

COMMISSIONI RIUNITE

AMBIENTE (VIII) E TRASPORTI (IX)

II

SEDUTA DI GIOVEDÌ 23 MAGGIO 1991

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DEL MINISTRO PER IL COORDINAMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE, ONOREVOLE NICOLA CAPRIA, SULLE MISURE ADOTTATE IN RELAZIONE AI RECENTI DISASTRI MARITTIMI DI GENOVA E DI LIVORNO

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Botta Giuseppe, <i>Presidente</i>	3
 Audizione del ministro per il coordinamento della protezione civile, onorevole Nicola Capria, sulle misure adottate in relazione ai recenti disastri marittimi di Genova e di Livorno:	
Botta Giuseppe, <i>Presidente</i>	3, 5, 6
Capria Nicola, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>	3, 5
Chella Mario (gruppo comunista-PDS)	5, 6

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,40.

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).

Audizione del ministro per il coordinamento della protezione civile, onorevole Nicola Capria, sulle misure adottate in relazione ai recenti disastri marittimi di Genova e di Livorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera, del ministro per il coordinamento della protezione civile, onorevole Nicola Capria, sulle misure adottate in relazione ai recenti disastri marittimi di Genova e di Livorno.

NICOLA CAPRIA, Ministro per il coordinamento della protezione civile. Signor presidente, onorevoli colleghi, dall'avviso di convocazione constato che le Commissioni riunite vorrebbero acquisire informazioni sull'incidente della *Haven* e su quello avvenuto nel porto di Livorno. Per quanto riguarda quest'ultimo, devo subito precisare che esso rientra nella competenza del Ministero della marina mercantile, tant'è che nel corso della prima audizione furono convocati — e credo che ciò non

sia avvenuto casualmente — i ministri dell'ambiente, della marina mercantile e della protezione civile.

In virtù delle competenze che sono derivate al mio dicastero a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza nazionale, mi sono occupato e mi occupo dei problemi relativi all'incidente della *Haven* nel mare di Genova. Per tutte le problematiche attinenti alla difesa del mare e alle questioni derivanti da fatti non previsti e non prevedibili di inquinamento, la competenza appartiene al Ministero della marina mercantile.

Premesso che consegnerò alla Commissione un rapporto scritto, puntuale e particolareggiato, vorrei adesso iniziare la mia relazione partendo dalla precedente audizione, nel corso della quale, come i colleghi ricorderanno, avevamo definito le coordinate per una possibile azione — che allora era allo stato di previsione — diretta al disinquinamento ed al recupero ambientale del golfo di Genova.

Al momento posso affermare — e credo che quanto sto per dire sia già noto — che in pochi giorni, grazie ad operazioni riconducibili alla diligenza ed all'intelligenza del centro operativo del porto di Genova, diretto dall'ammiraglio Alati, si è proceduto senza interruzioni, ed in attesa della definizione di rapporti contrattuali e negoziali meglio definiti, al recupero del materiale inquinante e alla messa in regime di sicurezza della motonave. Fin da allora individuammo nell'IRI e nell'ENI, e quindi nel sistema delle partecipazioni statali, gli interlocutori imprenditoriali adeguati a garantire gli obiettivi che ci eravamo prefissi; e furono infatti

scelte due società che, risultando in possesso non solo di tecnologie e di strumentazioni idonee ed avanzate ma anche di esperienza in materia di inquinamento da petrolio, apparivano tali da garantire che entro un breve periodo fosse possibile raggiungere elementi di certezza.

Abbiamo chiesto perciò la presentazione di progetti alle due società e al consorzio che nel frattempo si era costituito, per valutare la coerenza dei progetti stessi con le direttive impartite. Queste ultime si traducevano nelle seguenti indicazioni: messa in sicurezza e mantenimento in stato sicuro della petroliera, monitoraggio del fondo marino, della colonna di acqua e della superficie marina, sopra restante il relitto; recupero e stoccaggio intermedio della massa fuoriuscita a mare; trasporto e smaltimento delle masse recuperate a mare; eventuale recupero della petroliera, bonifica delle coste, con recupero e stoccaggio intermedio del materiale; trasporto e smaltimento dei residui e rifiuti recuperati, valutazione del danno ambientale con relativo monitoraggio e studio.

Si è richiesto inoltre alle due società di assicurare la massima integrazione e correlazione tra i progetti, al fine di conseguire un risparmio di energie e di risorse, eliminando il ricorso a stime per gli interventi e sostituendole con indicazioni a misura. Ciò anche al fine di evitare che la spesa potesse essere in qualche misura incerta.

Questa fase si è conclusa attraverso una serie di procedure, tradizionali nella pubblica amministrazione, volte a garantire trasparenza e certezza. È stato costituito, pertanto, un comitato di congruità dei prezzi, a far parte del quale sono state chiamate le strutture amministrative dotate della necessaria professionalità. Si è costituito, inoltre, un comitato di vigilanza ed uno per il collaudo.

Questa fase delle operazioni si è svolta con tempestività, soprattutto se si considera l'atipicità del negozio giuridico posto in essere in rapporto alla specificità delle prestazioni. Comunque, il tempo intercorso non ha causato danni alla conti-

nuità delle operazioni di recupero e di bonifica, avviate sulla base delle direttive impartite sia al centro operativo sia alle stesse società che fino a quel momento avevano operato.

Ho motivo di ritenere, tra l'altro, anche sulla base dei dati disponibili, che la situazione sia tale da indurci ad una certa tranquillità. Del resto, l'intera operazione è stata condotta nell'ambito di un rapporto di grande collaborazione con il sistema dei poteri locali e soprattutto con la regione Liguria.

Tale metodo ha consentito, fra l'altro, di instaurare un rapporto positivo con le popolazioni interessate; basti pensare che, anche dinanzi al pericolo di una situazione devastante dal punto di vista ambientale ed ecologico, le popolazioni stesse hanno finito con il sostenere le efficaci operazioni che sono state condotte. Queste stesse operazioni sono giunte ad un punto tale da tranquillizzarci anche in riferimento alla prossima stagione turistica.

Riteniamo, comunque, che nei residui quarantacinque giorni che trascorreranno dalla firma del contratto (avvenuta ieri sera) non solo si ripristinerà lo *statu quo ante*, ma sarà possibile addirittura migliorare la situazione preesistente: i rilievi effettuati sulle acque inducono a ritenere che questa nostra valutazione non sia non eccessivamente ottimistica, ma conforme alla situazione reale.

Comunque, non mancheremo di vigilare adeguatamente affinché le prestazioni siano rispondenti al contratto già firmato. Nello stesso tempo, restiamo a disposizione per ulteriori esigenze di informazione e per fornire un giudizio conclusivo nei momenti in cui l'operazione sarà portata a termine.

Ritengo, tuttavia, che gli onorevoli membri delle Commissioni riunite dispongano di tutti gli elementi di giudizio necessari per valutare come in questa occasione l'intervento sia stato efficace e tempestivo, anche perché attuato con grande professionalità da parte di soggetti italiani, con la collaborazione offertaci dalla Comunità economica europea. Al-

cuni, anzi, ritengono che questo tipo di esperienza possa costituire un precedente, anche in confronto con altre esperienze internazionali; il nostro sistema, infatti, ha reagito tempestivamente, dimostrando tra l'altro di possedere tecnologie adeguate.

Naturalmente, di fronte alle problematiche connesse al mare, non possiamo considerare esaustive le nostre sintetiche considerazioni. Esistono infatti (come abbiamo già sottolineato in altre occasioni) gravi problemi in relazione ai rischi legati al petrolio. Si avverte quindi l'esigenza di un adeguamento e di una maggiore efficacia della politica di difesa del mare e delle coste.

Di fronte a tale situazione, disponiamo già di strumenti legislativi adeguati, anche se probabilmente — come ha evidenziato il ministro dell'ambiente — si avverte la necessità di un ulteriore aggiornamento e di una dotazione di strumenti ancora più avanzati in un settore nel quale la tecnologia e la ricerca scientifica fanno continui progressi. Progressi che dovrebbero essere sfruttati soprattutto in un paese come l'Italia, caratterizzato da una grande estensione di coste e dai problemi (che tutti conosciamo) connessi ai terminali petroliferi, al volume di petrolio che passa per i nostri mari, al rapporto esistente tra consumi interni e capacità di raffinazione. Si tratta di questioni sulle quali è necessario sviluppare un'azione di vigilanza del Parlamento.

Tali problemi, tra l'altro, rientrano nella competenza specifica del ministro dell'ambiente. Pertanto, al termine dell'attuale esperienza, si potrebbe procedere ad un'audizione congiunta, al fine di individuare scelte strategiche di più lungo periodo.

Ribadisco ancora una volta che quei elementi tecnici di cui disponiamo nonché la situazione di certezza cui si è pervenuti negli ultimi giorni sono tali da tranquillizzarci, anche perché si è appurato che nello scafo della nave rimangono quantità di petrolio non preoccupanti,

anzi modestissime. Tra l'altro, negli ultimi giorni si è proceduto ad eliminare persino le conseguenze della combustione, che determinava situazioni di apparente inquinamento.

A tale riguardo, come è noto, sono state rilevate soltanto piccole macchie di iridescenza conseguenti anche alle azioni di recupero in corso, che a volte liberano sostanze inquinanti.

Nel complesso, tuttavia, non solo la situazione è sotto controllo, ma siamo alla vigilia di una completa normalizzazione e possibilmente di un miglioramento delle condizioni preesistenti all'evento calamitoso del quale ci stiamo occupando.

PRESIDENTE. Credo che sulle comunicazioni del ministro Capria, il quale consegna una relazione scritta che vi sarà distribuita quanto prima, non pochi siano i colleghi che desiderano intervenire. Riterrai pertanto opportuno, considerati gli impegni che ci derivano dal calendario dei nostri lavori, rinviare ad altra seduta il seguito di questa audizione, perché il tempo di cui possiamo disporre stamattina è estremamente limitato.

MARIO CHELLA. Signor presidente, mi consenta di rivolgere subito una richiesta di chiarimento al ministro Capria.

Sulla stampa locale di ieri ho letto che la convenzione era stata firmata e che per lo stanziamento non esistevano problemi. A me risulta, invece, che la convenzione non sia stata ancora firmata, a meno che ciò non sia avvenuto questa mattina.

NICOLA CAPRIA, Ministro per il coordinamento della protezione civile. La convenzione è stata firmata da me ieri sera.

MARIO CHELLA. Potrebbe essere stata firmata ...

NICOLA CAPRIA, Ministro per il coordinamento della protezione civile. Onorevole

Chella, la convenzione è stata firmata da me ieri sera! Aggiungo che sono stati anche definiti gli aspetti finanziari.

MARIO CHELLA. La ringrazio signor ministro.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il ministro Capria, ritengo che, previo accordo con la Commissione trasporti, il seguito dell'audizione possa aver luogo la settimana prossima o alla ripresa delle atti-

vità del Parlamento dopo la consultazione referendaria.

La seduta termina alle 10,10.

*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 19.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO