

Mercoledì 1° dicembre 2010. - Presidenza del presidente Edmondo CIRIELLI.

**La seduta comincia alle 14.10.**

**Disposizioni in materia di affondamento di navi radiate dai ruoli del naviglio militare. C. 3626 Chiappori. (Esame e rinvio).**

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Giacomo CHIAPPORI (LNP), *relatore*, nell'illustrare il contenuto della proposta in esame di cui è anche primo firmatario, intende preliminarmente esporre il punto di vista di chi ama il mare sia «da sopra» sia «da sotto». **Riferisce, quindi, della sua partecipazione ad un recente convegno sull'ambiente marino ed il turismo subacqueo, organizzato a Taranto dalla Fondazione marittima Ammiraglio Michelagnoli. In quell'occasione, ha ascoltato con attenzione la relazione dell'Ammiraglio di squadra Andrea Toscano sul tema delle prospettive d'impiego delle unità navali in disarmo, in cui è stato citato anche l'esempio della «Vittorio Veneto», da anni ferma all'ormeggio del porto cittadino e per la quale appare oramai tramontata l'ipotesi di trasformazione in museo.** Ha dovuto quindi constatare l'apporto assai modesto che la politica italiana fornisce al tema in questione, soprattutto in confronto alla dinamicità dimostrata dai rappresentanti maltesi, che hanno presentato un consistente piano di affondamento funzionale ad attirare un elevato numero di persone (si stimano ben 400mila persone) interessate al turismo subacqueo, nonché a creare i presupposti per il ripopolamento di zone marine sottoposte ad intenso sfruttamento delle risorse. Evidenzia, quindi, la necessità di distinguere la pratica dell'affondamento delle navi bonificate per finalità di turismo subacqueo e di ripopolamento dell'ambiente marino da quella dell'affondamento delle navi finalizzato allo smaltimento illegale dei rifiuti inquinanti. A tale riguardo, cita alcuni casi famosi in Italia di relitti di navi che - pur essendo affondate con il loro carico di agenti inquinanti, come la petroliera «Haven», affondata nel Mar Ligure nel 1991 e adesso considerata dai subacquei «la regina del Mediterraneo», o il cargo «Tevfik Kaptain 1» colato a picco nelle acque prospicienti Torre Vado, in Calabria, - hanno acquisito con il passare degli anni un notevole interesse in termini di meta di turismo subacqueo. Passando, quindi, al contenuto della proposta in esame osserva che essa intende promuovere, anche in Italia, la pratica dello *scuttling*, ovvero l'affondamento intenzionale di relitti, opportunamente preparati e bonificati, riferendosi in particolare, all'affondamento delle navi militari radiate dai ruoli del naviglio militare. L'esperienza maturata in altri paesi ha dimostrato che tale pratica realizza le finalità di promuovere il turismo subacqueo, la creazione di vere e proprie oasi marine ed il ripopolamento ittico. Infatti, il relitto costituisce una barriera antistrascico che consente di ricostruire le risorse biologiche costiere degradate da un intenso sfruttamento di pesca, richiamando grandi quantità di pesci ed altri organismi marini e dunque proponendo nuovi e suggestivi scenari per la subacquea ricreativa. Ricorda peraltro che la Commissione già ha avuto modo di manifestare un orientamento positivo su tali aspetti nella seduta del 21 luglio 2009, quando ha espresso parere favorevole alla Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001. In quella circostanza - in qualità di relatore - rammenta di aver suggerito

«l'idea di produrre, con affondamenti di navi radiate dal registro militare ed opportunamente "ripulite", futuri beni culturali sommersi, che, tra l'altro, con il tempo si potrebbero trasformare in zone di interesse turistico subacqueo». Sulla possibilità di adottare opportune iniziative legislative anche il Governo aveva dichiarato piena disponibilità. Lo *scuttling* delle navi da guerra, previa operazione di bonifica e nel rispetto delle condizioni di massima sicurezza ambientale è fenomeno conosciuto in molti paesi, tra cui segnala gli Stati Uniti e l'Australia. Nel 2006 gli Stati Uniti hanno proceduto all'affondamento intenzionale della ex portaerei della US Navy «Oriskany», nell'ambito di un programma di costruzione di *reef* artificiali. Tale nave ha rappresentato il primo esempio di riconversione «ambientalista» di una nave da guerra ed è diventata il più grande *reef* artificiale del mondo. Nel maggio 2009 è stata affondata la nave da trasporto militare USA «Gen. Hoyt S. Vandenberg». L'Australia ha proceduto all'affondamento provocato della ex fregata militare HMAS Canberra da 4.100 tonnellate, vicino Barwon Heads, sulla penisola Bellarine per trasformarla in attrazione per le immersioni subacquee. La riserva marina è stata inaugurata nel dicembre 2009. Rileva, quindi, che le medesime condizioni si potrebbero creare anche in Italia. Passando agli aspetti normativi della proposta osserva che la possibilità di affondamento volontario di navi non è, allo stato, consentita in Italia. Infatti, l'articolo 21 della legge n. 41 del 1982 - riferito però alle navi da pesca - adesso non è più vigente, essendo stato abrogato dal decreto legislativo n. 154 del 2004. Sottolinea, quindi, che la proposta di legge in oggetto vuole appunto promuovere questa pratica, relativamente alle navi militari in disarmo. Inoltre, ricorda come essa sia conforme agli impegni internazionali dello Stato richiamando, al riguardo, il Protocollo del 1996 alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, cui l'Italia ha aderito con la legge 13 febbraio 2006, n. 87 che ha incluso, tra i rifiuti di cui si può prevedere l'immersione, anche «navi, piattaforme ed altre strutture artificiali». Rammenta, quindi, il caso della piattaforma estrattiva «Paguro» che si è inabissata nell'Adriatico, che oggi potrebbe quasi definirsi una «macchina da guerra subacquea» proprio per l'enorme attrazione turistica che essa esercita. Nello specifico, l'articolo unico della proposta autorizza, al comma 1, il Ministero della difesa a definire, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con le regioni territorialmente competenti, un piano di affondamento delle navi radiate dai ruoli del naviglio militare, con l'obiettivo di costituire zone di ripopolamento ittico, di incrementare il patrimonio culturale sommerso e incentivare il turismo subacqueo. Il successivo comma 2 specifica che tali affondamenti sono eseguiti dalla Marina militare previa bonifica delle navi, dalle quali sono asportati tutti gli elementi potenzialmente inquinanti e i materiali ritenuti pericolosi. Il comma 3 precisa che il perfezionamento della bonifica deve essere certificato dalle competenti autorità del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. In conclusione, ritiene che l'iniziativa legislativa in esame possa avere un *iter* piuttosto rapido, ove siano risolte talune problematiche volutamente rimandate ad un successivo approfondimento in sede di redazione della proposta. In particolare, esse riguardano: l'esigenza di completare la proposta di legge con la previsione che essa sia integrata da una disciplina attuativa e di dettaglio da affidare ad una fonte subordinata (la procedura di dismissione dei rifiuti afferenti alla Difesa è contenuta nel decreto ministeriale 22 ottobre 2009 che andrebbe quindi opportunamente integrato); la questione degli oneri derivanti all'attività di *scuttling*; l'eventualità di coinvolgere gli enti territoriali più direttamente interessati

all'uso dell'area marina destinata ad ospitare i relitti. Questi ultimi due aspetti appaiono essere strettamente collegati. Infatti, il presupposto - su cui sarebbe opportuno che si esprimesse il Governo - è che i costi di bonifica, traino ed affondamento delle navi sia comunque inferiore al costo complessivo della dismissione e rottamazione. Inoltre, in ragione del verosimile interesse turistico, una parte degli oneri residui potrebbe anche ricadere sugli enti territoriali interessati, a conferma del carattere virtuoso sui conti dello Stato del provvedimento. Su tale punto osserva, infine, che secondo quanto emerso nel corso del Convegno sopra menzionato i costi complessivi per l'affondamento in Italia sarebbero sensibilmente - ed inesplicabilmente - superiori a quelli sostenuti in paesi come Malta o anche come gli Stati Uniti.

Augusto DI STANISLAO (IdV) comprende lo spirito del proponente, che è animato dal desiderio di realizzare positivi risultati sul piano della tutela ambientale e del turismo subacqueo. In quest'ottica giudica anche con favore quei suggerimenti espressi dal relatore per un miglior confezionamento del testo legislativo. Deve tuttavia esprimere alcune perplessità sulla portata dell'intervento normativo. Ciò in quanto è nota la difficoltà di svolgere, in Italia, seri controlli per prevenire l'inquinamento ambientale e scongiurare rischi di disastri. L'episodio citato dal relatore, ovvero l'affondamento nel mar Ligure di una petroliera e del suo carico, deve costituire un monito perentorio. Si tratta quindi di una questione seria e molto complessa, che non può essere affrontata senza un'approfondita attività conoscitiva che coinvolga il mondo delle associazioni ambientaliste e dei più autorevoli esperti scientifici nel campo della tutela dell'ecosistema e dell'ambiente marino. Così come sarebbe utile conoscere le posizioni delle istituzioni e dei governi locali eventualmente interessati. Vi sono, infatti, due questioni che considera imprescindibili. In primo luogo occorre vigilare affinché il mare non sia considerato, di per sé, come un luogo di sversamento dei rifiuti. In secondo luogo, occorre che non vi sia la tentazione da parte di altri settori delle forze armate di proporre anch'essi la dismissione dei mezzi militari obsoleti mediante affondamento in mare. Per queste ragioni desidera mantenere un atteggiamento prudente, in attesa di acquisire le informazioni tecniche e scientifiche ritenute necessarie, così che il lavoro istruttorio possa condurre a soluzioni condivise e, in ipotesi, anche diverse da quelle seguite da altre nazioni.

Antonio RUGGHIA (PD) prende atto dell'intenzione del relatore di valutare con attenzione taluni elementi della proposta di legge che necessitano di essere perfezionati. Tra queste valutazioni, un particolare approfondimento dovrà riguardare, a suo avviso, la compatibilità con la normativa interna e sovranazionale che regola lo smaltimento dei rifiuti, soprattutto se qualificati come pericolosi. Nel ritenere validi gli obiettivi prospettati dal relatore, evidenzia tuttavia forti perplessità sulle concrete modalità di attuazione della disciplina. Infatti, già quando si verificano eventi accidentali non si riesce mai ad effettuare una bonifica dell'area interessata. L'attuazione di un piano di affondamento verosimilmente aumenterà i rischi di danno ambientale, in quanto, l'idea che si possa addivenire ad una completa bonifica si scontra con una realtà che vede una altissima possibilità di rischio circa l'inefficacia di una totale rimozione degli agenti inquinanti su una intera nave. Peraltro, i costi sarebbero così elevati da rendere sostanzialmente impossibile l'attivazione della procedura di bonifica. Nella

consapevolezza che si tratta di una proposta firmata da esponenti delle diverse forze politiche, anche di opposizione, non dichiara una propria assoluta contrarietà, ma invita a tenere in massima considerazione le vicende che hanno segnato in negativo il rapporto tra l'uomo e la natura. Proprio la vicenda dell'*Haven*, citata dal relatore, ha ancora conseguenze visibili nel pescato della zona, che deve essere ripulito dal petrolio prima di essere immesso sul mercato, come recentemente documentato da una nota trasmissione televisiva.

Edmondo CIRIELLI, *presidente*, osserva che negli interventi è emersa una disponibilità a valutare il contenuto della proposta purché sia assolutamente scongiurato il rischio di pregiudicare beni da tutti ritenuti meritevoli della massima cura. A tal fine si associa alla richiesta di promuovere un'attività conoscitiva approfondita, che sia principalmente mirata ad una valutazione di impatto della pratica dello *scuttling* sull'ecosistema marino da parte dei soggetti istituzionalmente preposti alla sua tutela.

Giacomo CHIAPPORI (LNP), *relatore*, invita nuovamente i colleghi a valutare la proposta sul presupposto di una netta separazione tra due concetti profondamente distanti. L'affondamento di navi - incidentale o causato da volontà criminale - non ha nessun punto di contatto con la pratica dell'affondamento volontario di navi che siano state preventivamente ed accuratamente bonificate. Quest'ultima è un'attività che non nuoce all'ambiente e, per converso, alimenta i sentimenti di amore verso il mare di coloro che praticano l'attività subacquea. Sul piano della praticabilità della procedura e dei relativi oneri, osserva che la bonifica deve avvenire sempre, anche per le navi in disarmo che non siano affondate; inoltre, non si vede quale differenza potrebbe esservi tra un affondamento effettuato nel mar Mediterraneo dall'isola di Malta e quello che si svolgerebbe in prossimità delle coste italiane. Conclude ricordando che i relitti costituiscono una barriera artificiale che impedisce la devastazione del fondo marino da parte dei pescherecci. Essi costituirebbero dunque un ulteriore presidio di tutela dell'ambiente marino, ad integrazione di rigide normative europee che, come noto, non ricevono identica obbedienza nella sponda sud del Mediterraneo stesso.

Edmondo CIRIELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.