

COMMISSIONI RIUNITE

AMBIENTE (VIII) E TRASPORTI (IX)

I

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 APRILE 1991

COMUNICAZIONI DEL GOVERNO SUI DISASTRI MARITTIMI DI LIVORNO E GENOVA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE ANTONIO TESTA

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE GIUSEPPE BOTTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

| | PAG. |
|---|-----------------------|
| Sulla pubblicità dei lavori: | |
| Testa Antonio, <i>Presidente</i> | 3 |
| Comunicazioni del Governo sui disastri marittimi di Livorno e Genova: | |
| Testa Antonio, <i>Presidente</i> | 3, 16, 22 |
| Botta Giuseppe, <i>Presidente</i> | 23, 31 |
| Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS) | 29, 30 |
| Baghino Francesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale) | 30 |
| Capria Nicola, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i> | 8, 27 |
| Chella Mario (gruppo comunista-PDS) | 16 |
| Facchiano Ferdinando, <i>Ministro della marina mercantile</i> | 8, 13, 14, 16, 24, 27 |
| Fagni Edda (gruppo misto) | 25 |
| Filippini Rosa (gruppo verde) | 27 |
| Labriola Silvano (gruppo PSI) | 14, 19, 20 |
| Lucchesi Giuseppe (gruppo DC) | 20, 21 |
| Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale) | 18, 23, 24 |
| Ronchi Edoardo (gruppo verde) | 18 |
| Ruffolo Giorgio, <i>Ministro dell'ambiente</i> | 3, 22, 23 |
| Scotti Vincenzo, <i>Ministro dell'interno</i> | 14 |
| Testa Enrico (gruppo comunista-PDS) | 26, 27 |

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,5.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità della seduta odierna sia assicurata anche mediante ripresa audiovisiva a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Comunicazioni del Governo sui disastri marittimi di Livorno e Genova.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca comunicazioni del Governo sui disastri marittimi di Livorno e Genova.

È presente il ministro dell'ambiente, senatore Giorgio Ruffolo, che ringrazio per aver accolto l'invito delle Commissioni, mentre siamo in attesa che giungano i ministri della marina mercantile, dell'interno e della protezione civile.

Su sollecitazione dei gruppi e d'accordo con il presidente Botta, le Commissioni riunite VIII e IX con il presente incontro desiderano approfondire le proprie conoscenze sui tragici avvenimenti di Livorno e Genova. A questo proposito, le comunicazioni odierne hanno un carattere interlocutorio perché ad esse dovranno seguire successivi incontri, anche in relazione al fatto che molti ministri non hanno ancora preso pieno possesso dei loro incarichi.

Do la parola al ministro dell'ambiente.

GIORGIO RUFFOLO, Ministro dell'ambiente. Grazie, signor presidente. Avrei voluto io stesso sottolineare la posizione anomala nella quale mi trovo di fronte a queste Commissioni e soprattutto il fatto

che, come lei ha accennato, la relazione che mi accingo a svolgere non può essere considerata conclusiva. Siamo infatti nel pieno di una vicenda che è lungi dall'essere conclusa e che riserva ancora molti interrogativi, molte incertezze e molte aspettative ansiose.

Ricapitolo brevemente — i miei colleghi certamente potranno integrare e completare meglio la mia esposizione — i fatti avvenuti, le azioni intraprese e lo stato attuale delle conoscenze e delle prospettive.

Anzitutto, l'incidente. La petroliera *Haven*, di bandiera cipriota, proveniente da Kharg Island, in Iran, con un carico di 224.013 tonnellate di *heavy iranian oil*, cioè di olio iraniano pesante, dopo aver scaricato al terminale petrolifero di Mulledo (Genova) circa 80 mila tonnellate, si è ancorata il giorno 9 aprile 1991 al punto di fonda « M », situato al largo della costa Genova-Voltri. L'esplosione si è verificata, a quanto sembra nel corso di operazioni di spostamento del carico, alle ore 12,30 del giorno 11 aprile. È avvenuto subito un importante sversamento a mare e contemporaneamente è scoppiato un incendio di vaste proporzioni. Alle ore 12,40 la nave era totalmente avvolta dalle fiamme, che interessavano un raggio di circa 200 metri ed erano alte circa 400 metri.

L'esplosione ha attivato lo stato di emergenza e sul posto si sono recati subito i mezzi a disposizione della capitaneria di porto di Genova. In allegato a questa mia relazione verrà riportato l'elenco dei mezzi impiegati giorno per giorno.

Dopo l'incidente, la nave ha scarrociato sotto la spinta delle correnti verso fondali più profondi. Il comandante della

capitaneria di porto, contrammiraglio Alati, ha assunto a questo punto — dopo aver ascoltato i tecnici e dopo essersi messo in contatto con il Governo, con me personalmente e con il ministro della marina mercantile — la decisione di far rimorchiare la nave in acque più riparate, con fondali più bassi, e di lasciar continuare l'incendio, limitando l'area di spostamento in modo da favorire la combustione del petrolio sversato.

È certo che decidere di rimorchiare una nave in quelle condizioni, in piena combustione, ha significato assumere un rischio. Ma è stato giudicato dalla maggior parte dei tecnici e dal comandante, e da noi ratificato, che a fronte di questo rischio stavano prospettive molto più gravi. Non decidere, lasciando fare, per così dire, alle forze della natura, cioè lasciando che la nave continuasse a derivare verso il largo, sarebbe stata certamente una soluzione più facile dal punto di vista degli interventi ma anche una soluzione che avrebbe significato spostare in mare aperto l'epicentro dello sversamento, nella prospettiva certa di un affondamento, più tardi, su alti fondali, con il rischio di completare lo sversamento del carico restante, a seguito della maggiore sollecitazione cui sarebbero state sottoposte le strutture della nave, già collassate dall'esplosione e dall'incendio.

Certo, trainare verso terra esponeva la costa ligure ad un rischio grave nel caso di collasso immediato delle strutture. La fuoriuscita di grandi quantità di petrolio vicino alle coste sarebbe stata, infatti, difficilmente controllabile con i mezzi a disposizione e si sarebbero certamente verificati pesanti spiaggiamenti. È stata, quindi, una scelta molto sofferta e difficile quella che si è dovuto prendere in quelle ore, ma credo sia stata una scelta coraggiosa e saggia.

Il Mediterraneo non è l'Atlantico, è un mare chiuso, è difficile che la locuzione « al largo » significhi qualcosa di diverso che non « più vicino ad altre coste », sia italiane sia di altri paesi. Centomila tonnellate di petrolio — allora così si stimava

il carico ancora stivato nella nave — versate in mare aperto nel Mediterraneo avrebbero certamente determinato un dramma ambientale e non c'è bisogno che sottolinei anche le pesanti responsabilità politiche che l'Italia avrebbe dovuto assumere, dato che lo spiaggiamento avrebbe riguardato non solo le coste italiane.

La nave comunque è stata trainata e non si sono verificati cedimenti durante il trasferimento di circa 11 miglia, al largo di Arenzano, dal punto della rada di Genova dove si trovava. Dopo due giorni e mezzo la nave è affondata.

Ora la nave giace su un fondale di circa 70 metri, a due chilometri e mezzo dalla punta di Capo Arenzano. Naturalmente l'incendio si è spento con l'affondamento della nave. Si erano però verificate altre esplosioni, in particolare una alle 5,40 del giorno dell'affondamento, cioè dell'altro ieri mattina; subito dopo la nave è affondata e si è adagiata sul fondo senza spezzarsi.

È inutile dire che le condizioni atmosferiche e quelle meteorologiche in generale (dunque le condizioni dell'aria e del mare) hanno notevolmente facilitato l'operazione ed alleggerito il costo di questa scelta, perché l'inquinamento atmosferico ha potuto essere evitato nelle sue conseguenze più pesanti: dai 3 ai 4 chilometri è stato il pennacchio di fumo, che però si è in larga misura disperso negli strati alti.

Dal momento in cui la nave è affondata, è diventata necessaria ed anche possibile l'ispezione sul relitto (essendo ovviamente cessato l'incendio) con mezzi a visione diretta. Il primo ad operare è stato il cosiddetto robot ROV (*Remote Operated Vehicle*); si tratta di una struttura televisiva immersa, con cui è possibile esaminare in tempo reale ed analiticamente le varie parti dello scafo. Ieri il controllo ha interessato il 20 per cento dello scafo ed ha rilevato due fonti di inquinamento modestissime, non preoccupanti.

Sul relitto ora operano per l'osservazione mezzi della società Castalia, la nave

Anteo della Marina militare e, da stamane, la piattaforma *Ragno due* della Saipem.

Il comitato di crisi, che era stato messo a disposizione dell'ammiraglio fin dalle prime ore, ha disposto che l'ENI provveda con le attrezzature di cui dispone *Ragno due* al rilievo accurato dello scafo, all'individuazione delle perdite ed alla messa immediata in sicurezza delle falle. Queste operazioni sono attualmente in corso.

La nave *Ragno due* dispone di attrezzature di avanguardia per interventi di questo tipo, quali (mi scuso per la terminologia tecnica che evidentemente non è farina del mio sacco) la campana di osservazione e di intervento operativo (batisfera), dotata di sistema televisivo a circuito chiuso con segnalazione in tempo reale; un sottomarino operativo (batiscafo) dotato di sistema televisivo con registratore interno, in grado di operare svincolato dalla nave di appoggio; il robot di osservazione *Scorpio 44* con due telecamere brandeggiabili con segnalazione in tempo reale; un sistema di saturazione per 6 operatori subacquei con capacità di immersione fino a 300 metri (che naturalmente non servono, essendo la nave poggiata su un fondale di 70 metri ed avendo un'altezza di circa 26 metri, per cui le operazioni da questo punto di vista sono molto più agevoli di quanto la capacità dei mezzi permetterebbe). La nave *Ragno due* dispone inoltre di dotazioni ed attrezzature per il posizionamento ed il riferimento orizzontale. Vi risparmio la lettura delle sigle relative a tali mezzi; consegnerò comunque alle Commissioni riunite la relazione, che considero provvisoria in quanto le notizie variano da un'ora all'altra e, quindi, non posso essere responsabile di ciò che può accadere in questo momento.

In relazione a tutte queste informazioni di cui già disponiamo, il contrammiraglio Alati ha disposto l'esecuzione di ispezioni subacquee del robot di osservazione *Scorpio 44* con copertura — cioè con osservazione assicurata — delle parti superiori di coperta e dei lati della nave per

l'individuazione dei danni strutturali (i due squarci che abbiamo già potuto individuare e che si sono prodotti durante lo scoppio verificatosi la mattina del 9 e la valutazione delle reali perdite di prodotto. Inoltre è stata disposta l'esecuzione, con veicoli speciali, di ispezioni subacquee dettagliate e particolareggiate (parte per parte dello scafo) con copertura che si spera possa essere del 90 per cento della superficie totale della nave ed invio in tempo reale delle immagini video, nonché di dati e misure relativi all'inclinazione, alle eventuali torsioni strutturali ed alla profondità delle diverse parti della nave.

Solo sulla base dei risultati di queste indagini si può sperare di dare inizio alla pianificazione degli interventi immediati e a lungo termine. Intanto, in superficie continua la raccolta meccanica del materiale fuoriuscito dalla nave.

Vi è ancora una notevole incertezza sui tre dati fondamentali, relativi alla quantità di petrolio bruciato, di petrolio versato in mare e di petrolio presente nella nave. Debbo precisare che i dati oscillano nel tempo e secondo le valutazioni degli esperti, e che quindi non sarebbe serio dire alcunché. Potremo affermare qualcosa di definitivo non appena le operazioni di prospezione saranno terminate e potremo pertanto conoscere la quantità di petrolio che si trova ancora nelle cisterne della nave ed anche la sua qualità, la sua densità, essendo probabile che l'incendio abbia distrutto la parte più volatile del carico ed abbia, quindi, reso ancora più densa e catramosa la parte residua. Tuttavia, lo ripeto, finora non possiamo disporre di dati certi e sarebbe azzardato affermare quante siano le tonnellate versate e quante quelle rimaste nella nave. Possiamo solo dire che i quantitativi a mare sono considerati dai tecnici governabili, cioè recuperabili, sia pure con operazioni piuttosto complesse.

Abbiamo in questo momento due fasce di inquinamento: una è parallela alla riviera di ponente e si estende per 32 chilometri da Arenzano a Capo Noli, con una larghezza variabile da 300 a 1.500

metri; un secondo braccio, *grosso modo* perpendicolare a questa striscia, si estende per 20 chilometri verso sud-est, con una larghezza variabile tra i 2 e i 4 chilometri. Posso mostrarvi le immagini realizzate da Telespazio poche ore fa, in cui appaiono le due strisce.

Per larga parte è stato coronato da successo il tentativo dei primi giorni di contenere l'allargamento delle masse di petrolio versato e di mantenerle il più possibile attorno alla nave per bruciarle, tenendole così fuori dalle coste. Naturalmente molte volte queste dighe mobili sono state superate, soprattutto dagli elementi più catramosi, che si sono poi spiaggiati; quindi, vi è tutta una serie di chiazze di spiaggiamento che in questo momento sono aggredite da interventi di carattere meccanico; interventi che inizialmente avevano dato luogo a qualche preoccupazione perché il contenuto era stato versato in buche che non fornivano garanzie (ma al contrario timori per la possibilità di inquinamenti successivi); mentre oggi il contenuto viene versato sempre più e sempre meglio in contenitori.

Per ora le quantità spiaggiate sono relativamente modeste: ho qui delle immagini che posso mostrare ai componenti le Commissioni. In merito alla quantità totale di petrolio versato in mare, ripeto, non si possono dare valutazioni; tuttavia i tecnici sostengono che tali quantità possono essere trattate e recuperate con i mezzi di cui disponiamo ed eventualmente con un loro rafforzamento.

L'operazione di recupero è in corso e sono state già tratte dal mare migliaia di tonnellate. Sulla struttura degli interventi, sulle responsabilità e sulla ripartizione dei compiti riferirà il ministro della protezione civile: semplicemente posso dire che, insieme con il ministro della marina mercantile ed il responsabile della protezione civile, si è convenuto sull'esigenza di assicurare una completa unità di comando, sia a livello nazionale (questa decisione è culminata con la dichiarazione dello stato di emergenza nazionale) sia a livello locale, confermando

il comando di tutte le operazioni al comandante della capitaneria di porto, ammiraglio Alati.

Devo dire che le operazioni sono state condotte fino a questo momento con alto senso di responsabilità e di competenza, il che del resto è stato riconosciuto non soltanto da noi, ma anche da autorevoli rappresentanti di altri paesi, i quali sono tutti presenti in zona con le rispettive *équipes* tecniche. Tra l'altro, ci hanno fatto piacere le affermazioni del ministro dell'ambiente francese il cui paese, insieme con il nostro, è il più minacciato dalla possibile catastrofe ecologica, finora fortunatamente evitata.

Vorrei terminare soffermandomi sulle attività specifiche del Ministero dell'ambiente nonché sulle considerazioni generali da trarsi di fronte al fenomeno verificatosi, qualunque ne siano le conseguenze (ci auguriamo che saranno tali da evitare il disastro ragionevolmente temuto all'inizio).

In ordine alle attività svolte presso il Ministero dell'ambiente, ricordo che esso non ha — né intende avere — immediate responsabilità operative. Le responsabilità sono concentrate, per le rispettive parti, nel Ministero della protezione civile ed in quello della marina mercantile: noi non intendiamo, né dobbiamo, interferire in alcun modo in queste operazioni; dobbiamo essere presenti a livello nazionale e locale sui luoghi della responsabilità decisionale. A livello nazionale ciò è assicurato dal comitato di emergenza (EMERCOM) istituito presso il Ministero della protezione civile, mentre a livello locale vi è l'unità di crisi a disposizione dell'ammiraglio Alati.

Per quanto riguarda il Ministero dell'ambiente, le responsabilità che ci competono concernono innanzitutto il monitoraggio della situazione, il più possibile preciso e continuo (che stiamo assicurando insieme con i ministeri della marina mercantile e della protezione civile nonché con la collaborazione di tutti attraverso mezzi aerei, satelliti e motovedette attorno e nella zona interessata); inoltre l'accertamento, dopo che l'opera-

zione di recupero sia avanzata, delle strategie degli interventi di bonifica, che ovviamente saranno differenti secondo le condizioni del recupero. Per questo abbiamo richiesto, fin dall'inizio, la collaborazione delle imprese pubbliche e private, soprattutto i gruppi IRI ed ENI, nonché di tutte le capacità tecniche individuate negli altri paesi, in Europa e negli Stati Uniti.

La collaborazione è stata piena ed immediata, tanto che sono intervenuti sul posto gli inglesi del centro di Southampton, coinvolto nelle operazioni relative al Golfo Persico; i francesi della CEDRES, che acquisirono esperienza con l'incagliamento della *Amoco* in Bretagna, nonché gli americani, i quali hanno operato nella vicenda della *Exxon Valdez*, la quale trasportava 49 mila tonnellate, a fronte delle 147 mila della petroliera affondata al largo di Genova. Inoltre, è intervenuta la *task force* comunitaria che, se è dotata di scarsi mezzi, dimostra di possedere notevoli capacità scientifiche e tecniche: tutte queste forze sono a disposizione dell'ammiraglio Alati, che le consulta continuamente.

Quanto alla disponibilità dei mezzi (motovedette, rimorchiatori, mezzi sottomarini e di monitoraggio), sul posto ve ne sono decine e decine e la loro esatta identificazione è definita negli allegati che sono a disposizione dei colleghi. Per ora i mezzi appaiono adeguati alle esigenze determinate dal modo in cui finora si è evoluto l'incidente; tuttavia disponiamo anche — e meglio di me potranno spiegarlo i ministri della marina mercantile e della protezione civile — di riserve a cui possiamo attingere, sia nel nostro paese sia in altri.

Naturalmente all'inizio tutto è stato reso difficile dalla contemporanea emergenza di Livorno, la quale ha attratto in zona un notevole numero dei mezzi esistenti a Genova.

Nell'ambito del Ministero dell'ambiente è stata costituita una piccola unità di crisi grazie alla preziosa attività del NOE (Nucleo operativo ecologico), che si avvale della collaborazione dell'Arma dei

carabinieri; e stiamo cercando di identificare i dati per definire una strategia adeguata, naturalmente nello scenario più ottimistico — che possa essere recuperato il petrolio versato in mare e quello ancora nella petroliera senza ulteriori versamenti — senza trascurare però anche l'ipotesi più pessimistica.

Tali dati non sono facili da raccogliere e soprattutto da interpretare ed analizzare, ma il Ministero dell'ambiente intende attivare un programma basato sulle valutazioni quantitative e qualitative della materia sulla quale agire, sulle rilevazioni e caratteristiche fisiche e chimiche degli inquinanti, sull'uso di modelli matematici per la previsione delle fenomenologie ecologiche coinvolte, sulla verifica delle tecnologie disponibili di rilevamento e telerilevamento nonché sulla identificazione di tecnologie e procedure per la trasmissione in tempo reale delle informazioni. Sulla base di tali attività, sarà possibile definire un piano di bonifica, per il quale credo ci avvarremo dell'assistenza dei gruppi IRI ed ENI. Speriamo tuttavia di ottenere, tra questa sera e domani mattina, dati più precisi sulla quantità e qualità del petrolio contenuto nella nave nonché sulla tenuta delle strutture della petroliera.

Un considerevole elemento di fortuna ha assistito le operazioni svolte: speriamo che duri e che le condizioni meteorologiche non ne rendano più difficile la continuazione.

Quanto alle considerazioni generali, che ho già espresso in questi giorni, ritengo che l'incidente debba farci riflettere, in primo luogo, sull'enorme pressione ambientale esercitata sul Mediterraneo. Quello di cui ci stiamo occupando non è il primo incidente, anche se è il più grave: vi è una lunga lista di incidenti, riportata dalla stampa e relativa, in particolare, agli ultimi anni. Non mi stanco di ripetere un dato indicativo dell'anomala situazione del Mediterraneo: si tratta di un mare chiuso che rappresenta appena lo 0,7 per cento della superficie marina del pianeta ma sul quale si concentra il 20 per cento dei traffici petroli-

feri mondiali. È facile dunque immaginare come, a causa della citata sproporzione, si possano verificare continuamente incidenti, tanto più gravi quanto più ampie sono le dimensioni dei vettori e quanto più affollati e congestionati sono i terminali.

Una seconda considerazione relativa al nostro paese concerne proprio i terminali: essi sono circa trenta, su uno sviluppo di costa di ottomila chilometri — il maggiore tra i paesi europei, poiché, forse, soltanto la Scandinavia nel suo insieme ne ha uno superiore. Le nostre coste ed i nostri porti sono soggetti ad un movimento ragguagliabile, in termini di indici di traffico, a circa 800 milioni di tonnellate di greggio. Si può sicuramente affermare che la distribuzione dei terminali, se anche potesse essere considerata ottimale ai fini dei traffici petroliferi, non lo è certamente rispetto all'impatto ambientale.

Sarebbe quindi quanto mai opportuno un piano per la sicurezza delle coste che tenesse conto della distribuzione, quantità, articolazione e distribuzione del traffico petrolifero e di altri materiali tossici e nocivi attorno al nostro paese, per definire una difficile ma necessaria redistribuzione ottimale dei terminali.

Naturalmente, tutto ciò è collegato all'esigenza che sia minimizzato, per quanto possibile, questo tipo di traffici, il che ci conduce verso un discorso più ampio riguardante il risparmio energetico, la politica energetica, i consumi, le tecnologie, e così via. Tuttavia, comunque, un piano per la difesa delle coste e la sicurezza dei traffici è quanto mai necessario.

Informo infine che per il 30 giugno il Consiglio dei ministri dell'ambiente della Comunità ha all'ordine del giorno — ed ora a maggior ragione insisteremo affinché se ne discuta — un aggiornamento molto radicale delle direttive riguardanti il traffico e la sicurezza dei traffici petroliferi (e non petroliferi) sui mari, in particolare nel Mediterraneo.

Per quanto riguarda i costi dell'operazione, le garanzie giuridiche necessarie ed altri aspetti, lascio la parola al ministro per la protezione civile ed al ministro della marina mercantile.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Interverrò successivamente, dovendo affrontare il caso della collisione di Livorno, che riguarda più direttamente le competenze del Ministero della marina mercantile.

NICOLA CAPRIA, *Ministro per il coordinamento della protezione civile*. Ho avuto la possibilità di ascoltare soltanto la parte finale dell'intervento del ministro Ruffolo, ma posso senz'altro affermare che sono d'accordo con le sue considerazioni, per quanto riguarda sia la descrizione degli sviluppi della situazione sia quanto di più diretta competenza del dipartimento per la protezione civile, cioè le prospettive e le complesse problematiche attinenti al caso in esame, che appare quasi come la causa scatenante del superamento di una situazione d'inerzia, che spesso abbiamo dovuto registrare.

Il ministro Ruffolo ha descritto lo stato della situazione dal punto di vista specifico del temuto pericolo di inquinamento e disastro ecologico; da parte mia, data la delicatezza della materia e la specificità dei dati che intendo riferire, ritengo doveroso non affidarmi alla memoria e leggere una breve relazione, lasciando al dibattito la possibilità di sollecitare ulteriori precisazioni.

Alle ore 12,40 di giovedì 11 aprile, nelle acque della Liguria ed a quattro miglia a Sud di Voltri, sulla motonave *Haven*, di bandiera cipriota, con a bordo trentacinque uomini di equipaggio e 140 mila tonnellate di petrolio greggio, si è verificata un'esplosione a seguito della quale la petroliera, gravemente danneggiata a centro nave, ha preso fuoco.

Dirette e coordinate dalla capitaneria di porto di Genova, sono immediatamente scattate le operazioni tese, da un lato, al soccorso dei trentacinque membri dell'equipaggio (recuperati ventotto feriti e tre cadaveri, per cui rimangono quattro dispersi), dall'altro a mettere in atto tutte le misure antinquinamento.

L'incidente denunciava sin dal primo momento la sua gravità e la capitaneria di porto di Genova, dopo meno di tre ore

dal sinistro, dichiarava l'emergenza locale, mentre nel tratto di mare interessato cominciavano a confluire tutti i mezzi antincendio ed antinquinamento disponibili della zona. Contemporaneamente, in applicazione di quanto previsto dal proprio piano di pronto intervento, l'ispettorato centrale della difesa del mare del Ministero della marina mercantile, se pure condizionato dall'esigenza di dovere supportare la capitaneria di porto di Livorno, nelle cui acque solo poche ore prima si era verificata la tragica collisione tra il traghetto *Moby Prince* e la motocisterna *Agip Abruzzo*, anch'essa in fiamme con 80 mila tonnellate di petrolio a bordo, disponeva l'invio nella zona di ulteriori materiali e natanti specializzati delle società convenzionate Castalia ed Ecolmare, di un aereo della guardia costiera, nonché di quattro unità navali e di due elicotteri della marina militare.

Date le dimensioni del sinistro, la direzione ed il coordinamento dell'intervento venivano assunte dal centro operativo periferico (COP) di Genova, diretto dall'ammiraglio Alati che, sul piano operativo, decideva di porre in atto due azioni, che si sono rivelate successivamente di grande tempestività ed opportunità: la prima tesa a recuperare la parte di petrolio che, sfuggendo alle panne, si sversava in mare e la seconda finalizzata a trasportare la nave (che, fortemente appruata e sbandata, era stata presa al rimorchio di poppa) il più possibile vicino alla costa.

Quest'ultima azione, decisa di intesa con il Ministero della marina mercantile ed il dipartimento della protezione civile, doveva risultare estremamente valida poiché, portando il relitto su fondali più bassi, in prossimità della costa, tendeva da un lato a restringere l'area costiera verso la quale si sarebbe diretto il petrolio sversato, dall'altro a rendere meno difficili le successive operazioni di recupero quando la nave, come era prevedibile, fosse affondata.

Il ministro della marina mercantile, constatata la gravità dell'incidente e le possibili conseguenze, chiedeva, la stessa

mattina del 12 aprile, in base all'articolo 11 della legge n. 979 del 1982, la dichiarazione dell'emergenza nazionale. Il dipartimento della Protezione civile subito convocava il comitato tecnico scientifico, massima espressione consultiva nel campo degli inquinamenti.

Il 13 aprile, dichiarata l'emergenza nazionale con decreto del Presidente del Consiglio, il ministro per il coordinamento della protezione civile riuniva il comitato per l'emergenza (EMERCOM), in applicazione del piano del pronto intervento nazionale predisposto dal dipartimento e decideva di: assumere la direzione strategica delle operazioni; riconfermare al Ministero della marina mercantile la direzione delle operazioni in mare e su costa, riconoscendo al Ministero dell'Interno quella delle operazioni a terra; fare capo al Ministero dell'ambiente per il monitoraggio finalizzato al controllo della qualità ambientale ed alla valutazione del danno; costituire un comitato operativo composto dai rappresentanti del dipartimento della protezione civile, dei Ministeri dell'interno, della difesa, della marina mercantile e dell'ambiente e della Regione Liguria, dotati di poteri decisionali.

Tali determinazioni, sanzionate con apposito decreto del Ministro per il coordinamento della protezione civile erano tese, da un lato a potenziare l'organizzazione locale di difesa costiera e di bonifica in mare e dall'altro a predisporre ulteriori interventi a seconda che la nave, una volta affondata, avesse riversato in mare tutto il petrolio in essa contenuto o solo una parte. Quest'ultima eventualità, che poi si è verificata, rappresentava l'auspicio di tutti. Per tale eventualità veniva richiesto all'ENIM di inviare nella zona la *Ragno due*, unità specializzata in rilievi subacquei ed interventi sottomarini. Nella serata del 13 aprile venivano segnalati leggeri spiaggiamenti di sostanze inquinanti nei comuni di Cogoleto, Celle, Varazze ed Albissola.

Il successivo 14 aprile, mentre nella zona del sinistro operavano 52 mezzi navali in versione antinquinamento ed an-

tincendio, le motovedette della capitaneria di porto e delle altre forze della Polizia, vari velivoli con compiti di controllo e di monitoraggio, numerosi mezzi per la raccolta di petrolio dal mare, ed erano stati collocati 25 chilometri di barriere galleggianti, la nave giunta ormai rimorchiata a circa 1,2 miglia dalla costa ligure (dinanzi ad Arenzano) continuava a bruciare e ad immergersi sempre più. Alle ore 10,05, dopo un'ulteriore esplosione a bordo, la nave affondava adagiandosi sul fondale di circa 70 metri.

Sempre nella mattinata del 14 aprile, il ministro per il coordinamento della protezione civile unitamente al ministro dell'ambiente, si recava a Genova per presiedere, presso la locale prefettura, una riunione con il presidente della regione, i prefetti ed i sindaci delle località interessate al fenomeno, nonché con i tecnici e con il comandante della capitaneria del porto di Genova. Quest'ultimo era in grado di aggiornare i ministri sullo stato della situazione. Da tale relazione si ricavava un'evoluzione positiva del fenomeno, in quanto la nave sembrava essersi adagiata senza ulteriori danni sul fondo e non si presentavano ulteriori fuoriuscite di greggio. Di ciò i ministri davano notizia alle autorità locali convenute ed alla stampa.

Da parte del presidente della regione e di vari sindaci dei comuni minacciati veniva riconosciuta l'efficacia degli interventi svolti sino a quel momento anche ai fini della protezione delle spiagge dal pericolo di inquinamento.

Nella giornata del 15 aprile il relitto continuava a denunciare solo piccole perdite. Proseguivano le operazioni di bonifica e giungeva in zona l'unità della Marina militare *Anteo* per eseguire le prime indagini di monitoraggio video del relitto. Al dipartimento tornava a riunirsi il comitato nominato in sede EMERCOM che, valutata la situazione, decideva di avviare le seguenti operazioni: effettuare anche con la piattaforma dell'ENI *Ragno due*, il cui arrivo era previsto in nottata (la *Ragno due* si trova già in zona ed attende da un momento all'altro di entrare con-

cretamente in azione), un'accurata indagine delle condizioni del relitto acquisendo entro due giorni una relazione in proposito; avviare nelle successive due-tre settimane un monitoraggio di tutto lo scafo e del carico residuo, provvedendo, ove necessario, a tamponare eventuali falle per evitare ogni possibile fuoriuscita di idrocarburi.

Si decideva, tra l'altro, di avviare un'ipotesi di studio per il recupero dal relitto del carico residuo, pur nel convincimento che una tale indagine dovrà essere riveduta alla luce dei risultati di monitoraggio e di ispezione al carico ed allo scafo. In merito a tale indagine si stanno attivando i mezzi di cui ho parlato e chiameremo a concorrervi le più affermate professionalità sul piano internazionale, titolari di esperienze altrettanto drammatiche.

Tali decisioni venivano poi sottoposte, nel pomeriggio, alle valutazioni del comitato tecnico scientifico che, presente anche il direttore generale dell'ispettorato per la difesa del mare ed un rappresentante del Ministero dell'ambiente, esprimeva il proprio pieno e concorde avviso sul programma stabilito.

Il comitato confermava poi la richiesta di intervento di due membri della *task-force* antinquinamento della Comunità europea ed uno del centro regionale di Malta, già presenti a Genova per collaborare con l'autorità di coordinamento locale che ha nell'ammiraglio Alati un punto di riferimento rivelatosi di sicurezza e di tranquillità. Detti tecnici hanno consigliato il comandante del porto di accettare l'intervento offerto dalla Francia. Risulterebbe, altresì, che la comunità europea abbia offerto un congruo aiuto finanziario in appoggio all'azione della *task-force*.

Nella serata del 15 aprile, però, a seguito di venti sfavorevoli, una più consistente parte di petrolio si è diretta verso la spiaggia da Arenzano a Savona.

Proseguono, nel frattempo, le operazioni di contenimento e di recupero del petrolio a mare con l'impiego di tutti i mezzi disponibili (il cui elenco è conte-

nuto in un allegato alla mia relazione) e sulla spiaggia, a cura delle autorità provinciali e con la collaborazione delle Forze armate. Le operazioni di monitoraggio sono effettuate anche con le riprese televisive che avvengono tramite il sistema satellitare *Argo* inviato immediatamente sul posto a cura del dipartimento della protezione civile.

I mezzi che si trovano già sul campo di azione (l'elenco che vi fornirò non è esaustivo, essendovi ulteriori potenzialità) sono: *Orsa Maggiore, Corona, Kerob, Aquila, Acqua chiara, Acqua azzurra, Attilio Ievoli, Punta Scario e Panda*. Vi sono poi altre unità di alto mare in numero consistente e altre risorse disponibili, come unità di pronto impiego offerte dai privati (unità di altura e costiere), essendosi messo in moto anche il volontariato.

Come ha ricordato in chiusura del suo intervento il ministro dell'ambiente, abbiamo il problema di evitare che, a fronte di un fenomeno di questo tipo, si presentino forze non necessarie che potrebbero dare origine a confusione, con il rischio di interventi ripetitivi. Sotto questo profilo, come ha già accennato il ministro Ruffolo, ritengo che per evitare tutto ciò sia necessario stabilire tempestivamente un rapporto abbastanza definito anche sul piano giuridico e delle responsabilità con i due enti pubblici che hanno nel campo una tecnologia di avanguardia e la possibilità di determinare condizioni di maggiore tranquillità per tutti. Ciò, soprattutto, attraverso una programmazione degli interventi sulla base di una lettura attenta ed attuale della situazione, alla luce della positiva evoluzione che essa ha subito e che ci lascia il tempo per riflettere ed assumere le decisioni più pertinenti.

Esiste poi una questione (che abbiamo già affrontato) relativa ad un'azione cautelare dello Stato nei confronti della società di assicurazione, in modo tale che sia quest'ultima sia gli armatori della nave siano posti fin d'ora in una sorta di stato di allarme in ordine alla loro responsabilità, tentando di definire contem-

poraneamente le dimensioni del danno via via che gli elementi tecnici di cui disporremo ci consentiranno di effettuare una valutazione di questo genere.

Ritengo, comunque, che sul piano politico debba essere sottolineata la puntualità con cui si è attivata l'unità operativa cui abbiamo fatto ricorso ed alla quale non rinunceremo a conferire poteri più pertinenti ed incisivi, eventualmente anche con ordinanze specifiche, ove l'evoluzione della situazione lo richiedesse, in modo tale che l'ammiraglio Alati assuma una veste giuridica che gli consenta di adottare decisioni tempestive. In casi del genere, infatti, sono necessari poteri decisionali non appesantiti da controlli burocratici, tenendo conto anche della necessità di snellimento delle procedure conseguente alla dichiarazione dell'emergenza nazionale, da cui deriva la necessità di ricondurre i poteri delle amministrazioni competenti ad una unità di indirizzo che fa capo al ministro per il coordinamento della protezione civile.

Ricordo, inoltre, che nel corso di una riunione svoltasi in prefettura abbiamo raccomandato all'ammiraglio Alati di individuare un punto di riferimento certo in ordine alle notizie, anche per evitare un ottimismo o un pessimismo eccessivi. Abbiamo sottolineato in quella sede la necessità di una puntuale informazione attraverso comunicati stampa ufficiali. Al riguardo, vi leggerò l'ultimo di tali comunicati, da cui si desume anche l'assoluta professionalità dell'ammiraglio Alati, che ci induce ad assumere un atteggiamento di relativa tranquillità, anche perché possiamo ritenere superata la prima fase e considerarci pronti ad affrontare una fase successiva, caratterizzata da problemi molto complessi ma che tuttavia possono essere affrontati al di fuori di un contesto di drammatizzazione assoluta.

Nel comunicato al quale ho fatto riferimento si legge: « È continuata con ritmi sostenuti l'attività dei mezzi nautici impiegati nella raccolta meccanica del materiale inquinante sparso in mare.

La superficie interessata dal movimento delle macchie oleose è ancora

molto estesa e si estende lungo costa a distanza variabile tra i 200 metri e le 2,5 miglia.

È stato possibile rilevare il comportamento del materiale galleggiante che, in relazione alle condizioni meteorologiche sostanzialmente favorevoli, segue una escursione quasi costante che consente una più metodica operatività nella fase di recupero.

Le barriere poste a difesa della costa hanno finora dimostrato una buona tenuta. Si sono verificati in alcuni punti fenomeni di spiaggiamento di materiale che viene tempestivamente rimosso.

In relazione all'offerta di collaborazione pervenuta dalla zona territoriale militare; sono stati messi a disposizione dei comuni più soggetti a rischio gruppi di militari, impiegati dagli organi di protezione civile a sostegno delle unità operative attivate in sede locale.

L'organizzazione dei mezzi di bonifica ha raggiunto un soddisfacente grado di efficienza, che consente di governare con maggiore padronanza lo sviluppo degli eventi.

Per aumentare la tempestività degli interventi è stato distribuito ai comuni interessati al fenomeno un consistente numero di «salsicciotti assorbenti», con funzione di ultima barriera all'eventuale sfuggita di macchie oleose.

Per sminuire le preoccupazioni della popolazione delle località turistiche è stata privilegiata la strategia di impiegare massicciamente le risorse disponibili per l'aggressione del materiale inquinante che staziona, nella fascia costiera compresa tra i 200 e gli 800 metri.

È iniziata, nel corso della giornata di ieri, l'ispezione sul relitto affondato ed ho potuto constatare personalmente con visione diretta delle immagini, su una superficie valutata intorno al 20 per cento dello scafo, due sole modestissime fonti di inquinamento, paragonabili al ritmato gocciolio di un rubinetto.

Si ha motivo di ritenere che l'ipotesi formulata da qualcuno dei tecnici, e non considerata per un doveroso approccio ad una più prudente visione pessimistica,

circa la grande entità del prodotto consumato nell'incendio, sia più concreta.

L'apertura dei boccaportelli delle cisterne osservate fa supporre che le stesse siano ormai vuote.

La rilevazione totale della nave, iniziata dai tecnici messi a disposizione dalla società Castalia, che oggi continuerà con il supporto delle apparecchiature messe a disposizione dalla nave *Anteo* della Marina militare, sarà ultimata in serata e sarà messa a disposizione dei mezzi di informazione, previo nulla osta dell'autorità giudiziaria.

È disponibile in zona anche la nave *Ragno due* della SAIPEM, che in giornata inizierà i rilievi per poter valutare gli interventi più opportuni sul relitto.

Le autorità francesi, su iniziativa della *task force* della CEE, hanno messo a disposizione una unità operativa costituita da tre *supply vessel* ed una cisterna di appoggio alla quale è stato assegnato il compito di pattugliare ed aggredire le macchie oleose che eventualmente si dovessero spingere oltre Capo Noli.

Alla stessa unità è stato fatto divieto di uso di disperdenti per l'allineamento alla rigorosa linea operativa basata esclusivamente sul sistema della raccolta meccanica», che sembra essere, tra le varie alternative, ove possibile, la scelta ottimale.

«Migliora la situazione — continua il comunicato — delle cisterne disponibili per la raccolta dei prodotti asportati dalla superficie del mare, la cui carenza nei primi giorni di operatività aveva messo leggermente in crisi il sistema.

È giunta in porto anche una cisterna della capacità di 1.200 tonnellate.

Un prezioso ausilio al problema è stato offerto dall'entrata in servizio del rimorchiatore *Gigante*, messo a disposizione dallo stato maggiore della marina, per mezzo del quale è stato possibile attivare un sistema navetta che ha sensibilmente aumentato la resa delle unità navali disquinanti.

Alla data odierna il prodotto complessivamente raccolto ammonta a circa 6.000 tonnellate».

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei evitare di ripetere i dati forniti dagli altri ministri, con i quali mi sono mosso in perfetta sintonia. Tra l'altro, i dati relativi a Genova vengono forniti dall'ammiraglio Alati che, per fortuna, è responsabile dell'operazione. Ho usato l'espressione « per fortuna » a seguito dei riconoscimenti che lo stesso ammiraglio Alati ha ricevuto in sede nazionale ed internazionale. Tra gli altri, anche l'organizzazione *Greenpeace* ha espresso il proprio apprezzamento nei confronti di questo valoroso funzionario dello Stato.

Mi soffermerò, quindi, in particolare sugli avvenimenti di Livorno. A tale riguardo, ricordo che il 10 aprile scorso, alle ore 22,35, in un punto distante 2,7 miglia dalla testata del molo foraneo di Livorno, la motonave traghetto *Moby Prince*, della società Navarma, per cause in corso di accertamento, speronava la motocisterna *AGIP Abruzzo*, della società SNAM, all'ancora in rada in attesa di entrare in porto per scaricare.

Immediatamente — questo è un aspetto da tenere presente — si sviluppava un violentissimo incendio a bordo di entrambe le navi, causato dalla fuoriuscita di prodotto greggio leggero dalla cisterna numero 7 della petroliera.

L'equipaggio dell'*Agip Abruzzo* abbandonava la nave e veniva poi tratto in salvo dai mezzi di soccorso (anche su questo potremo in seguito dire qualcosa perché ritengo sia un elemento interessante).

Dell'equipaggio e dei passeggeri del traghetto — stimati complessivamente in 141 persone — si salvava soltanto un mozzo, invitato a lanciarsi in mare dei mezzi di soccorso che lo raccoglievano.

La *Moby Prince* continuava a bruciare senza che altre persone potessero mettersi in salvo e nella mattinata del 14 aprile scorso veniva rimorchiata in porto ed ora giace — come si può vedere — accanto alla banchina.

I soccorsi muovevano dal porto di Livorno negli stretti tempi tecnici necessari, ma nulla potevano fare di fronte alla violenza ed alla rapidità dell'incendio. Solo

nella giornata del 12 aprile si poteva accedere a bordo per iniziare il recupero delle salme.

L'*Agip Abruzzo* continuava a bruciare nella parte poppiera, mentre il resto del carico rimaneva salvo nelle taniche petroliere.

L'incendio veniva controllato mediante continui getti d'acqua raffreddanti, opportunamente indirizzati dai rimorchiatori portuali e dai mezzi dei vigili del fuoco, cui si aggiungeva la nave *Anteo* della Marina militare.

A seguito dell'evento verificatosi, si profilava il pericolo di inquinamento marino per la fuoriuscita di prodotto dalla falla procurata dallo speronamento. Pertanto, venivano concentrati in zona numerosi mezzi antinquinamento delle società Castalia e Ecolmare, convenzionate con il Ministero della marina mercantile. Nella zona dell'incidente sono state sempre presenti unità navali ed aeree della guardia costiera e della capitaneria.

Allo stato attuale è in corso di definitivo spegnimento l'incendio alle strutture poppiere, anche con l'ausilio di tre grandi unità antincendio, inviate direttamente dalla SNAM, la società armatrice dell'*Agip Abruzzo*, la quale ha già provveduto anche ad inviare in zona un impianto speciale per l'immissione di azoto all'interno dei locali ancora in fiamme.

La situazione appare sotto controllo, ma sarà possibile dichiarare la cessazione dell'emergenza solo quando saranno soffocati i residui focolai di incendio. Permane, quindi, preoccupazione per la possibilità che si verifichino esplosioni con un conseguente inquinamento marino, in quanto rimane ancora a bordo un quantità di greggio stimato in circa 80 mila tonnellate.

In merito alle cause del sinistro sono state formulate alcune ipotesi, anche cumulabili, che possono in estrema sintesi indicarsi in un'avaria meccanica al timone o in un *black-out* dei sistemi elettrici 0007003di bordo della nave investitrice (è in corso una duplice inchiesta della magistratura e del Ministero dei beni culturali ed ambientali)...

SILVANO LABRIOLA. Potrebbe indicarci, signor ministro, la composizione della Commissione di inchiesta?

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. È in corso di costituzione.

SILVANO LABRIOLA. Può indicarci allora i criteri adottati?

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Sono a disposizione; non ho nessuna difficoltà a recepire i criteri che dopo questa audizione mi si vorranno indicare.

Tra le possibili cause del sinistro rientrano anche l'errore umano ed un imprevisto banco di nebbia circoscritto alla zona interessata.

Un inquinamento marino di non rilevanti dimensioni, verificatosi a seguito della collisione, è in corso di bonifica attraverso i mezzi delle società convenzionate. Ripeto che questa situazione è sotto controllo perché l'altro giorno abbiamo effettuato una supervisione a bordo di un elicottero.

Quanto ho detto riguarda l'incidente di Livorno. Il Ministero della marina mercantile, peraltro, è interessato da un'altra emergenza, ossia quella dell'*Alessandro I*, anch'essa in via di soluzione.

Per quanto riguarda la vicenda di Genova, credo di potermi ricollegare integralmente a quanto detto dai colleghi che mi hanno preceduto anche perché il Ministero della marina mercantile fornisce un supporto logistico e tecnico ed il comandante della capitaneria di porto, ammiraglio Alati, è referente di tutte le operazioni ed anche nei confronti della stampa. Egli, infatti, predispone comunicati che trasmette periodicamente; all'ultimo di essi mi richiamo; evitando di leggere ciò che ha già esposto il ministro Capria.

Infine, voglio aggiungere che l'ultimo dato fornitomi dalla centrale operativa della marina mercantile, in continuo contatto con le capitanerie di porto interessate, è che le due situazioni al nostro

esame sono immutate: continua l'opera di spegnimento dell'*Agip Abruzzo* e la bonifica del greggio fuoriuscito dalla petroliera *Haven*. Gli aerei della capitaneria, che sorvolano la zona di Genova, dicono che la macchia di greggio si sta spostando lentamente verso costa. Quindi, se le condizioni atmosferiche dovessero permanere quelle attuali, il pericolo sarebbe molto più remoto.

VINCENZO SCOTTI, *Ministro dell'interno*. In base a quelle che mi sono state riferite essere le esigenze conoscitive della Commissione trasporti ed ambiente riunite, ho fatto raccogliere puntualmente, in due distinti rapporti, ciò che è stato fatto dai vigili del fuoco in relazione agli eventi di Genova e di Livorno.

Il Ministero dell'interno non ha responsabilità nella direzione delle operazioni, ma soltanto compiti di supporto in ordine all'iniziativa ed alla guida delle amministrazioni qui rappresentate dei rispettivi ministri. Riferirò prima sulla situazione di Livorno e poi su quella di Genova e consegnerò poi al presidente, per quanto attiene alla prima di queste città, l'indicazione dei componenti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco che hanno partecipato alle operazioni, la sequenza cronologica degli eventi dalle ore 22 del giorno 10 aprile scorso al 14 aprile, affinché le Commissioni possano avere a disposizione elementi di conoscenza puntuali per quanto attiene specificatamente ai vigili del fuoco ed al loro apporto.

Per quanto riguarda la vicenda di Livorno, la collisione tra il traghetto *Moby Prince* e la petroliera *Agip Abruzzo* è avvenuta, secondo i dati in possesso di questo Ministero, verso le ore 22,27. Premesso che il distacco portuale dei vigili del fuoco di Livorno era composto al momento dell'incidente di 7 unità e dotato di un'unica motobarcapompa, si fa presente che, ricevuto il primo allarme alle ore 22,30, ha proceduto a recarsi subito sul posto indicato dopo l'avvenuta accensione dei motori, cioè alle ore 22,32, mollando gli ormeggi alle 22,36.

Tale ridottissimo tempo di operatività è stato reso possibile dall'introduzione — tenuto conto in sede progettuale che si trattava di mezzi di soccorso — di preriscaldatori per motori diesel.

Dall'attracco in banchina fino alla diga foranea (distanza circa un miglio) la visibilità era ottima, mentre dalla diga foranea al luogo del sinistro (distanza 2,9 miglia) la visibilità risultava ridotta a zero, tanto che la navigazione venne resa possibile solo con l'uso delle apposite strumentazioni di bordo (*radar* e *LORAN*).

Le operazioni si sono rivolte verso la nave cisterna in quanto la motobarca pompa seguiva via radio gli SOS della petroliera che denunciavano l'incendio a bordo. Non si è avuta alcuna comunicazione, né via radio né attraverso segnali o razzi, da parte del traghetto, il quale non era assolutamente visibile a causa della densa nebbia ormai frammista anche al fumo. Alle ore 23 la motobarca pompa dei vigili del fuoco è arrivata presso la nave cisterna in fiamme, il cui equipaggio era ancora a bordo. Quando l'equipaggio ha abbandonato la nave cisterna, la motobarca pompa dei vigili del fuoco, circondata dal mare in fiamme ed avendo — tra l'altro — terminata la scorta di schiumogeno a bordo, si è allontanata dalla petroliera e si è dedicata alla ricerca di eventuali naufraghi o battellini di salvataggio, nonché della bettolina, indicata inizialmente quale causa del disastro.

Mentre si svolgevano queste operazioni, la motobarca pompa dei vigili del fuoco, alle 24 circa, si è trovata improvvisamente di fronte ad un muro di fuoco, senza che peraltro nessuno ne avesse dato comunicazione via radio. Il traghetto in fiamme si trovava a circa 500-1000 metri dalla nave cisterna e, nonostante l'incendio, non era avvicinabile né individuabile anche a breve distanza, a causa della nebbia e del fumo. Peraltro, la sua presenza non poteva desumersi dal *radar* dal momento che lo spazio di mare interessato risultava particolarmente affollato; infatti, in rada si trovavano numerose navi alla fonda, nonché in movi-

mento, i rimorchiatori e gli altri natanti intervenuti.

Nessun segno di vita proveniva da bordo, né si rinveniva alcun naufrago nel mare circostante. Non è dato sapere a che ora sia stato avvistato il traghetto da altri, mentre risulta che l'unico superstite è stato tratto in salvo dalla motovedetta della capitaneria di porto CP 232.

Da quanto sopra emerge che l'intervento del distaccamento portuale dei vigili del fuoco si è svolto tempestivamente nei tempi tecnici dettati dalle circostanze suindicate, tenuto conto della velocità massima del natante, pari a 12-13 nodi, e dell'assenza di visibilità. Altrettanto tempestivo, compatibilmente con le distanze, deve considerarsi l'intervento di tutti gli altri comandi dei vigili del fuoco interessati.

Durante la notte e nelle prime ore del mattino si è proceduto subito alle operazioni di spegnimento del traghetto nelle circostanze e nei modi in cui le stesse potevano essere effettuate. Soltanto alle ore 13, con l'attracco del traghetto alla banchina, è stato possibile salire a bordo per completare le operazioni di spegnimento e per iniziare la ricerca dei dispersi ed il recupero delle salme. Il complesso delle operazioni svolte, senza interruzioni ed in condizioni improbe, dal personale dei vigili del fuoco ha permesso di traslare in un apposito capannone i corpi di 132 vittime.

Il quadro complessivo dei riferimenti, ovviamente, deve anche comprendere quanto fatto dalla Prefettura di Livorno la quale, non appena ricevuta la segnalazione del grave incidente, ha immediatamente allarmato tutte le forze disponibili, in particolare gli ospedali di Livorno e di Pisa nonché le strutture sanitarie per l'invio di ambulanze.

La Prefettura, inoltre, ha attivato la sala operativa di protezione civile per il coordinamento di tutti gli interventi, provvedendo anche all'installazione di diverse linee telefoniche per facilitare i contatti con i familiari dei dispersi. Dalle azioni delle forze impegnate conseguiva il salvataggio dei 15 membri dell'equipaggio

della nave cisterna, di cui 2 con gravi ustioni, e del mozzo della nave traghetto, nonché la quasi certa eliminazione di qualsiasi pericolo di inquinamento da parte della nave cisterna, essendo stato circoscritto l'incendio ed inertizzati i serbatoi di greggio ancora intatti.

Da ultime, ma non meno importanti, vanno sottolineate le operazioni di spegnimento effettuate sulla petroliera *Agip Abruzzo*, che hanno visto impegnati contingenti di personale e mezzi fatti affluire anche dalle sedi viciniori.

Gli operatori dei vigili del fuoco hanno posto in essere particolari tecniche richieste dalla peculiarità e complessità dell'intervento, esponendo, e continuando tuttora ad esporre, la propria incolumità in relazione al grosso quantitativo di petrolio tuttora esistente (circa 80 mila tonnellate), ai gas rimasti nei serbatoi vuoti ed all'incendio tuttora in corso nella sala macchine.

Ricordo, infine, che già alle ore 10 del mattino dell'11 aprile 1991, il sottosegretario di Stato onorevole Spini, insieme al dirigente del servizio tecnico centrale, ingegner Sepe Monti, giungevano sul posto per ispezionare, con un elicottero dei vigili del fuoco, la zona interessata dal sinistro ed i due relitti, sì da poter impartire le opportune istruzioni al personale operante.

Concludo, signor presidente, consegnandole l'elenco dei partecipanti alle operazioni e la descrizione cronologica delle stesse. Ovviamente, tale documentazione è specificamente riferita all'attività svolta dai vigili del fuoco. Le consegno, inoltre, un analogo documento concernente l'episodio di Genova, dal quale si evincono gli interventi realizzati dai vigili del fuoco, a partire dalle ore 12,40 dell'11 aprile.

Come gli onorevoli deputati sanno, l'intervento dei vigili del fuoco dipende, sotto il profilo funzionale, dal ministro della protezione civile, al quale è demandata la responsabilità del coordinamento delle operazioni, e dai ministri competenti nei settori di volta in volta presi in considerazione. Ho chiesto ai vigili del fuoco di indicarmi con esattezza la crono-

logia degli eventi allo scopo di fornire alle Commissioni riunite indicazioni non generiche ma precise in riferimento alle operazioni compiute ed ai tempi impiegati per lo svolgimento di ciascuna di esse, in considerazione della delicatezza della materia e delle inchieste tuttora in corso.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Scotti e do la parola ai colleghi che ne hanno fatto richiesta.

MARIO CHELLA. Signor presidente, signori ministri, colleghi, nell'arco di un breve lasso di tempo si sono verificati due eventi di notevole rilevanza; il primo, purtroppo tragico, è stato quello di Livorno; il secondo, quello di Genova, che per circostanze fortunate (mi riferisco al mare calmo ed all'alta pressione), ma anche grazie a saggi interventi prontamente realizzati, non ha fortunatamente prodotto gli incalcolabili danni che si sarebbero potuti verificare. Ovviamente, siamo tutti lieti che le circostanze fortuite, concorrendo con le decisioni sagge, abbiano potuto limitare conseguenze disastrose. Tuttavia, credo che una riflessione più approfondita vada dedicata ai problemi della sicurezza.

A tale riguardo il ministro Ruffolo ha svolto alcune considerazioni; è necessario comunque lavorare intensamente per passare dalle parole ai fatti concreti. Non intendo richiamare la legge sulla difesa del mare, alla quale il ministro Facchiano non ha dedicato alcun cenno, anche se ha l'attenuante di aver assunto la titolarità del Dicastero della marina mercantile soltanto da poche ore ...

FERDINANDO FACCHIANO, Ministro della marina mercantile. Se volete, ve ne posso parlare.

MARIO CHELLA. Probabilmente il ministro Ruffolo avrebbe dovuto dirci qualcosa di più su questa legge, soprattutto in considerazione del fatto che le disposizioni in essa contenute risultano scarsamente applicate.

Quanto al fondamentale problema della sicurezza, va considerata la questione del trasporto di petrolio nel Mediterraneo. Come ricordava il ministro Ruffolo, il fenomeno è consistente, ove si consideri che in questo settore il 20 per cento del trasporto mondiale si svolge appunto nel Mediterraneo, un mare tanto piccolo, ristretto e chiuso, che lambisce coste densamente popolate. Si tratta, in sostanza, di garantire la sicurezza intrinseca delle navi e degli attracchi, con riferimento sia al trasporto sia allo sbarco ed all'imbarco delle merci.

Lungo le nostre coste esistono circa 30 terminali; va considerato, tuttavia, che alcuni di questi sono intensamente frequentati ed insistono su città nelle quali si registra un'alta densità di popolazione.

Mi riferisco innanzitutto al porto di Genova. Si tratta di una vecchia questione e il ministro Ruffolo probabilmente ricorderà le battaglie che sono state portate avanti per impedire l'attracco in quel porto di navi gasiere che trasportavano GPL e le richieste avanzate dalle popolazioni per il trasferimento, a notevole distanza dalla costa, dell'attracco delle petroliere e delle operazioni di imbarco e sbarco. La questione delle isole galleggianti si pone con urgenza; possiamo continuare a discutere quanto vogliamo, ma si tratta di problemi ai quali bisogna dare soluzione. Va risolto il problema delle isole galleggianti, in particolare a Genova, dove le navi dovrebbero attraccare a queste strutture piuttosto che nel porto, dove decine di migliaia di abitanti sono addensati a poche centinaia di metri dagli attracchi. A Genova sbarcano ogni anno dai 30 ai 40 milioni di tonnellate di prodotti altamente combustibili e quindi si deve fare qualcosa. Davvero una tale quantità di petrolio deve passare attraverso un solo terminale? Non sarebbe più opportuno, per motivi di sicurezza, diversificare lo sbarco in più terminali? È possibile, lo chiedo in particolare al ministro Ruffolo, individuare quello che potrebbe essere definito il carico massimo trasportabile che consenta il contenimento nel caso in cui si verificasse un

incidente? È possibile, in sostanza, riportare il carico alle possibilità di contenimento? A mio avviso, quest'ultima sarebbe una soluzione logica se vogliamo affrontare il problema della sicurezza. Indubbiamente, sto ponendo un problema nuovo, ma ritengo che vada affrontato.

Mi sono riferito a Genova, ma a Livorno la situazione non è migliore. I colleghi di Livorno sanno molto bene che le navi gasiere che trasportano GPL attraccano in pieno porto; si tratta di bombe galleggianti di una potenza inaudita. Laddove si sono verificati incidenti di questo tipo, si è sviluppata una catastrofe che ha investito territori vastissimi, senza possibilità di scampo. Infatti, in casi del genere, non è il petrolio che galleggia ad incendiarsi, ma una nube che viaggia nell'aria e che provoca di colpo una vera e propria esplosione catastrofica. Pertanto, onorevoli ministri, anche il problema dell'attracco delle navi gasiere a Livorno deve essere affrontato rapidamente.

Dopo gli incidenti che sono avvenuti, credo che dovremmo prendere rapidamente delle decisioni. Negli Stati Uniti, poche settimane dopo l'incidente alla Exxon Valdez è stata emanata una nuova legge che prevede alcune norme di sicurezza assai garantiste circa l'impatto ambientale sul mare, sulle popolazioni e sulle attività economiche costiere. La legge *Oil pollution act*, che porta la data del 18 agosto 1990, prevede l'obbligo del doppio scafo per le navi cisterna di nuova costruzione, mentre per le navi di vecchia costruzione si dà tempo fino al 2010 per mettersi in regola; dopo tale data scatterà il divieto assoluto di navigazione per le navi che non hanno il doppio scafo. Inoltre, con la nuova normativa si interviene — questione molto importante — sulle tabelle di armamento. Come sapete, i marittimi della petroliera attraccata a Livorno lamentavano la scarsità di personale a bordo e i turni defaticanti a cui erano sottoposti; cose che, quando si trasportano materiali altamente combustibili, credo non siano auspicabili né utili per la sicurezza della nave e della zona in cui naviga. La nuova

legge americana — ripeto — interviene anche sulle tabelle di armamento proprio per evitare il sovraccarico di lavoro da parte degli equipaggi e in essa vi sono disposizioni relative ai risarcimenti, alle multe e ai corpi di sicurezza. Gli Stati Uniti non hanno impiegato molto ad approvare questa legge dopo il gravissimo incidente avvenuto in Alaska e credo che anche il governo italiano nel suo insieme, senza che un ministro si tolga dalle spalle le proprie responsabilità per addossarle ad un altro, debba rapidamente emanare nuove norme sulla sicurezza.

L'ultima questione che intendo porre concerne il problema del risarcimento danni. Bisogna che le società armatrici paghino i danni che hanno provocato. Tuttavia, accanto ai danni immediati, quali l'inquinamento del mare, delle coste, le spese per il disinquinamento ed altri, vi sono i danni protratti per l'ambiente e per le attività economiche (mi riferisco in particolare alla pesca che ha subito un durissimo colpo nella zona del ponente ligure ed alle attività turistiche). Senza aspettare che la società armatrice della petroliera paghi i danni, il Governo dovrebbe intervenire con opportune misure in direzione sia dei pescatori, sia degli operatori turistici delle località interessate, che sono state colpite in modo drammatico. Infatti, le disdette da parte degli operatori delle società che canalizzano i flussi turistici sono state massicce in questi ultimi giorni e quindi bisognerà trovare il modo di alleviare le perdite così subite.

EDOARDO RONCHI. Anche se mi rendo conto che il Governo non è nel pieno delle sue funzioni, devo comunque mostrare un certo stupore nel constatare come in questa sede ciò di cui si discute su tutti i giornali venga, se non proprio ignorato, sicuramente ben poco affrontato. Vorremmo sapere perché mai un traghetto urta contro una petroliera, perché mai le 142 persone a bordo muoiono tutte tranne una, perché mai i soccorsi

sono inadeguati ed arrivano in ritardo; perché mai lo scontro avviene e si traduce in una simile catastrofe.

I quattro ministri presenti non hanno avanzato neanche un'ipotesi per spiegare tali accadimenti. A sei giorni da una catastrofe di questa portata non possiamo accettare una descrizione pura e semplice del modo in cui sono arrivati i soccorsi: questo è troppo poco per il Parlamento.

Sui giornali sono state avanzate diverse ipotesi. Si è parlato, per esempio, della necessità di rivedere i sistemi di sicurezza dei traghetti, poiché non è pensabile che un simile incidente possa essere provocato da un errore umano; è indispensabile prevedere un sistema automatico di sicurezza per il transito in rade così affollate con traghetti e navi con carichi pericolosi. Mi chiedo, cioè, se attualmente questo tipo di navi siano adeguatamente assistite nelle fasi di manovra all'interno del porto, specialmente quando vi è un traffico intenso.

Alcuni giornali, poi, hanno avanzato l'ipotesi (riferita da fonte non confermata ma nemmeno smentita) che la petroliera fosse spostata di circa trenta-quaranta metri rispetto alla sua collocazione abituale o al posto ad essa destinato. A questo proposito vorrei sapere se esistono misure specifiche di protezione delle rotte e di diversificazione dei tragitti.

Vi è poi tutto il capitolo relativo ai soccorsi. Come si è salvato il mozzo, forse poteva essere salvato anche qualcun altro. Perché l'allarme è arrivato così tardi e la prima nave di soccorso è stata una motopompa dei vigili del fuoco? È possibile che la capitaneria di porto di Livorno non disponga di elicotteri da utilizzare in caso di incidente e di un sistema di rilevazione in grado di capire almeno quali navi siano coinvolte nello scontro?

ALTERO MATTEOLI. Anche andandoci a nuoto sarebbero comunque arrivati in pochi minuti nel luogo dell'incidente se si fossero mossi in tempo!

EDOARDO RONCHI. Invece è passata più di mezz'ora!

È necessaria una riflessione complessiva sulla sicurezza della navigazione e sull'inadeguatezza dei soccorsi. Ritengo che il Governo debba riferire in modo più completo al Parlamento, in modo che sia possibile legiferare su questa materia secondo indirizzi più precisi. Se ci basiamo sulle notizie fornite in questa sede, infatti, non disponiamo di alcun elemento certo per impedire che si ripeta una catastrofe di questo tipo e per far sì che, se dovesse ripetersi, gli interventi di soccorso siano più efficaci: possiamo solo sperare che non ci sia più la nebbia. È evidente, invece, che il salvataggio di una sola persona è del tutto insufficiente e che bisogna almeno tentare di ottenere qualcosa in più.

Per quanto riguarda la petroliera, sono contento, come i colleghi, di sapere che probabilmente si riuscirà ad impedire che il grosso del petrolio finisca sulle coste, anche se ancora non abbiamo la certezza di riuscirci; tuttavia dobbiamo chiederci se si è in grado di evitare il ripetersi di incidenti di tale genere per le 5.500 petroliere che si possono trovare nelle condizioni della *Haven*. In caso contrario, infatti, la probabilità di disastri è proporzionata al numero delle petroliere in circolazione. Si deve quindi valutare se sia opportuno ridurre il numero delle petroliere, rivedere gli attracchi, verificare le condizioni delle navi autorizzate ad utilizzare i porti del nostro paese.

È altresì necessario affrontare il problema delle misure di sicurezza e degli interventi di emergenza. Se infatti è stato arginato l'espandersi della macchia di petrolio, il danno alla petroliera è stato il più grave possibile, cioè si è aspettato che affondasse e bruciasse completamente prima di intervenire. Non era pensabile un altro tipo di intervento, più efficace dal punto di vista dello spegnimento del fuoco o del controllo della dinamica dell'incidente in sé?

Per accertare questi elementi sarebbe necessaria un'analisi approfondita, la cui conclusione potrebbe anche essere che non si poteva agire diversamente; ma tale esito non si può dar per scontato in par-

tenza, tanto più considerando che le petroliere che navigano nel nostro paese sono assai numerose ed hanno una capacità di carico ingentissima.

In sostanza, chiedo al Governo di compiere un supplemento di indagine per fornire al Parlamento dati più precisi che consentano di intervenire non solo per limitare i danni e per augurarci migliore fortuna, ma perché si possa stabilire cosa si può e si deve fare affinché in futuro ciò che è accaduto a Livorno non debba ripetersi.

SILVANO LABRIOLA. Desidero in primo luogo ringraziare i ministri e la presidenza delle Commissioni per questo incontro. Insieme ai colleghi Maccheroni, Matteoli ed altri abbiamo subito avanzato la richiesta, malgrado la crisi di Governo, di un momento di verifica e di confronto parlamentare con l'esecutivo, preoccupati delle caratteristiche che aveva assunto l'episodio di Livorno (mi limito a questo perché ho avuto occasione di occuparmene direttamente). Non intendo tuttavia sottovalutare le questioni generali sollevate dall'onorevole Chella, che facciamo nostre, sulle quali bisognerà tornare con una valutazione più organica ed approfondita. Credo che gli stessi ministri, non essendo oggi preparati su un argomento che non costituisce oggetto di questo confronto parlamentare, vorranno poi riferire, al momento opportuno, sulla situazione generale dei trasporti ritenuti pericolosi e sulla locazione delle merci e dei beni in grado di suscitare i rischi che, giustamente, ella ha prima indicato con toni allarmati. Ritengo, altresì, che si debba tener conto della necessità di ascoltare, su tale questione, tutte le forze sociali, in quanto a me risulta, per esempio, che il sindacato da un lato e le imprese dall'altro abbiano sempre posto numerosi e seri problemi per quanto riguarda l'utilizzazione delle aree portuali, le quali rappresentano, in fondo, il vero problema cui ci troviamo di fronte.

Per quanto riguarda le caratteristiche del sinistro di Livorno, voglio sollevare tre questioni, soprattutto dopo aver ascol-

tato, ancora una volta, da parte di esponenti del Governo, la conferma quasi conclusiva — senza neanche l'ombra del dubbio — di alcuni dati che a noi, invece, non risultano corrispondere al vero. Mi riferisco a dati di grande importanza per comprendere non tanto e non soltanto la dinamica del fatto, quanto le stesse cause che l'hanno provocato. In questo momento, infatti, a noi interessa soprattutto indagare sulla sussistenza di quelle cause e sul rischio che riproducendosi in futuro possano creare situazioni di pericolo uguali a quelle che, purtroppo, si sono verificate.

Discorso a parte merita la questione delle responsabilità, in quanto affidata alle cure della magistratura. Comunque, poiché ho sentito che il procuratore della Repubblica di Livorno ha previsto che i tempi di durata dell'inchiesta si protrarranno per anni, voglio augurarmi che si tratti di una previsione non confortata dai dati reali perché, se così fosse, ancora una volta l'immagine complessiva della giustizia scadrebbe molto agli occhi dell'opinione pubblica: di fronte a tanti morti, un'indagine che si protrae per anni non rappresenta certo una risposta adeguata da parte delle istituzioni.

Come ho detto prima, tre sono le questioni che vorrei chiedere ai ministri di riconsiderare. La prima riguarda il dato della nebbia, il quale è stato smentito da numerose testimonianze dirette, alcune delle quali mi risultano personalmente: mentre il film non costituisce una prova, anche se le immagini tecnicamente possono non escludere l'esistenza del banco di nebbia, dalla riva vi sono state persone che, fin dall'inizio, hanno seguito tutte le fasi dell'incendio, per cui esistono le testimonianze di chi, guardando ad occhio nudo, non avrebbe potuto vedere alcunché se vi fosse stata la nebbia.

Ma il punto su cui vorrei attirare l'attenzione dell'onorevole Facchiano, di cui abbiamo particolarmente apprezzato l'impegno, perché appena nominato ministro ha immediatamente « sintonizzato » la sua attenzione sul problema, è relativo alla sicurezza manifestata dal coman-

dante del porto di Livorno nelle sue affermazioni, una sicurezza non invidiabile e, a mio avviso, nemmeno raccomandabile.

Se non vado errato, il comandante del porto di Livorno, come alto funzionario dell'amministrazione affidata alle cure del ministro Facchiano, dovrebbe sapere che opportunità somma vorrebbe che prima dell'insediamento della commissione ministeriale d'inchiesta e della definizione dei dati da parte della medesima gli alti funzionari non si esprimano. Non dico che debba smentire l'esistenza della nebbia, ma non credo che debba certificarla, perché in questo caso mi chiedo che senso abbia quella commissione.

Ritengo, altresì, che il ministro della marina mercantile e gli altri ministri dovrebbero appurare, fino in fondo, la questione della bettolina. Mi chiedo, infatti, se da parte di persone esperte sia possibile confondere l'urto di un traghetto con quello provocato da una bettolina...

GIUSEPPE LUCCHESI. La bettolina non è una barchetta!

SILVANO LABRIOLA. Credo che l'urto di un traghetto di quelle dimensioni non possa essere parificato a quello di un altro mezzo marittimo, e a me pare singolare il fatto che molte testimonianze abbiano fatto riferimento alla bettolina e non al traghetto. Si tratta, quindi, di un dato da verificare, perché sarebbe importante conoscere l'effettivo momento iniziale dell'incidente che ha provocato il disastro.

Per quanto riguarda la seconda questione, credo che il ministro debba ascoltare — non so se soltanto nell'ambito della commissione d'inchiesta — l'opinione dei responsabili del trasporto pubblico sull'intero ciclo di svolgimento del medesimo. Infatti, più volte e in varie circostanze abbiamo sentito far presente, dai responsabili del trasporto pubblico, che il migliore andamento economico presentato dai conti del trasporto privato viene spesso compensato da una minore incidenza di costi dovuti a ragioni di sicurezza, di perfezionamento degli impianti, e così via.

Vorrei quindi invitare il ministro a convocare i responsabili della società per il trasporto marittimo pubblico e a farsi dire da loro su quali voci i conti economici del 3duplice braccio pubblico e privato del trasporto marittimo si differenziano. Qualora si riscontrasse che i conti economici migliorano perché diminuiscono i costi dovuti alla sicurezza, all'aggiornamento e a quant'altro, verrebbe a porsi una questione seria, grave e politicamente generale.

Quando dai rappresentanti responsabili della società pubblica di trasporto marittimo il ministro avrà avuto chiarimenti in merito alla realtà della situazione, chiedo che a sua volta la illustri anche a noi. Ritengo, infatti, che le Commissioni parlamentari vorranno poi tornare sull'argomento, magari ascoltando direttamente gli stessi dirigenti.

In merito alla commissione d'inchiesta, il ministro ci ha detto che non è stata ancora nominata. Naturalmente, la responsabilità di ciò è solo del Governo, almeno per quanto riguarda i criteri relativi alla composizione della stessa. Personalmente, mi limito ad auspicare che la commissione, attuando un forte collegamento con le forze sociali della città e con le istituzioni provinciali e comunali, tenga fuori tutti coloro nei cui confronti possa, in astratta ipotesi, profilarsi qualche responsabilità, anche quando dovessero appartenere all'amministrazione dello Stato. Essi potranno essere convocati, ascoltati, chiamati a fornire il loro apporto, ma non far parte della commissione. Auspico che quest'ultima sia composta soltanto da persone che non abbiano, nemmeno per astratta ipotesi, qualche profilo di responsabilità, sia pur flebile e non incidente, nella genesi degli eventi.

Erano questi i problemi che intendevo evidenziare, per cui concludo ringraziando, nuovamente, le presidenze delle Commissioni ed i rappresentanti del Governo.

GIUSEPPE LUCCHESI. Ci troviamo in una fase ovviamente non conclusiva di

questa complessa vicenda che ha interessato l'area ligure e toscana, una vicenda che peraltro, venendo a dispiegarsi a cavallo di una crisi di Governo, è stata caratterizzata da qualche problema aggiuntivo dal punto di vista dei passaggi di responsabilità.

Ciò premesso, dico subito che circoscriverò il mio intervento a due premesse e a tre brevissime raccomandazioni, proprio perché continuo a ritenere che in questa fase sia opportuno limitarci ad apprezzare quanto ci è stato in qualche modo riferito dai ministri presenti.

A me pare che anche dagli interventi dei responsabili del Governo emerga l'esigenza di procedere il più rapidamente possibile alla redazione, non solo formale, di un piano di sicurezza per le coste; si tratta di un'esigenza mille volte sottolineata nelle Commissioni di merito e sulla quale mille volte il Governo ha assunto impegni non ancora nella sostanza realizzati.

I fatti purtroppo hanno dimostrato, sulla pelle di tutti, che la mancanza di investimenti in questo settore ha provocato, provoca e continuerà a provocare grandi difficoltà. I fatti, tra l'altro, hanno dimostrato che quel poco o quel molto, ma non abbastanza, che è stato possibile realizzare in relazione ai due incidenti è in qualche misura collegato a quello strumento che passa sotto il nome di « legge per la difesa del mare », per la quale, anche in occasione degli ultimi esercizi finanziari, malgrado le sollecitazioni del Parlamento, sostanzialmente si sono fatte « orecchie da mercante », in particolare circa la necessità d'investire. I fatti hanno puntualmente dimostrato che quella era la via giusta da perseguire, e lo è tuttora perché è l'unica che ci può mettere in condizione di realizzare tecnologie d'avanguardia, con le quali concorrere al processo di sicurezza complessivo del paese, un paese pressoché circondato dal mare e quindi con mille problemi da questo punto di vista.

Anche per quanto concerne i nostri atteggiamenti, si dovrebbe prescindere da ogni faciloneria perché siamo di fronte ad

una tragedia di proporzioni immani, che poteva avere anche dimensioni diverse: si pensi che la nave che ha provocato l'incidente durante il periodo estivo trasporta normalmente 1.400 passeggeri. Dico questo per dare la dimensione della drammaticità dei problemi complessivi che deve affrontare chi ha responsabilità pubblica nel fare tutto quanto è possibile per determinare le condizioni di prevenzione nei confronti di questo tipo di incidenti e nello stesso tempo per evitare operazioni di sciacallaggio preventivo — purtroppo accaduto — che producono risultati non certo positivi, come la facile identificazione di responsabilità, quando invece ci si trova di fronte ad un procedimento complesso in una vicenda nella quale, tra le altre cose, almeno per quanto riguarda la nostra parte politica, si pone l'esigenza di un profondo rispetto per il dolore di tutti, rispetto che non mi sembra di aver riscontrato almeno nel corso delle vicende degli ultimi giorni.

Anche noi auspichiamo che la magistratura cerchi di velocizzare al massimo i provvedimenti di propria competenza, ma sollecitiamo particolarmente all'attenzione del ministro della marina mercantile la necessità che la commissione d'inchiesta ministeriale venga nominata presto e che non segua gli stessi ritmi temporali che si programmano per l'inchiesta giudiziaria. Ci sarà bisogno di un processo di accelerazione, ma questa è un'esigenza che mi pare il rispetto per il dolore di tutti imponga in questa fase.

Sottolineo per concludere alcune esigenze. Mi sembra che la vicenda abbia dimostrato palesemente la necessità che si ponga mano rapidamente ad una modifica radicale del codice della navigazione, per troppi aspetti arretrato, assolutamente non in linea anche per quanto riguarda i meccanismi concreti di condotta delle navi, con le innovazioni tecnologiche che si sono succedute in questi ultimi anni: siamo passati da equipaggi di grandissime dimensioni a navi semiautomatiche o automatiche, gestite da pochissimo personale.

È necessario anche passare dalle enunciazioni, che sono state spesso ripetute, ai fatti per quanto concerne il meccanismo di unificazione delle competenze di chi ha compiti di responsabilità sul mare. Signor ministro della marina mercantile, si tratta del vecchio discorso della *coast guard*, rispetto al quale continuiamo a segnalare una condizione di arretratezza perché, allo stato, solo sulla carta sono stati realizzati meccanismi di coordinamento. Tali condizioni emergono anche paragonando la nostra esperienza con quella di paesi più avanzati. È questa una via lungo la quale sono stati fatti modestissimi passi avanti negli ultimi tempi, ma lungo la quale, a questo punto, dobbiamo procedere con grande alacrità. Sarà bene che, di fronte alla tragicità degli eventi, le gelosie di bassissimo livello che hanno impedito la realizzazione di questo meccanismo vengano messe da parte.

Vi è comunque la necessità, se le condizioni politiche lo permetteranno, che man mano che procede l'acquisizione degli elementi, il raccordo necessario e obbligato per qualche verso tra responsabilità di Governo e Parlamento si verifichi di nuovo e che quindi le Commissioni vengano informate su come procedono le indagini.

PRESIDENTE. Prima che io dia la parola all'onorevole Matteoli, il ministro Ruffolo vorrebbe fare alcune precisazioni.

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELL'VIII COMMISSIONE
GIUSEPPE BOTTA**

GIORGIO RUFFOLO, Ministro dell'ambiente. Vorrei riprendere due osservazioni di carattere generale emerse negli interventi dei colleghi. Dall'incidente di Genova — più che da quello di Livorno che ha altre caratteristiche — si deve poter desumere l'esigenza, ormai improcrastinabile, di rivedere radicalmente il sistema della sicurezza dei trasporti, soprattutto di quelli petroliferi.

Il 30 giugno prossimo, il Consiglio dei ministri dell'ambiente riesaminerà questo problema per un aggiornamento delle direttive relative alla complessa disciplina dei trasporti, in particolare dal punto di vista della loro sicurezza. Ritengo che tale disciplina debba essere riveduta, soprattutto per quanto riguarda la zona mediterranea, caratterizzata da un intrico fittissimo di trasporti, per lo più petroliferi.

Il secondo problema è quello della difesa delle coste. In relazione al traffico petrolifero, esiste un'esigenza di revisione della ripartizione dei terminali e dei flussi di traffico, che attualmente sono definiti, ma non so quanto ottimizzati rispetto alle esigenze della raffinazione e del consumo. Oggi dovrebbero essere ridefiniti e riottimizzati rispetto all'impatto ambientale, del quale l'economia della raffinazione e dei traffici petroliferi non ha tenuto conto. Si tratta di un problema estremamente intricato e complesso che, tra l'altro, non può essere risolto soltanto in sede nazionale. Basta sottolineare un aspetto: la capacità di raffinazione e la concentrazione dei consumi non sono grandezze che si sovrappongono. Quindi in alcuni paesi, tra cui il nostro, la capacità di raffinazione è notevole. Se i cosiddetti piani per il Mediterraneo hanno un senso, devono poter ridefinire questo aspetto. Non è mai stato effettuato un impatto ambientale del traffico petrolifero e dei terminali petroliferi. Ad esempio, non è possibile risolvere il problema di Moltedo o di Venezia senza considerare l'insieme dei traffici e della distribuzione petrolifera rispetto all'impatto dei terminali analizzando separatamente il cabotaggio, le grandi cisterne e gli oleodotti...

PRESIDENTE. Si tratta infatti di una politica di sviluppo.

GIORGIO RUFFOLO, Ministro dell'ambiente. È proprio così! Se l'espressione « sviluppo sostenibile » (intendendo con tali termini la compatibilità dello sviluppo con l'ambiente) ha un senso, bisogna rivedere fundamentalmente la rete

dei traffici e dei terminali, la distribuzione, il trasporto e lo scarico alla luce dell'impatto ambientale che comunque, anche se *ex post*, è necessario valutare. Ciò non è possibile che in un paese, come avviene per il socialismo!

A mio avviso, dovrebbe essere intrapresa una forte iniziativa del nostro paese in ambito comunitario cominciando ad elaborare un piano italiano di difesa costiera.

Desidero infine rilevare che queste operazioni non possono essere definite nel ristretto ambito delle competenze di un solo dicastero. Oggi, infatti, presso le Commissioni riunite sono intervenuti quattro ministri per riferire sui due incidenti marittimi. Ciò è in un certo senso una prova evidente del fatto che molte amministrazioni sono coinvolte e, quindi, costrette a cooperare. Per fortuna tale cooperazione mi sembra proprio che ci sia e sia estremamente intensa e fattiva. Così però non è solitamente, diciamo francamente. Un piano di difesa costiera implica ben più che uno sforzo del solo ministro dell'ambiente o di quelli della marina mercantile, della protezione civile e dell'industria singolarmente. Tutto ciò infatti implica uno sforzo — come è oggi di moda affermare — di carattere « trasversale ». Ma di ciò potremo parlare in altre occasioni.

PRESIDENTE. Signor ministro, la ringrazio per le precisazioni.

ALTERO MATTEOLI. Signor presidente, anch'io desidero ringraziare i ministri per essere venuti tempestivamente a riferire. È ovvio che per ragioni anche di nascita, mi soffermerò in modo particolare sull'incidente accaduto a Livorno, la mia città natale che conosco perfettamente.

Per quanto concerne la relazione del ministro Ruffolo, vorrei sottolineare il fatto che è vero che egli è venuto presso le Commissioni riunite con una certa umiltà sostenendo che i dati non sono farina del proprio sacco, ma quando afferma che non è ancora noto il quantitativo di greggio andato in mare, di quello

incendiato e di quello rimasto nella nave, mi sembra semplicistico. I tecnici in linea di massima a questo punto dovrebbero conoscere tali dati.

È vero che in Italia, data la conformazione geografica delle coste, quando ci si riferisce alla locuzione « a largo » spesso si intende vicino ad altre coste. Vorrei però che i colleghi avessero per un attimo presente il fatto che l'incidente marittimo è avvenuto sulla costa, ad una distanza da terra raggiungibile facilmente anche a nuoto. Non è pensabile che siano necessarie decine di minuti per portare i soccorsi sul luogo dell'evento. Un collega si domandava per quale motivo sia avvenuta la collisione. La sciagura poteva essere parzialmente giustificata se ciò fosse accaduto in alto mare, ma l'incidente è avvenuto soltanto ad un miglio dalla costa.

Una volta per tutte dobbiamo poi sfatare il discorso della nebbia. La nebbia non c'era! La visibilità era buona come ha dimostrato un cittadino che ha ripreso alcune scene delle navi in fiamme con una telecamera e come è possibile rilevare dalla testimonianza di centinaia di persone che hanno assistito e dal passeggio sul lungomare. Hanno potuto vedere tutto perché la nebbia non c'era!

A questo punto, ministro Facchiano, le rivolgo la prima domanda.

Nella nottata, il logorroico comandante la capitaneria di porto di Livorno, ammiraglio Albanese, si trovava non in capitaneria, a seguire e decidere i soccorsi, ma in prefettura; non era quindi al suo posto. Dalla stampa di questi giorni si legge che il giorno 11 aprile il comandante Albanese ha dichiarato che a causa della nebbia, è stata la prua del traghetto a speronare la petroliera. Il 12 aprile ha dichiarato che la nebbia era così fitta che dalla prua della sua motovedetta non riusciva a vedere la propria poppa. Il 14 aprile — due giorni dopo — ha dichiarato che la visibilità era buona.

Onorevole ministro, intende rimuovere il comandante la capitaneria di porto dal proprio incarico? Egli infatti ha dimo-

strato una totale incapacità a seguire i lavori di soccorso alla nave traghetto.

La seconda domanda riguarda la bettolina. Che notizie ha il ministero in proposito? La bettolina appare come un fantasma per poi scomparire proprio come la nebbia. C'era o non c'era? Cosa dicono le autorità? Come è noto una bettolina è una nave di una certa dimensione; se entra in collisione con un'altra nave può fare un danno notevole. Se tale bettolina navigava effettivamente non è ancora stato verificato, eppure le navi di questo tipo hanno un nome e sono regolarmente registrate.

Durante tutta questa vicenda sono accadut a Livorno cose che hanno dell'incredibile. Vi è stato il saccheggio per effettuare la fornitura delle bare; vi è stato un medico preposto — quindi non chiamato — ...

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Su tale questione io non ho diretta competenza, in quanto ne è responsabile il Governo nel suo insieme.

ALTERO MATTEOLI. Lo so che lei direttamente non c'entra, onorevole Facchiano, però paga il Governo quindi, in qualche modo, seppure indirettamente, lei qualcosa c'entra.

Dicevo che vi è stato un medico preposto all'assistenza dei familiari che ha dichiarato ad una stazione televisiva privata che i familiari erano afflitti da patologia ansiosa. Dico questo perché, avendo vissuto sul posto tali vicende, anche i ministri abbiano un'idea chiara di ciò che è avvenuto.

Un'altra domanda alla quale avrei voluto che il ministro Scotti rispondesse riguarda la prefettura di Livorno che ha dimostrato, anche in questo caso, un'assoluta incapacità di gestire l'emergenza, così come era avvenuto durante gli incendi del mese di agosto. Ad agosto sono avvenuti a Livorno alcuni incendi che hanno fatto sparire in poche ore boschi e pinete bellissime e vi è stata una totale inadeguatezza della prefettura a gestire tale emergenza. Il prefetto è rimasto al

suo posto e di fronte a quest'ultima vicenda ha dimostrato altrettanta inadeguatezza.

Infine, si parla tanto di sicurezza ma sono passati molti giorni e la società Navarma non è ancora in grado di dire quante erano le persone che realmente si trovavano sulla nave: ogni giorno fornisce una cifra diversa. Evidentemente, deduco, sarà abituata a far imbarcare passeggeri senza registrazione, perché altrimenti avrebbe dovuto conoscere il numero esatto delle persone presenti a bordo. Ieri sera ancora non lo sapevamo e qualcuno addirittura sta ventilando l'ipotesi che sul traghetto fossero imbarcate circa 160 persone anziché le 139 che risultavano dal primo elenco.

Il giorno prima della collisione nel porto di Livorno, in quello di Portoferraio sempre un traghetto della Navarma, il *Bastia*, si è arenato e se non vi è stato un incidente lo si deve solo alla bravura del comandante! L'anno scorso si incendiò in porto un altro traghetto della Navarma, dal quale per fortuna i passeggeri erano scesi da pochi minuti! È una società che gestisce in questo modo il servizio! Pensi, signor ministro, che il secondo giorno di Pasqua, all'isola d'Elba la Navarma ha improvvisamente raddoppiato il prezzo del biglietto del traghetto sul quale i molti turisti si sarebbero dovuti imbarcare per tornare sul continente! Quindi, oltre all'incredibile vicenda che ha visto protagonista in negativo una città come Livorno, si sono registrate queste carenze, questi disservizi e soprattutto questa superficialità.

Speriamo che almeno la tragedia non sia avvenuta invano e che si colga l'occasione per porre fine a questo modo così superficiale di gestire un servizio di trasporto.

EDDA FAGNI. Cercherò di essere breve perché sono state dette molte cose e con molte di esse non posso che concordare. Mi vorrei agganciare alla frase che ha detto a chiusura del suo intervento il ministro Ruffolo quando ha parlato della

necessità di un lavoro interministeriale e trasversale per far fronte a questo, ma direi anche ad altri problemi.

Il collega Matteoli ha ricordato l'incendio dell'estate scorsa dopo il quale a Livorno vi è stata anche l'alluvione e poi la collisione. Per spegnere gli incendi sono stati necessari alcuni *Canadair* fatti venire dalla Francia. Qualcuno, mi pare l'onorevole Ronchi, ha domandato se la capitaneria disponesse di un elicottero per poter sorvolare subito la zona.

Da tutto ciò emerge che la necessità di una operazione sicurezza, spesso richiamata in coincidenza di avvenimenti drammatici, e di un'attività di prevenzione viene più dichiarata che non praticata.

Vorrei allora osservare che è necessario che nel campo del trasporto marittimo, come del trasporto aereo e di altro tipo, vi sia un controllo dei mezzi. Voglio capire che tipo di controllo esercita il RINA, il Registro navale. Abbiamo letto sui giornali che la *Moby Prince* era una nave del 1967, comprata in Inghilterra dallo stesso cantiere che costruì il traghetto che fece naufragio sulla costa inglese. Si dicono tante cose che possono essere solo pettegolezzi, ma che ci richiamano al problema della sicurezza.

Si è parlato del personale e vorrei ricordare ai ministri un articolo apparso oggi su *la Repubblica*: all'isola d'Elba vi è stato un corso di *management* per personale di mare tenuto dalla Fondazione Agnelli al quale ha partecipato l'ammiraglio Fontana, presidente dell'Ente porto di Savona e già ispettore delle capitanerie di porto. Dico questo perché — l'onorevole Lucchesi lo sa come lo sanno anche altri colleghi — la Commissione trasporti sta esaminando una proposta di legge per modificare i titoli di studio necessari per le professioni marittime. Nello stesso tempo il Ministero della pubblica istruzione pensa ad un riordino dell'istruzione secondaria superiore e si parla di tutti gli istituti superiori meno che dei nautici.

Con riferimento alla proposta dell'onorevole Lucchesi — ed io sono d'accordo

con lui — di modificare il codice della navigazione, dico che bisogna intervenire sull'articolo 123 di quel codice e sugli articoli 258 e 265 del regolamento di applicazione concernenti proprio la formazione della « gente di mare ». A livello comunitario questa formazione la si fa già in modo diverso, dando una base culturale unica ed una formazione specializzata, successiva al diploma, in un settore chiamato « dei trasporti ».

L'onorevole Chella diceva che a Livorno attraccano navi gasiere. È vero, ma quanto gas e quanto carburante viaggiano su gomma e su ferro? Allora, il problema della sicurezza nel trasporto di materiali esplosivi o con un'alta componente di rischio deve entrare in un progetto che riguarda un campo molto vasto, nel quale sono coinvolte responsabilità ministeriali maggiori di quelle rappresentate dai ministri qui presenti.

Per un « pacchetto sicurezza » che vada davvero nella direzione della prevenzione si deve intervenire sul controllo dei mezzi di trasporto e sul controllo del personale addetto, affinché non si pianga poi, come succede spesso, sulle vittime provocate da disastri come quello avvenuto a Livorno (e per fortuna la stessa cosa non è accaduta a Genova) che possono indurre a correre ai ripari con grande difficoltà, ma senza dare soddisfazione alle famiglie che purtroppo ne vengono coinvolte. Il ministro Facchiano era presente domenica sera alla funzione religiosa nella cattedrale di Livorno, dove ha ascoltato le grida dei familiari e dei genitori delle vittime, lamenti che si sono espressi anche in alcune trasmissioni televisive nelle quali si è alzato il dito accusatore contro il Governo, lo Stato e le istituzioni. Credo che ci sottrarremo a questa accusa soltanto predisponendo interventi preventivi che vanno dal controllo dei mezzi alla formazione del personale che su di essi opera.

ENRICO TESTA. Desidero rapidamente sottolineare ed insistere su una serie di questioni generali che il doppio incidente

— mi riferisco in modo particolare a quello di Genova — deve richiamare alla nostra attenzione.

Se posso usare un'espressione scherzosa rispetto ad un problema grave, il ministro dell'ambiente Ruffolo ha « costruito » parte del suo dicastero su una vicenda che allo stesso modo riguardava alcune navi: le famose « navi dei veleni » che si presentarono sulle nostre coste, credo, nell'estate del 1987 costringendoci, per far fronte all'emergenza che allora si determinò, ad una serie di provvedimenti di legge e di misure organizzative che hanno, almeno in parte, rafforzato il Ministero dell'ambiente.

Credo che non dobbiamo far passare questa occasione — anche per il rispetto che dobbiamo nutrire verso la buona fortuna che abbiamo avuto, sulla quale tornerò poi rapidamente — senza dare vita finalmente a quel piano di difesa del mare, di sicurezza dei porti e della navigazione su cui retoricamente ci siamo tutti soffermati molte volte negli anni passati (mi riferisco alla retorica degli 8 mila chilometri di coste della nostra penisola) ma al quale non abbiamo mai dato attuazione.

Se lei, signor ministro, esamina le disposizioni contenute nella legge di difesa del mare, può verificare che quelle cose esistono; non è necessario emanare un'altra legge, occorre invece dare attuazione alla normativa vigente, migliorare le strutture di coordinamento e quelle organizzative. Debbo dire che da questo punto di vista mi sarei aspettato qualcosa in più sull'analisi dello stato dell'arte da lei, signor ministro, anche se è stato nominato da poche ore.

Nell'insieme non ho accuse gravi da muovere al Governo per quanto riguarda la questione di Genova; per una volta non abbiamo assistito a litigi, risse, sovrapposizioni di competenze e quant'altro. Devo fare i miei complimenti all'ammiraglio Alati: ieri a Savona e a Genova ho sentito parlare molto bene del modo in cui la capitaneria di porto di Genova ha coordinato queste azioni.

Dobbiamo tuttavia riconoscere che almeno fino a questo momento, facendo i debiti scongiuri, ci è andata molto bene, soprattutto per le condizioni climatiche che hanno favorito la dispersione dei fumi, la tenuta delle panne, il lento affondamento della nave ed hanno evitato spiaggiamenti consistenti. Ministro Capria, se fosse accaduto qualcosa di più grave non so come ce la saremmo cavata, perché (sono informazioni di cui lei certamente sarà a conoscenza) essendomi ieri permesso di vedere le spiagge e di incontrare i sindaci dei 7 o 8 comuni che sono stati toccati, ho verificato che il meccanismo complesso della protezione civile, che nel nostro paese non riesce mai a scattare in modo sufficientemente efficiente, anche in questo caso è scattato con molte ruggini. Non ho capito se il comandante Alati sia responsabile anche del coordinamento...

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Ora sì, dopo l'emanazione del decreto.

NICOLA CAPRIA, *Ministro per il coordinamento della protezione civile*. La fortuna va bene, ma esiste anche l'intelligenza dell'uomo.

ENRICO TESTA. Anche in quel caso sono successe le solite cose che è persino ridicolo raccontare: arrivano le panne ma non coloro i quali le devono montare, vengono depositate di notte nel porto e nessuno sa come fare. Il sindaco di Celle mi ha raccontato un divertentissimo episodio...

NICOLA CAPRIA, *Ministro per il coordinamento della protezione civile*. Ho parlato con i sindaci e li ho visti assolutamente calmi e collaborativi.

ENRICO TESTA. Esatto. Hanno fatto molto bene, però torno a ripetere che il sistema non è entrato in crisi solo perché la fortuna ci ha aiutati molto.

Stavo raccontando un episodio molto divertente o addirittura surreale. Il co-

mune di Celle si è visto « recapitare » una ventina di lavoratori nordafricani, spediti da una cooperativa di Verona, su disposizione della protezione civile di quella città, i quali sono arrivati senza badili, senza vestiti, senza soldi, senza un posto per dormire; il sindaco di Celle ha dovuto occuparsi, oltre che dei problemi degli spiaggiamenti, anche dei 20 nordafricani spediti dalla cooperativa.

NICOLA CAPRIA, *Ministro per il coordinamento della protezione civile*. È un volontarismo eccessivo! Comunque accerterò la circostanza.

ENRICO TESTA. Non si tratta di una questione di grande rilevanza; mi limito a segnalargliela. La gente ligure è solida, per cui là dove non sono arrivate le strutture dello Stato e della regione, che non ha ufficio di protezione civile, ha risolto i problemi con le proprie forze.

Vi è un altro problema su cui attendo che lei, signor ministro per il coordinamento della protezione civile, ci venga a riferire quando avrà predisposto le carte e gli strumenti. Mi riferisco all'esigenza, già prospettata dall'onorevole Chella, di affrontare seriamente, senza esagerare, la questione dei danni che hanno subito la popolazione ed alcune categorie economiche. Dico « senza esagerare » perché grazie al cielo per il momento, soprattutto per il turismo, i danni sono relativamente contenuti; esiste qualche danno più consistente per quanto riguarda la pesca.

Concludo dicendo che il Parlamento ed il Governo debbono insieme trarre una lezione molto seria da quanto è accaduto e, sulla base di questa esperienza, definire una serie di norme e di misure organizzative che ci mettano in grado in primo luogo di ridurre il rischio, di prevenirlo ed infine di fronteggiarlo in modo adeguato, qualora abbiano a verificarsi determinati episodi per cause spesso difficilmente eliminabili.

ROSA FILIPPINI. Signor presidente, signori ministri, sono convinta che tutti questi episodi servano ad assumere una

lezione per il futuro e ad affinare tecniche, leggi e ricerche. Non vorrei però che si rinviasse tutto, in maniera un po' fatalista, alla predisposizione di nuove leggi, quando invece nel settore della navigazione marittima forse esistono dei capitali che in altri comparti non ritroviamo. Mi riferisco, per esempio, al diritto internazionale, in cui un elemento come l'atmosfera è ancora assolutamente non identificato, mentre la navigazione è un fatto consolidato, di lunghissima data, su cui esiste una giurisprudenza assolutamente consolidata e univoca. Lo dico perché mi risulta che l'Italia abbia sottoscritto e recepito quasi tutti gli accordi più importanti di tipo internazionale che riguardano la navigazione, la sicurezza in mare, le assicurazioni, i danni e così via, tranne forse un paio di recenti direttive internazionali concernenti le assicurazioni; il timore è che quanto previsto dalle convenzioni internazionali non venga poi applicato nel giusto modo.

In particolare, mi riferisco alla tragedia di Genova: sulla nave conosciamo poche notizie, ma alquanto allarmanti, apparse in questi giorni sui giornali. La nave cipriota è uscita « fresca », forse addirittura al suo primo viaggio, dai cantieri di Singapore, dopo essere stata gravemente danneggiata nel Golfo Persico nel corso del conflitto Iran-Iraq. Prima era di proprietà della società Amoco e sembra che fosse la nave sorella della *Amoco Cadiz*, cioè della nave che, come ricorderete, provocò un disastro ambientale in Bretagna negli scorsi anni. Anche Cipro ha sottoscritto quasi tutte le convenzioni internazionali, ma si nutrono molti dubbi sul fatto che le abbia effettivamente applicate: Cipro non è uno Stato all'avanguardia nell'applicazione dei trattati internazionali. Addirittura, le convenzioni internazionali prevedono il divieto di attracco in casi di sospette condizioni di sicurezza di grandi natanti di questo tipo, ma certamente prevedono il diritto di ispezione. In più, un recente *memorandum* di Parigi prevede lo scambio di informazioni sulle ispezioni di controllo svolte nei porti europei. Dunque, gli Stati

europei possono utilmente scambiarsi notizie rispetto alle ispezioni effettuate sulle navi che possono presentare rischi legati alla stazza e alle sostanze trasportate.

Probabilmente il settore dei controlli risulta carente, mentre invece dovrebbe essere quello in cui attuare le leggi vigenti oltre ad intervenire con continuità per tracciare una mappa degli eventuali rischi e degli incidenti verificatisi.

A proposito di questi ultimi, il ministro Ruffolo si riferiva alla necessità di avere una valutazione di impatto ambientale sulla base del traffico petrolifero nel Mediterraneo. Vorrei ricordare che abbiamo a disposizione — o meglio, forse non l'abbiamo e perciò pregherei i presidenti delle due Commissioni di reperirli — alcuni volumi elaborati dal CNR all'interno del progetto finalizzato per l'energia (appaltati dal CNR ad una fonte di parte, com'è la SNAM Progetti) in cui sono contenute valutazioni serie ed indicazioni precise per la predisposizione dei piani relativi alla sicurezza costiera ed all'organizzazione del traffico portuale. In essi sono individuati parametri, criteri e metodologie estremamente dettagliati, da elaborare, di cui però non si sa nulla.

Posto che l'ultimo di questi studi è stato consegnato nel 1988, si tratta di tre volumi per l'individuazione a livello nazionale delle aree a rischio per l'inquinamento da petrolio, con relative mappe, e di due tomi dal titolo « Individuazione di un sistema nazionale di pronto intervento in caso di sversamenti da idrocarburi ». Questi ultimi due sono stati consegnati nel 1986, ossia all'epoca dell'emanazione da parte del Ministero della marina mercantile dei decreti di attuazione della legge sulla difesa del mare, e non so se siano state tratte conseguenze o se il piano sia stato aggiornato proprio in seguito all'elaborazione dello studio.

Mi risulta che molti non siano a conoscenza di questo lavoro sebbene sia stato citato, con riferimento alle mappe delle aree e dei porti a rischio, dal ministro Ruffolo nella sua relazione sullo stato dell'ambiente. Non credo quindi ne sia stato tenuto conto o siano state attinte

indicazioni per esempio per il piano relativo alla sicurezza costiera o per l'organizzazione del traffico portuale.

Inoltre, l'articolo 12 della legge n. 979, oltre alle numerose convenzioni internazionali in argomento, sancisce la responsabilità economica degli inquinatori: in proposito i ministri non hanno affermato se intendano predisporre, e in che modo, le richieste di risarcimento.

Sempre con riferimento ai volumi del progetto finalizzato per l'energia, ricordo che in essi sono specificati numerosi dati: l'inserimento di Genova tra le zone portuali a rischio deriva dal confronto delle diverse metodologie di ricerca, cioè dagli elementi concernenti i venti e le correnti marine. Il tempo minimo di avvicinamento alla costa delle macchie di petrolio provenienti dalle rotte cisterniere (in condizioni climatiche cattive) è di cinque ore: da ciò si può capire come nella sfortuna siamo stati fortunati, perché la situazione poteva risultare peggiore. Di qui emerge sia la necessità di attuare questi interventi, sia di applicare più rigorosamente i controlli e di recepire le convenzioni vigenti.

GIORDANO ANGELINI. Cercherò di essere sintetico, senza riprendere le osservazioni dei colleghi che mi hanno preceduto, ponendo tuttavia talune domande e formulando riflessioni.

I quesiti concernono l'incidente di Livorno: a che distanza doveva passare la rotta del traghetto rispetto alla petroliera alla fonda? Rivolgo tale interrogativo sia perché dalla stampa non è stato posto, sia perché, esistendo una via di uscita dal porto ed una zona indicata dal portolano, è interessante e utile conoscere la distanza da rispettare.

Ancora: sui giornali abbiamo potuto leggere — e se non ricordo male l'ha ricordato il sottosegretario che rispose in aula nelle ore successive all'incidente — che il traghetto era stato controllato il 18 marzo ottenendo la certificazione dal RINA. Domando: era stata verificata la timoneria? Quali controlli erano stati effettuati?

Avendo presente gli incidenti di Livorno e di Genova, si può considerare che troppi incidenti negli ultimi tempi hanno coinvolto le petroliere e che soprattutto si è registrato un numero incredibile di incidenti ai traghetti nelle varie parti del mondo. Ciò, a mio avviso, denuncia un ritardo ed un arretramento circa la soglia della sicurezza degli uomini e dell'ambiente, che rappresenta un tema centrale. Concordo con le considerazioni svolte dai colleghi e con le riflessioni del ministro Ruffolo rispetto al Mediterraneo e all'intensità dei traffici, però al Governo non posso non ricordare che la legge sulla difesa del mare, risalente al 1982, all'articolo 1 sancisce la predisposizione di un piano generale di difesa del mare e delle coste. Anzi, vi è un capitolo intero del piano di difesa del mare dedicato al pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati dagli incidenti.

Il collega Lucchesi ha sostenuto che la legge sulla difesa del mare non solo non è stata potenziata, ma negli ultimi anni non ha ricevuto neanche i finanziamenti: al riguardo nei giorni scorsi ho letto sugli organi di stampa che l'Italia non possiede nessuno dei mezzi antincendio a disposizione dei porti del Mare del Nord, i quali hanno una potenzialità di spegnimento quasi dieci volte superiore a quella della apparecchiature italiane. E se nel Mediterraneo circolano, a ridosso di Genova, petroliere di 230 mila tonnellate, può l'Italia continuare a non dotarsi di questi mezzi?

Mi risulta poi che presso il Ministero della marina mercantile gli uomini cui sono attribuite competenze circa la sicurezza siano poche unità, quattro o cinque al massimo: parlo dell'organico senza soffermarmi sulla situazione delle capitanerie di porto, dei centri e dell'attuazione delle disposizioni legislative. Mi riferisco inoltre alla necessità, rispetto agli sversamenti, proprio perché circolano petroliere di notevoli dimensioni, di avere attrezzature di qualità ben maggiore rispetto a quelle di cui disponiamo.

Per quanto concerne le navi, la questione del doppio scafo introdotta dall'onorevole Chella va valutata; anche il tema dei controlli, cui accennava l'onorevole Rosa Filippini, ha una considerevole importanza, per esempio, per quanto riguarda gli equipaggi di navi ad alta tecnologia, cui si è riferito l'onorevole Labriola. I sindacati hanno infatti effettuato alcune denunce relative ai turni ed alla mancanza di addestramento. Sono tutte riflessioni importanti che è tempo di riprendere.

Vorrei ora affrontare brevemente la questione dei porti, sulla quale mi permetto di avanzare una proposta ai rappresentanti del Governo. Ho vissuto direttamente un'esperienza nella mia città, Ravenna, all'indomani della tragedia della Mecnavi: per il porto di Ravenna, è stato elaborato un progetto, la cui fase di studio è stata completata alcune settimane fa, per l'analisi ed il controllo dei rischi industriali e portuali. Si tratta di uno *screening* sui rischi, elaborato in collaborazione dal Governo, dalla regione, dagli enti locali e da altre varie realtà.

Tenendo conto che la situazione dei porti italiani è caratterizzata da un consistente traffico di passeggeri, di merci pericolose e infiammabili, nonché dalla presenza di industrie, è tempo ormai di effettuare uno studio, analogo a quello descritto, per tutti i porti del nostro paese, intrecciando i temi della riforma dei porti con quello della sicurezza.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Gli studi esistono; sarebbe bene tenerne conto.

GIORDANO ANGELINI. Naturalmente. Desidero ora ripetere un suggerimento, cui hanno già accennato altri colleghi. Quanto meno nelle navi passeggeri, è possibile considerare l'opportunità di introdurre uno strumento analogo alla « scatola nera » degli aerei? A mio avviso, considerato il numero degli incidenti che si stanno verificando, occorrerebbe sfruttare meglio le tecnologie esistenti.

Infine, desidero nuovamente avanzare una domanda alla quale in tanti anni

non è stata data risposta: sono stati emanati i decreti di attuazione della convenzione n. 152 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, relativa alla sicurezza del lavoro nei porti? La legge di recepimento, del 1984, prevedeva che essi venissero definiti entro due anni: chiedo pertanto al Governo se tali decreti, relativi alla sicurezza nei porti, sono stati emanati.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Desidero in primo luogo esprimere i miei complimenti all'ammiraglio Alati, di cui ho sentito parlare molto bene, poiché, finalmente, vi sono stati interventi tempestivi nel porto di Genova.

Passando ad alcune richieste di chiarimento, devo notare che i colleghi intervenuti, a parte l'onorevole Rosa Filippini, non hanno domandato alcunché sulle cause dell'esplosione nella petroliera cipriota. A mio avviso, andrebbe inoltre chiarito se vi sia stata, all'arrivo in rada, l'ispezione della capitaneria prevista per tutti gli arrivi e le partenze nel porto e se esista una certificazione relativa alla validità ed alla sicurezza di navigazione, anche rispetto al carico. Andrebbe altresì specificata la provenienza della certificazione: bisognerebbe infatti sapere se sia stata rilasciata da un porto italiano, da un porto straniero, o da un'altra autorità, nonché quale data essa rechi. L'accertamento può fornirci un'indicazione sul rispetto delle norme ed eventualmente eliminare dalle nostre menti la conseguenza della gemella che ha avuto la sorte cui ha accennato l'onorevole Rosa Filippini.

Si è considerata la possibilità di varare una Commissione parlamentare d'inchiesta — non so se anche per il caso di Genova — ma devo notare che questo tipo di attività ha bisogno di molto tempo, a causa degli accertamenti da effettuare. A mio avviso, invece, avremmo soprattutto bisogno di continui aggiornamenti al fine di suggerire al Governo idonei interventi.

D'altro canto, il ministro Ruffolo ha opportunamente accennato alla revisione degli attracchi per la salvaguardia delle coste (che attorno a Genova sono molto

affollate), altri hanno accennato alla legge sulla difesa del mare, e così via; a mio avviso, però, dovremmo assumere immediatamente, come Commissioni parlamentari competenti, un'iniziativa in relazione alla legge sulle navi gasiere e petroliere, poiché impegni che giungono fino al 2010 possono essere troppo lunghi. Potremmo eventualmente abbreviare le relative scadenze, poiché esse sono state fissate in un momento in cui i pericoli esistenti e le trasgressioni delle norme non erano evidenti come oggi. Potrebbe dunque essere opportuno provvedere per ridurre i rischi, in considerazione della stazza delle navi autorizzate fino al 2010 a navigare, caricare e scaricare (forse in attesa del disarmo, prima di essere sostituite), senza che possano essere introdotte correzioni. Finché queste navi si trovano nei nostri mari, il pericolo sussiste.

Per quanto riguarda i risarcimenti nel caso di Genova, ritengo che il Governo, avendo dichiarato lo stato di emergenza, dovrebbe coerentemente provvedere in relazione alle conseguenze sofferte dagli operatori economici della costa; la prossima estate, infatti, vi sarà forse una minore affluenza turistica. Eventualmente — il tono è naturalmente scherzoso — potrebbe essere considerata la possibilità di agevolazioni fiscali per la costa genovese e di aumenti di tasse ed orpelli per la Versilia, che per ripercussione godrà di una maggiore affluenza!

Comunque, sarebbe opportuno un intervento tempestivo del Governo, senza attendere i consueti tempi lunghi che si registrano nei casi di emergenza, come alluvioni o terremoti, per i quali vengono richiesti gli interventi dei sindaci, della regione, e così via prima della concessione delle facilitazioni. Sugerirei che tali facilitazioni siano al più presto decise direttamente dal Governo. Non appena avvenuto il disastro a Genova ho presentato una interrogazione a risposta orale in Assemblea che invito il ministro a tenere presente per fornire i chiarimenti richiesti anche in questa sede.

L'onorevole Rosa Filippini e soprattutto l'onorevole Fagni (aprofitto del

mio intervento per trattare argomenti collaterali rispetto a quello che ci ha portato a riunirci) hanno parlato degli istituti nautici. In provincia di Genova vi è il rischio che proprio in questi giorni uno di tali istituti sia chiuso; ed è assurdo che ciò si verifichi proprio nel momento in cui si sottolinea l'esigenza di una preparazione professionale e la carenza in campo marittimo di personale adeguatamente preparato.

Infine, mi auguro che le risposte ai problemi oggi sollevati giungano in un momento in cui la situazione si sia normalizzata, in modo da poter assumere le necessarie iniziative di correzione, di modifica delle leggi esistenti che non sempre vengono rispettate. Molte volte accade che nelle leggi si fissi un finanziamento per un determinato anno che la successiva legge finanziaria sposta di uno o due anni o addirittura dimentica. Tutto ciò non dovrebbe più avvenire.

PRESIDENTE. Con l'intervento dell'onorevole Baghino si chiude il dibattito sui due gravissimi episodi che si sono verificati la scorsa settimana a Livorno e a Genova.

Desidero ringraziare i quattro ministri intervenuti, alcuni dei quali attendono ancora di ricevere le consegne dai loro predecessori; ringrazio anche i numerosi colleghi intervenuti, che hanno fornito al dibattito contributi puntuali, ricchi di interrogativi, ma anche di proposte.

Si è parlato di molti problemi: dell'applicazione della legge per la difesa del mare; della politica ambientale attraverso la valutazione dell'impatto ambientale non più solo con riferimento alle opere, ma anche a vaste zone del nostro territorio mediante un'attenta valutazione del traffico marittimo nel Mediterraneo; della politica delle coste e di una serie di problemi che nascono dalla necessità di tener conto, da un lato della sicurezza del traffico e della tutela dell'ambiente e, dall'altro, di una politica di sviluppo complessiva che certamente tocca non solo il nostro territorio ma anche altri.

Ricordo che quando quindici o venti anni fa si è decisa la realizzazione del traforo del Frejus, l'indirizzo del CIPE era di realizzare autostrade che arrivassero ai porti italiani per potenziarli, al fine di evitare che questi collegamenti fossero realizzati nell'Europa settentrionale oppure a Marsiglia (in particolare, a Fos sur Mer).

Le situazioni si sono modificate e comunque il dibattito di oggi era sicuramente condizionato dalla frammentarietà delle notizie. Ringraziando, dunque, per la tempestività delle risposte, sono sicuro

che vi saranno altri momenti per approfondire tali tematiche.

La seduta termina alle 18.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali alle 21,40.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO