuti tossici e pericolosi. Quest'ultimo incidente è avvenuto in condizioni di mare molto critiche.

C'eravamo subito attivati per verificare i possibili danni, soprattutto a carico dell'ambiente marino e della catena alimentare. Contestualmente alle attività di indagine che stavamo svolgendo su quella situazione, si è verificato l'incidente della Costa Concordia, tanto è vero che qualche giorno dopo l'incidente, il 16 gennaio, si è svolta una riunione presso la prefettura di Livorno che era già stata programmata per organizzare un piano di rilevamento e di gestione dei rischi determinati dalla perdita del carico della nave della Grimaldi Lines.

Abbiamo quindi avviato le operazioni che hanno portato da un lato alla dichiarazione dello stato di emergenza e dall'altro alla definizione delle richieste subito formulate alla Costa per avere il piano di sicurezza e quello per lo svuotamento dei serbatoi, che rappresentano tuttora la parte più critica dell'incidente, a causa delle oltre 2.300 tonnellate di carburante e di oli depositati.

Le attività che si sono svolte a partire da quel momento sono sotto la responsabilità del prefetto Gabrielli, con il quale stiamo collaborando. In particolare, ci siamo preoccupati di monitorare (e continuiamo a farlo) la situazione dell'ambiente marino e la possibilità che eventuali complicazioni delle condizioni meteo-climatiche possano determinare danni allo scafo, causando la perdita di carburante.

Come sapete, il problema non è rappresentato soltanto dalla perdita del carburante, perché una nave di quelle dimensioni, con 4.000 passeggeri a bordo, ha una complessità di fonti di rischio: le derrate alimentari, i liquidi che servono per il raffreddamento e il riscaldamento, i detersivi e tutto ciò che si trova a bordo di una nave di quelle dimensioni. Infatti, il dato che oggi emerge è proprio la perdita in mare di alcuni liquidi e residui solidi dalla nave. Abbiamo pertanto chiesto, attraverso il commissario

rio, che venga gestito un piano di rimozione dei rifiuti derivanti dalla nave in modo che vengano rimosse tempestivamente tutte le possibili fonti di contaminazione ambientale diverse dal carburante.

Le problematiche più complesse di fronte alle quali ci troviamo riguardano lo svuotamento dei serbatoi, che, come vi avrà sicuramente riferito il dottor Gabrielli, è legato alle condizioni del mare, e la previsione di rimozione dello scafo, da realizzare attraverso la sezionatura delle diverse componenti della nave per poterle rimuovere (è l'intervento probabilmente più complicato) oppure mediante un intervento teso a riportare in linea di galleggiamento la nave e rimuoverla dal sito in cui si trova adesso.

Come sapete, entrambi le opzioni sono ancora aperte e i tempi per la rimozione della nave attualmente sono difficilmente definibili. Precauzionalmente è stata data un'indicazione di molti mesi, oltre dieci, che ovviamente comporta degli effetti per così dire collaterali sull'isola del Giglio e sul turismo, che sono stati prontamente messi in evidenza dall'amministrazione comunale.

Per quanto riguarda lo svuotamento dei serbatoi, le operazioni preliminari sono state già completate: non siamo ancora in grado di definire il momento in cui queste potranno partire. Mi auguro che tali operazioni possano partire in condizioni di temperatura simili a quelle attuali, perché ciò consentirebbe di operare in condizioni di maggiore sicurezza. Se invece il carburante e gli olii dovessero trovarsi in condizioni di temperatura più elevata, il rischio di dispersione sarebbe maggiore. Auspico che, condizioni climatiche permettendo, si possa operare abbastanza rapidamente. Abbiamo anche una motonave dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima che da sola potrebbe stoccare tutto il carburante depositato nei serbatoi.

Per quanto riguarda la situazione attuale, abbiamo attivato un gruppo di lavoro per la valutazione del danno ambientale che sta esaminando i danni accertabili in attesa che le operazioni vengano concluse. Infatti un accertamento del danno ambientale potrà essere completato una volta che saranno completate tutte le attività di svuotamento dei serbatoi e di rimozione della nave. È comunque evidente che già ora sia presente un danno ambientale sia per l'impatto fisico sia per gli effetti sull'ambiente determinati dalle perdite che già si sono avute. Abbiamo attivato un gruppo di lavoro con il supporto dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) e dell'Istituto superiore di sanità.

L'evento della Costa Concordia e, prima ancora, quello della nave della Grimaldi Lines hanno attivato un'attenzione particolare sulla gestione in sicurezza delle rotte, per cui nell'ambito di una procedura prevista dall'articolo 5 della legge 14 marzo 2001, n. 51, stiamo predisponendo un decreto interministeriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture, per definire le modalità e le linee guida attraverso le quali assicurare la navigazione in sicurezza in aree sensibili o vulnerabili dal punto di vista ambientale.

Lo schema di decreto che abbiamo predisposto prevede sostanzialmente delle misure a tutela delle zone sensibili, attraverso l'adozione di

distanze di sicurezza delle rotte. Contestualmente, considerando la situazione della laguna di Venezia e della segnalazione da parte delle autorità regionali e locali circa la sicurezza della navigazione (in particolare nel bacino di San Marco), lo schema di decreto recepisce il progetto già avviato dall'Autorità portuale di Venezia, d'intesa con il Magistrato delle acque, che ha la competenza in materia di tutela ambientale della laguna di Venezia e che dipende dal Ministero delle infrastrutture, e la Capitaneria di porto. Il progetto prevede sostanzialmente la deviazione del traffico in entrata in laguna dal bacino di San Marco ad un percorso nella parte Ovest della laguna, che consente di arrivare alla stazione marittima senza attraversare il bacino di San Marco. È un progetto transitorio che l'autorità portuale di Venezia stima realizzabile in circa due anni, nell'attesa che venga realizzata una stazione marittima appena fuori il lido di Venezia, in particolare nella zona di Pellestrina, dove è stata realizzata un'infrastruttura importante per il montaggio dei cassoni e delle paratie del Mose.

Questa struttura, importante dal punto di vista fisico poiché in cemento armato, comporterebbe un costo molto elevato di smantellamento. L'ipotesi formulata dall'Autorità portuale è di utilizzarla come stazione di arrivo per le grandi navi passeggeri che arrivano a Venezia. In questo modo verrà eliminato in maniera definitiva il traffico in laguna.

Nel frattempo l'Autorità portuale ha previsto delle misure di salvaguardia per il traffico attuale, al fine di minimizzare il rischio di incidenti in laguna. Queste misure sono state oggetto di una valutazione congiunta con Confitarma e con *European Cruise Council*, l'associazione delle compagnie che gestiscono i traffici di crociera a livello europeo; entrambe hanno dato un contributo positivo alla definizione di queste norme e perciò noi prevediamo che quanto prima possa essere finalizzato il provvedimento che, attuando una previsione di legge, possa ridurre i rischi per l'ambiente marino e, soprattutto, per le zone sensibili derivanti dal traffico navale.

Voglio segnalare altresì che nell'ambito di questo provvedimento sono anche previste norme di salvaguardia in quell'area internazionale e protetta che è il santuario dei cetacei. Si tratta di un'area che, da un lato, è stata individuata come area protetta e, dall'altro, non è oggetto di misure particolari di prevenzione. Siccome è assolutamente impossibile immaginare che l'area possa essere interdetta alla navigazione, abbiamo previsto alcune norme di salvaguardia che consentano di evitare e prevenire nell'attraversamento di questo tratto di mare tra la Sardegna e la Toscana incidenti come quello avvenuto con la nave da carico della Grimaldi. Pertanto l'approccio tiene sostanzialmente conto dell'esigenza di prevenire incidenti che potrebbero avere effetti molto gravi dal punto di vista ambientale ed, ovviamente, economico, ma, allo stesso tempo, di non limitare la potenzialità del traffico navale che è strategica sia per il turismo sia per la modifica delle modalità di trasporto.

Le autostrade del mare rappresentano un'importante opzione ed intendiamo sostenerle e promuoverle come via alternativa al trasporto delle

merci su strada, facendo però in modo che siano compatibili con la protezione dell'ambiente marino.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio in primo luogo il ministro Clini per la sua esposizione. Vorrei avere delle informazioni riguardo ai recenti avvenimenti e conoscere la sua opinione sulle possibili soluzioni. Secondo il commissario delegato Gabrielli, entro il 31 marzo 2012 Costa Crociere sottoscriverà il contratto con il soggetto incaricato della rimozione della nave dalla posizione in cui si trova attualmente e, da quel momento, saranno necessari presumibilmente 7-10 mesi per l'esecuzione del contratto. Ci può confermare questa tempistica?

Stando alle sue dichiarazioni, signor Ministro, non ci sono situazioni di grande allarme e state monitorando lo stato dei liquidi all'interno della nave. Avete iniziato un'attività di monitoraggio sull'impatto che l'incidente della Concordia potrebbe avere su flora e fauna marine?

Vorrei riproporle un quesito che le avevo già rivolto in Aula, perché penso che riguardi una questione molto importante. Poiché in passato sono stati introdotti incentivi nel settore della nautica da diporto finalizzati all'utilizzo di motori meno inquinanti, lei ritiene che misure del genere potrebbero essere previste anche per altri settori della navigazione per quanto riguarda i carburanti, in modo che siano incentivati quelli più ecosostenibili? Sappiamo, ad esempio, che il carburante della Concordia è molto inquinante.

Il ministro Clini ha fatto altresì riferimento al tema delle rotte. È intenzione del Governo individuare delle rotte prestabilite? Si pensa di effettuare un monitoraggio e rafforzare il controllo di alcune tratte di mare? Sarebbe opportuno introdurre delle sanzioni più elevate, perché abbiamo visto delle foto spaventose e penso che vedere la prua di una qualsiasi nave passeggeri tra i faraglioni di Capri sia davvero inaccettabile.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, desidero anche io ringraziare il ministro Clini per la sensibilità e l'attenzione che ha dimostrato nei confronti della nostra Commissione. Inizierò il mio intervento facendo riferimento alla questione della nave della Grimaldi Lines. Che cosa si intende fare per l'individuazione dei 198 fusti perduti dalla nave? Secondo le informazioni a disposizione, sembrerebbe che essi siano di difficile localizzazione. A noi preme sapere, in particolare, che tipo di pericolo essi rappresentino in termini di contaminazione per l'ambiente e l'effetto che potrebbero determinare, in caso di cedimento, sulla catena alimentare.

Quanto all'incidente della Costa Concordia, il Ministro ha fatto bene a sottolineare la complessità delle fonti di rischio. La scansione anche mediatica delle fasi di intervento ha dato l'impressione che, superato lo stadio in cui ci si è doverosamente concentrati sui soccorsi ai passeggeri, il problema fosse costituito solo dallo svuotamento dei serbatoi. Ma così non è, perché le fonti potenzialmente inquinanti ed impattanti in maniera significativa sull'ambiente sono molte. Ci rassicurerebbe una ricostruzione del livello di priorità dei diversi interventi da intraprendere.

Pensando alle possibili soluzioni, credo che sia necessario distinguere l'incidente della nave della Grimaldi da quello della Costa Concordia, perché si tratta di situazioni oggettivamente differenti anche in relazione alle cause che le hanno determinate. Circa il primo incidente, vorremmo conoscere i protocolli che consentono ad una nave con un carico così pericoloso di affrontare un mare forza 10. Sarebbe forse più opportuno che in tali condizioni meteorologiche una nave con un certo tipo di carico non possa lasciare il porto. Diversa, come ho anticipato, è la situazione della Concordia. Mi rivolgo più a noi commissari che a lei, signor Ministro, perché probabilmente non c'è stata una ferma condanna dei cosiddetti inchini e delle rotte di accosto, conoscendo il significato che simili pratiche, se fatte in sicurezza, possono avere.

L'articolo 5 della legge n. 51 del 2001 fa riferimento al sistema di controllo del traffico marittimo *Vessel Traffic Service* (VTS), ma abbiamo appreso dall'ammiraglio Brusco che in quel tratto di mare non era possibile intervenire con tale sistema e che soltanto *a posteriori* si sarebbe potuto ricostruita la rotta intrapresa. Qual è dunque la situazione in un tratto di mare che vede la presenza del santuario dei cetacei ed è quindi particolarmente significativo al pari delle Bocche di Bonifacio, del canale di Otranto, del canale di Sicilia o dell'Alto Tirreno e dell'Adriatico?

MATTEOLI (*PdL*). Signor Presidente, dopo aver ringraziato il ministro Clini per la sua disponibilità tengo a sottolineare che sin dall'inizio della sua esperienza governativa egli ha sempre dimostrato grande rispetto nei confronti del Parlamento, anche in considerazione del fatto che è stato il primo a riferire in Assemblea sull'incidente della Costa Concordia e, diversamente da altri suoi colleghi, si è recato immediatamente al Giglio.

Signor Ministro, le porrò anche io dei quesiti partendo da una sua considerazione svolta sul santuario dei cetacei.

Lei sa, signor Ministro, che non dico queste cose per fare polemica: ricordo infatti che la norma relativa al santuario dei cetacei è stata approvata per volontà del Dicastero dell'ambiente quando ero io a ricoprire la carica di Ministro. È evidente, quindi, che nelle mie parole non ci sia polemica. Si tratta però di una di quelle tante cose che si fanno in Italia – e in questo caso non solo in Italia – che poi nella sostanza non hanno alcuna operatività e riscontro. Non sarebbe infatti possibile vietare il traffico in mare nel santuario dei cetacei, che riguarda sei o sette Paesi. Inoltre nel nostro Paese, ed oggettivamente anche nei Paesi vicini, vi sono alcuni porti e alcuni golfi (per esempio, quello di Genova) dove navi gasiere, traghetti, navi da crociera, imbarcazioni da diporto e piccole imbarcazioni di pescatori dilettanti navigano nello spazio di 100 metri in una situazione di intrinseca pericolosità che nessuno ha mai affrontato e che molto probabilmente sarà impossibile affrontare. Questo è ciò che accade sul nostro territorio.

Ritengo però che quanto accaduto all'isola del Giglio non abbia nulla a che vedere con tutto questo, perché l'incidente è avvenuto in una zona dove non c'è una situazione del genere. In quel tratto di mare il transito

maggiore è, infatti, dato dalle imbarcazioni da diporto in alcuni mesi dell'anno. Siamo però in pieno inverno e non ci sono imbarcazioni da diporto; si è verificato un errore che spetta alla magistratura, e non a noi, stabilire se colposo o no.

Vorrei quindi rivolgere delle domande al Ministro. La prima è relativa allo svuotamento dei serbatoi del carburante. Ogni giorno sentiamo autorevoli personaggi che gestiscono – perché è stato dato loro incarico di farlo – lo svuotamento dei serbatoi e ogni giorno si allontana sempre di più l'inizio di questi lavori. Quando è accaduto l'incidente si diceva che dopo una settimana si sarebbe provveduto allo svuotamento dei serbatoi; sono invece passate settimane e la procedura ancora non inizia. Abbiamo sentito che la colpa è del mare, che è stato, però, agitato e impraticabile soltanto per alcuni giorni. Cosa è successo allora? C'è stata una valutazione sbagliata? I mezzi che sono stati chiamati per fare questo lavoro erano inadatti? Qualcosa deve essere accaduto, perché ogni giorno sento dire che lo svuotamento inizierà il giorno successivo, ma ciò non avviene.

Mi pare, inoltre, che si trascuri un fatto fondamentale. Bisogna pensare non soltanto allo svuotamento dei carburanti, ma anche a rimuovere prima possibile la nave, perché per farlo ci vorranno delle gare. Abbiamo vissuto esperienze con imbarcazioni molto più piccole, come ad esempio lo spiaggiamento di una piccola nave nella zona di Castiglioncello avvenuto qualche anno fa. Qui siamo di fronte ad un'isola che vive di turismo. L'isola del Giglio infatti, seppur abitata da circa 1.700 persone, ha fatto del turismo la sua fonte di vita e ricordo che il turismo cimiteriale, di coloro che godono a vedere dove sia avvenuta una disgrazia, non paga perché è un turismo della «carta gialla». I turisti infatti si recano sull'isola con un panino che si portano da casa, la sera riprendono il traghetto e vanno via. Bisogna che il Governo pensi a come supportare questo piccolo Comune. Anche questa mattina il sindaco era qui in Parlamento per cercare aiuti. È chiaro infatti che, essendo sindaco di un piccolo Comune, chieda aiuto un po' a tutti. Bisogna però pensare a rimuovere la nave con più decisione rispetto a quanto avvenuto fino ad oggi.

Voglio quindi rivolgere al Ministro una domanda, anche se non riguarda la sua competenza diretta. Vorrei cioè sapere se egli ritenga, essendo il Consiglio dei Ministri un organo collegiale, di sollecitare il Governo a pensare ad un aiuto di ordine economico all'isola del Giglio (i cui abitanti hanno tenuto un comportamento lodevole durante le ore dell'incidente) e per i danni che ha subito sicuramente e che subirà nella prossima stagione estiva, in cui si prevede un calo di presenze.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio anche io il Ministro per la sua disponibilità e la sua presenza. Accanto alle cose già dette dal senatore Matteoli, che ha vissuto anche l'esperienza ministeriale, ritengo essenziale per quanto riguarda il mar Tirreno dare risposte certe in termini di tempistica. Il comitato di cittadini è infatti in agitazione e vorrebbe avere la garanzia che prima dell'estate si provvedesse alla rimozione del

macabro relitto. A mio avviso è questa la rassicurazione che dovrebbero avere per garantire che la prossima stagione sarà senza problemi per l'isola e che essa potrà così tornare alla normalità. Credo che questa sia una risposta adeguata almeno alle aspettative dei cittadini.

Voglio poi cogliere l'occasione per soffermarmi sulla questione del versante Adriatico, su cui ho presentato un'interrogazione al Ministro, dove ci sono mobilitazioni di sindaci e Regioni. Al di là delle cose plateali, infatti, rimane la sostanza: il mar Adriatico ha una conformazione particolare. Il canale di Otranto, di circa 70 chilometri, è una strozzatura che determina l'unico varco di entrata e di uscita. Vivo proprio in quella Regione, all'altezza del canale di Otranto: a 17 chilometri da Otranto c'è infatti Martano, il mio Paese. Il mare Adriatico è sostanzialmente più un lago, dove assume particolare importanza il fatto che ogni minimo incidente che si possa realizzare determina il coinvolgimento di tutti i confini dell'Est europeo e dell'Italia. In presenza dell'iniziativa europea della macroregione Adriatico-Ionica, non credo si possano percorrere tutte le strade in contemporanea senza avere la direttrice – che sicuramente è quella prioritaria – della conservazione dell'ambiente, che è il miglior patrimonio di queste zone, affinché possano avere prospettive e sviluppo.

Ho partecipato a qualche convegno sulle compatibilità delle vie del mare, per garantire i porti affinché essi non siano inquinati. Si parla di salvaguardia dei porti e lei oggi ha parlato di Venezia, mantenendosi in linea con la preoccupazione espressa da studiosi che guardano a questo settore con molta attenzione. Mi sembra però inopportuno voler fare una macroregione senza tutelare l'ambiente, quindi avere società petrolifere (anche più di una) che fanno trivellazioni per trovare ed estrarre petrolio, senza seguire una dinamica corretta o una unica direzione di marcia, che è quella dello sviluppo, tenendo conto del turismo e della particolare vocazione alla conservazione dell'ambiente.

Gradirei avere una risposta, al di là della platealità delle dichiarazioni stampa e delle azioni di mobilitazione popolare.

CAMBER (*PdL*). Signor Ministro, lei prima ha accennato ad un'interessatissima iniziativa, informando che in tempi particolarmente brevi il Governo consegnerà risultati in termini normativi sul tema delle rotte e della loro gestione in sicurezza, con particolare attenzione alle cosiddette zone sensibili dal punto di vista ambientale. Sempre su quest'ultimo tema le chiedo se il suo Ministero intenda proporre o studiare la proposizione di limiti, con riferimento alle zone dove si possono effettuare estrazioni di carattere petrolifero o affini.

LADU (*PdL*). Signor Presidente, mi associo anche io a quanti hanno ringraziato il Ministro per la sua presenza e per l'impegno che ha dimostrato in questa fase. Come tanti altri, però, avverto una certa impotenza da parte del Governo di fronte a una tragedia così importante ed effettivamente ci sembra che la soluzione del problema si stia allontanando, men-

tre tutti eravamo convinti che l'Italia con i suoi mezzi e con il suo bagaglio tecnologico avrebbe trovato la soluzione del problema in tempi rapidi.

Le vorrei quindi rivolgere una domanda partendo da alcune sue considerazioni. Lei ha oggi affermato che, insieme a tanti altri, ci sono fondamentalmente due livelli di intervento: quello per lo svuotamento dei serbatoi e quello relativo alla rimozione dello scafo. Non mi è chiaro se la gara d'appalto che si dovrebbe fare per rimuovere lo scafo riguardi anche lo svuotamento dei serbatoi, perché se non ho capito male si sta rimandando all'appalto anche questa prima operazione di svuotamento dei serbatoi poiché praticamente dovrebbe comprendere anche la rimozione dello scafo.

Da ultimo, vorrei capire fino a che punto l'Italia sia preparata per risolvere da sola anche problemi come questi, perché tutti eravamo convinti che il Paese fosse comunque in condizioni di risolvere da solo il problema, mentre così non è. Vorrei quindi conoscere meglio la situazione.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, in merito alle questioni che sono state poste, prima di tutto vorrei ricordare che l'area nella quale è avvenuto l'incidente non è servita dal *vessel traffic service*, nel senso che la procedura per la fornitura e l'installazione non è ancora completata; oggi abbiamo soltanto due aree monitorate con quel sistema, lo stretto di Messina e le Bocche di Bonifacio. Il *vessel traffic service* è un presidio fondamentale per la gestione della navigazione in sicurezza e mi auguro che i tempi previsti per l'installazione del sistema nell'arcipelago toscano in quel tratto di mare vengano accelerati; tuttavia non siamo in grado di pronunciarsi sia in relazione alla disponibilità delle risorse finanziarie che ai tempi di fornitura. Questa è una delle questioni su cui ho personalmente sollecitato il Ministero delle infrastrutture, la Guardia costiera e la Capitaneria di porto, anche per avere un quadro di quanto ancora manca per completare questo sistema che, per esempio, riguarda assolutamente l'alto e il basso Adriatico, dove il traffico delle petroliere è molto importante. Tra l'altro, questo ci ha impedito e ci impedisce tuttora di avere un sistema di gestione in sicurezza nel santuario dei cetacei, per il quale si stanno preparando delle misure di prevenzione che intanto dovrebbero riguardare distanze di sicurezza (la cosiddetta *buffer zone*) dalle aree marine protette, dalle zone ad elevata protezione o dai siti di interesse comunitario, tenendo conto che queste coprono una parte importante delle acque territoriali, ma non garantiscono tutte le situazioni vulnerabili. Si parlava prima dei faraglioni di Capri che non sono compresi in queste zone, quindi stiamo cercando di capire come queste misure di sicurezza possano essere applicate semplicemente alle zone costiere, così come alla laguna di Venezia.

Tuttavia, l'integrazione tra il *vessel traffic service* e le misure di prevenzione è assolutamente importante, così come lo è – e stiamo cercando di fare proprio questo – avere dei criteri. Chiaramente non possiamo metterci a fare le rotte, ma uno dei criteri che abbiamo immaginato è, per esempio, di avere un'area di sicurezza attorno alle 3 miglia tra il confine

dell'area marina protetta e il traffico, in maniera tale che almeno ci sia questo spazio di sicurezza, tenendo però conto del fatto che la navigazione in queste zone vada anche governata con un sistema di controllo a distanza che ci dia la maggiore sicurezza. Ciò non toglie nulla alle responsabilità degli armatori o dei comandanti delle navi, anche per quanto riguarda l'incidente alla nave Grimaldi Lines, che sostanzialmente ha preso il mare o ha continuato il viaggio in condizioni molto pericolose.

In questo caso, però, ci troviamo di fronte ad un'altra problematica che riguarda la responsabilità delle compagnie e dei comandanti, oltre a quella delle capitanerie di porto, cioè delle autorità a terra. Questa è una delle componenti dell'indagine in corso sull'incidente che è accaduto al largo dell'isola di Gorgona con la nave chiamata Eurocargo Venezia.

Sempre riguardo a questo incidente vorrei ricordare che sono state attivate le procedure per la ricognizione in mare, in modo tale da porre in essere l'identificazione e la rimozione; con l'Istituto superiore di sanità e con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) stiamo valutando i possibili effetti che potrebbero soprattutto riguardare la catena alimentare nel caso in cui ci fosse una perdita di prodotto dai fusti che sono depositati.

Abbiamo anche noi molte preoccupazioni sui rinvii, che sono stati giudicati e motivati dalla difficoltà di gestire questa procedura nelle attuali condizioni del mare. Questo crea però un alone di incertezza che vorremmo riuscire a superare quanto prima. A tale riguardo abbiamo chiesto indicazioni più precise circa la possibilità di procedure alternative che possano essere efficaci anche in condizioni climatiche avverse. Ciò anche perché non abbiamo ancora la garanzia che lo scafo non possa essere in qualche modo compromesso e che quindi la situazione attuale possa permanere. Questa è un'altra delle sollecitazioni che abbiamo già fatto a livello informale, ma sulle quali in sede interministeriale ci apprestiamo a chiedere un punto più preciso.

Per quanto riguarda l'Adriatico, si tratta di un problema complicato. Infatti, la gestione e la sicurezza della navigazione e della protezione del mare non riguardano soltanto le acque territoriali italiane, ma tutti i Paesi che vi si affacciano. Questo è stato oggetto di una mia conversazione avvenuta due settimane fa a Bruxelles con il commissario europeo per l'ambiente, Janez Potoènik, di origine slovena. La Slovenia ha sollevato obiezioni molto forti sulla realizzazione di due rigassificatori nel Golfo di Trieste, a terra e in mare; ho osservato che il tema non può riguardare soltanto i progetti italiani, ma deve riguardare anche i progetti della Slovenia e della Croazia che, tra l'altro, è ormai nell'Unione europea. Ho quindi convenuto con il commissario di organizzare quanto prima una riunione dei tre Paesi per valutare insieme le problematiche connesse alla sicurezza della navigazione ed, in particolare, al traffico petrolifero e all'utilizzazione del mare Adriatico come piattaforma energetica, perché i progetti di rigassificatori italiani non sono gli unici. La Croazia ha progetti analoghi e la Slovenia sta utilizzando il porto di Koper (Capodistria) come una

piattaforma molto importante dal punto di vista energetico. Questa problematica va perciò considerata almeno nel contesto transnazionale.

Per quanto riguarda il Sud dell'Adriatico, le trivellazioni in acque territoriali per la ricerca di gas e di olio sono regolamentate oggi da misure di salvaguardia molto rigorose per quanto concerne le distanze dai perimetri delle aree marine protette, dalle zone ad elevata protezione e dai siti di interesse comunitario. Si parla di distanze di 12 miglia; una distanza tale da garantire un elevato livello di sicurezza. Siamo di fronte ad una problematica che vede insieme considerazioni di tipo ambientale e di tipo economico, includendo nelle considerazioni di tipo economico sia quelle che riguardano il turismo sia quelle che riguardano la sicurezza energetica nazionale. Abbiamo ricevuto molte sollecitazioni ed anche valutazioni pubbliche circa l'opportunità di ridurre queste misure di salvaguardia per consentire l'esplorazione di olio e soprattutto di gas, con la considerazione che quest'ultima in particolare determinerebbe minori impatti sull'ambiente. Si tratta di un tema all'ordine del giorno. Ne ho parlato anche in Puglia qualche giorno fa con i Presidenti dei Consigli regionali delle Regioni rivierasche e con il presidente Vendola, facendo presente che il problema delle trivellazioni va affrontato per quello che è, evitando possibilmente di farlo in termini ideologici. Se c'è una domanda di maggiore autonomia energetica per l'Italia (che, per esempio, emerge in questi giorni con la crisi del gas) ad essa va data una risposta energetica. Se la risposta energetica alternativa a quella della trivellazione e del gas è consistente e, quindi, realistica, deve essere preferibilmente perseguita. Si tratta allora di cominciare a ragionare sull'uso di fonti alternative all'energia eolica, che è un'altra problematica critica nell'Adriatico, o delle altre fonti rinnovabili. Nell'Adriatico, cioè (premessi che l'esplorazione di olio può essere molto critica dal punto di vista ambientale ed economico e forse i costi e i rischi sono superiori ai vantaggi), nel caso del gas si tratta di capire se possiamo affrontare il tema avendo presente che questo potrebbe essere comunque affrontato anche con il ricorso a fonti alternative. Bisogna però fare i conti, esaminare i numeri e capire che se poi decidiamo di andare verso l'energia eolica, ciò non deve determinare un ulteriore impatto ed effetto negativo, perché, altrimenti, non sapremmo più da che parte girarci. Abbiamo quindi bisogno di capire quali siano le misure che dobbiamo adottare.

Ricordiamoci che nel medio e alto Adriatico l'esplorazione di gas naturale è stata bloccata ormai 15 anni fa, per evitare il rischio di subsidenza nella costa di Ravenna e in quella di Venezia. È stato infatti valutato che il rischio di subsidenza avrebbe determinato danni economici più importanti dei vantaggi ottenibili dall'esplorazione del gas. Abbiamo cioè un consistente esempio in Italia e credo che si debba continuare a ragionare in questi termini, evitando contrapposizioni di altro genere che non portino da alcuna parte.

GALLO (Pdl). Le società che stanno facendo le varie trivellazioni non vanno alla ricerca del petrolio, perché ci sono già accordi internazio-

nali per il gas: è questo il caso dell'Ucraina, della Turchia e di altri Paesi dell'Est. Vorrei fare delle differenziazioni e capire dal Ministro se consideri in maniera diversa il gasdotto con i relativi rischi e il rischio che deriva dal petrolio. Volevo poi capire se negli obiettivi ci sia soltanto il gas.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, in una sola battuta vorrei chiedere al Ministro se possa essere più esplicito rispetto ad una questione. Dalla sua relazione abbiamo avuto la percezione che da parte della compagnia armatrice possa essere messa in atto una pratica dilatoria rispetto ai tempi di recupero, in ragione dei costi ingenti dell'operazione. In tal caso il Governo e l'unità di crisi possono (e secondo me dovrebbero) intervenire per rimuovere gli aspetti di ostacolo?

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Si parla di un intervento sostitutivo?

TOFANI (PdL). Mi aggancio alla questione posta dal collega Marco Filippi perché lei, signor Ministro, andando quanto più possibile nei dettagli, nella sua relazione ha esposto in modo chiaro e corretto problematiche in parte note ma in parte ancora da approfondire.

Credo che ci si trovi di fronte all'impossibilità di determinare tempi e ritmi, perché lei ha ripetuto che «state ponendo in essere delle sollecitazioni». A mio avviso dovremmo valutare l'opportunità di trovare un'altra linea rispetto alla sollecitazione, atteso che, così come è stato fatto rilevare, c'è un conflitto d'interesse per quanto concerne i tempi. Dovremmo quindi valutare – e lei magari ci potrà rispondere anche un altro giorno, quando riterrà di farlo – l'opportunità di passare dalla sollecitazione alla determinazione, perché i rischi sono ampi.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Desidero essere molto chiaro su questo punto. C'è una responsabilità dell'impresa, la quale deve rispondere. Noi abbiamo detto all'impresa che non ci sono storie in merito alla possibilità che gli interventi siano condizionati dalla copertura assicurativa.

L'idea di assumere, in sostituzione delle responsabilità dell'impresa, poteri straordinari con investimento pubblico non è praticabile. È, invece, praticabile la via di imporre all'impresa posizioni chiare in merito alle diverse opzioni ed è ciò che stiamo cercando fare. Stiamo cercando di fare proprio questo, ma l'impresa non ci dà i progetti su cui intervenire.

TOFANI (PdL). Dovremo trovare altre vie.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Non ci sono altre vie. Se si pensa che lo Stato dovrebbe farsi carico dei costi e poi farsi rimborsare, con la situazione di finanza pubblica attuale è una strada impraticabile e non dobbiamo dare scuse alla compagnia.

TOFANI (*PdL*). Si potranno chiedere danni maggiori all'impresa.

CLINI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. La compagnia deve intervenire adesso, subito e garantire le risposte. Ci hanno provato, ma le posso dire che su questo non passano. Devono rispondere e essere rapidi nelle risposte; su questo siamo molto presenti.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro Clini e assumiamo l'impegno del Governo, nei confronti del quale la Commissione continuerà a monitorare la situazione.

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

I lavori terminano alle ore 15,25.

