

MODULARIO
P.C.M. - P.C. - 8



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Il Capo del Dipartimento della Protezione Civile
COMMISSARIO DELEGATO ex OPCM N. 3998/2012
PER L'EMERGENZA NAUFRAGIO NAVE COSTA-CONCORDIA

Prot. N.º

Richiesta al Togliano del

N.º



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Segreteria Ministro

E. prot. MINISTRO-2013-0001052 del 15/03/2013

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE

Prot n° DPC/CD/0000042

del 13/03/2013

Roma, ----- USCITA ----- 20

Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Sen. Prof. Mario Monti

e, p.c.

Al Ministro dello Sviluppo Economico, delle
Infrastrutture e dei Trasporti
Dott. Corrado Passera

Al Ministro dell'Ambiente
Dott. Corrado Clini

Al Sottosegretario di Stato alla
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Pres. Antonio Catricalà

Al Sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e
Trasporti
Dott. Guido Improta

Al Sottosegretario di Stato allo Sviluppo
Economico
Dott. Claudio De Vincenti

LORO SEDI

OGGETTO: Naufragio M/N Costa Concordia in data 13 gennaio 2012 - Delibera del Consiglio dei Ministri dell'8 marzo 2013.

Si fa riferimento alla delibera del Consiglio dei Ministri datata 11 marzo u.s., relativa alla riunione del giorno 8 marzo u.s. avente ad oggetto l'emergenza nave Costa Concordia, e adottata ai sensi della legge 24 febbraio 1992, n. 225.

La delibera, come noto, *autorizza il Commissario delegato, previa verifica della fattibilità e della convenienza dell'operazione in accordo con i Ministri dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti, ad adottare tutti i provvedimenti necessari a consentire il trasporto della nave Costa Concordia presso il porto di Piombino per lo smantellamento, in raccordo con i Ministeri interessati ed utilizzando le risorse già stanziare ed effettivamente disponibili.*

In sostanza, seppure mai esplicitato né nella parte motiva né in quella dispositiva, si richiede allo scrivente di realizzare rilevanti opere infrastrutturali per rendere possibile l'allocazione e lo smantellamento della nave presso il citato porto, in quanto attualmente risulta inadeguato allo scopo.

In disparte ogni considerazione sulla fattibilità e la convenienza dell'operazione, si rappresenta che il Commissario delegato non è nelle condizioni giuridiche di adottare i provvedimenti necessari alla realizzazione di tali interventi, provvedimenti che, come è noto, si sostanziano in ordinanze del Capo del Dipartimento della protezione civile, ai sensi dell'art. 5, comma 2, della legge 24 febbraio 1992, n. 225, così come recentemente modificata dalla legge 12 luglio 2012, n. 100.

Infatti, con tali ordinanze si dispone in ordine *all'organizzazione e all'effettuazione dei servizi di soccorso e di assistenza alla popolazione interessata dall'evento, alla messa in sicurezza degli edifici pubblici e privati e dei beni culturali gravemente danneggiati o che costituiscono minaccia per la pubblica e privata incolumità, nonché al ripristino delle infrastrutture e delle reti indispensabili per la continuità delle attività economiche e produttive e per la ripresa delle normali condizioni di vita, e comunque agli interventi volti ad evitare situazioni di pericolo o maggiori danni a persone o a cose.*

Pertanto, risulta evidente che gli interventi richiesti siano esorbitanti dalla lettera e dallo spirito della norma ed esporrebbero lo scrivente a censura da parte degli organi di controllo. Nel contempo, le già manifestate contrarietà espresse da più parti sull'individuazione del porto di Piombino come destinazione finale della Concordia e sui conseguenti interventi infrastrutturali consentirebbero l'apertura di contenziosi di carattere giudiziario-amministrativo, con inevitabili riverberi sulla stessa tempistica di rimozione della nave, stante la non legittimità degli strumenti individuati per la loro realizzazione.

Del resto, la stessa ordinanza n. 3998 emanata a firma della S.V. il 20 gennaio 2012, in forza della previgente normativa, non contemplava gli interventi oggi richiesti.

Non a caso, da più mesi lo scrivente, in tutte le sedi istituzionali, ha sempre sottolineato come la dichiarata volontà del Governo e della Regione Toscana di indicare la destinazione della nave avrebbe dovuto necessariamente sostanziarsi in un atto primario che individuasse risorse e poteri derogatori in capo a un Commissario straordinario, qualora ciò avesse comportato la realizzazione di opere infrastrutturali urgenti. Non sfuggirà, infatti, alla S.V. la circostanza che la sola proroga dell'emergenza ha comportato l'emanazione di un decreto legge, atto nel quale, essendo già all'epoca nota la problematica del porto di Piombino, poteva essere inserita l'attività che oggi si chiede di svolgere al Commissario.

Spiace, quindi, apprendere che tali considerazioni non siano state tenute in debito conto e che si siano attribuite allo scrivente competenze che non trovano adeguato fondamento normativo e che, pertanto, non consentono di adottare le azioni previste dalla delibera.

Si preterisce, poi, ogni considerazione sul dispositivo economico individuato dalla delibera, ossia l'utilizzo di risorse già stanziare ed effettivamente disponibili (5 milioni di euro allorché la società armatrice rifonderà le spese sostenute dalla struttura commissariale) che, in ogni caso, necessiterebbe del concerto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, mai interessato sulla specifica questione nonostante le numerose sollecitazioni dello scrivente, e nemmeno citato nella delibera in parola.

Foglio n. 3

Si rappresenta, infine, per dovuta informazione, che la società armatrice ha già fornito indicazioni rispetto alla destinazione della nave con un progetto che, a parere dello scrivente, è confacente al mandato ricevuto all'atto della nomina di Commissario, e che comunque dovrà essere sottoposto alla valutazione delle amministrazioni competenti.

Si rimane a disposizione per fornire gli eventuali ulteriori elementi conoscitivi che dovessero ritenersi necessari.

Franco Gabrielli

