

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00359 Rixi e 7-00394 Deiana: Iniziative di tutela ambientale e di regolazione del transito marittimo nelle Bocche di Bonifacio (<i>Seguito discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 7-00359 e n. 8-00118</i>)	18
ALLEGATO 1 (<i>Testo approvato dalle Commissioni</i>)	20
ALLEGATO 2 (<i>Nuovo testo approvato dalle Commissioni</i>)	22

RISOLUZIONI

Mercoledì 19 maggio 2021. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.25.

7-00359 Rixi e 7-00394 Deiana: Iniziative di tutela ambientale e di regolazione del transito marittimo nelle Bocche di Bonifacio.

(Seguito discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 7-00359 e n. 8-00118).

Le Commissioni proseguono la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 4 maggio scorso.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che si è concluso il ciclo di audizioni richieste.

Paola DEIANA (M5S) propone una riformulazione del proprio atto di indirizzo (*vedi allegato 2*), che intende recepire gli interessanti contributi emersi nel corso del

ciclo di audizioni che le Commissioni hanno svolto. Il nuovo testo prevede, oltre all'opzione legata all'introduzione del pilotaggio obbligatorio, che appare difficile per il complesso percorso a livello internazionale, misure integrative, come ad esempio l'inserimento del pilotaggio raccomandato nelle procedure VTS, la regolamentazione dei limiti di velocità, tenendo conto dei parametri di sicurezza necessari per la manovra della nave nonché il rafforzamento del servizio di guardia in plancia durante la navigazione nello stretto. Si chiede inoltre al Governo di valutare l'opportunità di introdurre l'obbligo di una notifica preventiva di transito per determinate tipologie di navi e i carichi.

Edoardo RIXI (LEGA) ribadisce che le risoluzioni in oggetto devono essere votate il prima possibile, vista anche la negoziazione in atto sulla revisione di alcuni Trattati con il Governo francese. Osserva che bisogna trovare un accordo non solo con quest'ultimo, ma anche con l'IMO, e che appunto per questo l'approvazione delle risoluzioni offrirà un segnale importante. Riconosce che con più tempo a disposizione si sarebbe potuto elaborare un atto di

indirizzo unitario ma, giacché permangono sfaccettature diverse, risulta comunque opportuno votarne due diversi.

Raffaella PAITA, *presidente*, invita il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle risoluzioni presentate, indicando altresì se ritenga i relativi impegni coerenti tra di loro.

Il viceministro Alessandro MORELLI esprime parere favorevole sulla risoluzione Rixi nonché parere favorevole sulla risolu-

zione Deiana, nel testo riformulato. Sottolinea peraltro che il Governo è pienamente consapevole della necessità di portare avanti la conseguente interlocuzione in sede internazionale.

Le Commissioni, con distinte votazioni, approvano le risoluzioni 7-00359 Rixi (*vedi allegato 1*) e 7-00394 Deiana, nel testo riformulato, che assume il nuovo numero 8-00118 (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 14.35.

ALLEGATO 1

7-00359 Rixi: Iniziative di tutela ambientale e di regolazione del transito marittimo nelle Bocche di Bonifacio.**TESTO APPROVATO DALLE COMMISSIONI**

Le Commissioni VIII e IX,

premessi che:

il Mercantile Rhodanus, un cargo lungo circa 90 metri e diretto a Port-Saint-Louis-du-Rhone, con un carico di 2.600 tonnellate di acciaio e ferro, si è schiantato sugli scogli nelle Bocche di Bonifacio;

a sud della Corsica si teme un grave danno ambientale che coinvolge un'area di particolare pregio naturalistico, storico e culturale, come il Parco nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena, dichiarato Sito di interesse comunitario (SIC) « Arcipelago La Maddalena » ai sensi della direttiva 92/43/CEE (codice sito ITB010008);

la zona di mare interessata dal grave sinistro marittimo, ormai da diversi anni, è stata dichiarata dalle Nazioni Unite, attraverso l'organizzazione internazionale marittima (risoluzione NAV 57/3/8 – 2011), P.s.s.a. (*Particularly Sensitive Sea Area*), ovvero zona di mare particolarmente sensibile e quindi soggetta ad un protocollo di tutela degli interessi socio-economici del territorio verso i rischi dovuti al traffico marittimo internazionale;

nelle Bocche di Bonifacio il cargo Rhodanus aveva già rischiato il naufragio dieci anni fa e allora il disastro era stato evitato con un pronto intervento della Guardia costiera;

l'incidente è avvenuto alle 3 del mattino del 13 ottobre 2019, in una zona molto pericolosa, considerata una delle cinque aree del pianeta a più alto rischio burrasca e allo stesso tempo straordinariamente protetta;

si apprende dai *media* che il centro di controllo del traffico marittimo di La

Maddalena, sistema che monitora il passaggio di tutti i mezzi nautici nelle Bocche di Bonifacio e nei pressi del parco nazionale, aveva notato l'anomalia nella rotta del cargo e in ogni modo aveva provato a mettersi in contatto con l'equipaggio, senza tuttavia ricevere risposta dalla nave; pertanto l'incidente è stato inevitabile e solo a schianto avvenuto, il comandante si è messo in contatto con le autorità marittime italiane e francesi;

la nave si è incagliata pericolosamente vicino alla spiaggia di Cala Longa, nella zona di Bonifacio; sul posto sono intervenute unità di soccorso della gendarmeria marittima francese e della Guardia costiera italiana; sono stati impiegati un mezzo per il disinquinamento e un rimorchiatore da Golfaranci sotto il coordinamento, per la parte italiana, della direzione marittima di Olbia;

si tratta di un incidente grave, soprattutto per l'estrema rilevanza naturalistica e ambientale dell'area, che dimostra la necessità della presenza a bordo delle navi che attraversano le Bocche di Bonifacio di un pilota specializzato che sia a conoscenza delle caratteristiche dei luoghi ed in grado di allertare immediatamente le autorità competenti in caso di anomalia/emergenza, come peraltro copiosamente indicato dalla risoluzione dell'Imo anzidetta;

L'*International Maritime Organization* (IMO) ha adottato ben due risoluzioni (nel 1993 e nel 2011 *Recommendation on navigation through the Strait of Bonifacio – 3.1 Categories of ships concerned*) che consigliano a tutti gli Stati membri dell'organizzazione di proibire o almeno di scoraggiare il transito nelle Bocche di Bonifacio alle navi con un carico di sostanze pericolose o con altri carichi ma con bunkeraggi

importanti di idrocarburi che possono, in caso di incidente, inquinare il mare e le coste;

sulla scorta della citata raccomandazione, dal 2011 l'Imo ha previsto l'attivazione di un « sistema di pilotaggio raccomandato » (quale misura definita attiva), ad integrazione del sistema di controllo dei traffici marittimi (Vts) già operativo dal 2008 a La Maddalena (quale misura definita passiva); tale sistema di pilotaggio raccomandato consente di far « accompagnare » da un pilota locale, su richiesta discrezionale del comandante, le navi che trasportano merci pericolose, al fine di scongiurare gli incidenti;

sulla base di specifici parametri elaborati dall'IMO con riguardo alla pericolosità ambientale, emerge che circa l'80 per cento dei traffici nelle Bocche di Bonifacio si colloca ad un livello considerato tra l'« alto » e l'« altissimo », rischio;

il 14 ottobre 2019 il Ministro francese per la transizione ecologica e solidale, Elisabeth Borne, dopo essersi recata nella Corsica del Sud, ha confermato la determinazione del Governo francese di assicurare la sicurezza marittima in Corsica ed in particolare nelle Bocche di Bonifacio attraverso la piena attuazione delle misure di protezione associata tra cui il pilotaggio,

impegnano il Governo:

a sostenere, nelle opportune sedi a livello internazionale, la necessità di regolamentare il passaggio delle navi, in base alla stazza e alla tipologia del carico, non-

ché dalla quantità comunque di idrocarburi trasportati, al fine di prevedere l'obbligo della presenza di un pilota a bordo, con apposita formazione per il passaggio attraverso le Bocche di Bonifacio, come già previsto dalla legislazione vigente per l'ingresso nei porti delle navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate;

a stabilire immediati contatti con le autorità francesi ai livelli più elevati al fine di intraprendere un'azione congiunta per la risoluzione delle problematiche esposte in premessa;

a valutare l'opportunità di assumere iniziative volte ad introdurre specifici divieti di transito, purché compatibili con le norme di diritto internazionale in materia di navigazione, per navi adibite al trasporto merci non riconducibili all'Italia o alla Francia;

ad adottare iniziative per potenziare le misure associate all'inserimento delle Bocche di Bonifacio nelle cosiddette aree marine particolarmente sensibili (*Particularly Sensitive Sea Area, PSSA*);

ad adottare tutte le iniziative possibili per l'implementazione del monitoraggio del traffico marittimo nella zona, attuato da parte dell'autorità marittima, allo scopo di velocizzare le operazioni di soccorso e antinquinamento in caso di incidente.

(7-00359) « Rixi, Lucchini, Viviani, Maccanti, Capitanio, Cecchetti, Donina, Giacometti, Morelli, Tombolato, Zordan, Badole, D'Eramo, Gobbato, Parolo, Raffaelli, Valbusa, Vallotto ».

ALLEGATO 2

7-00394 Deiana: Iniziative di tutela ambientale e di regolazione del transito marittimo nelle Bocche di Bonifacio.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLE COMMISSIONI**

Le Commissioni VIII e IX,
premessi che:

lo stretto internazionale di Bonifacio, compreso tra il Parco nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena e il Parco nazionale del Sud della Corsica (istituendo Parco internazionale delle Bocche di Bonifacio), Area marina protetta speciale per biodiversità (2001), Santuario internazionale dei cetacei (2002), Patrimonio mondiale Unesco (2006), ha ottenuto nel 2011 lo status di *Particularly Sensitive Sea Area* (Pssa), in assoluto la prima del Mar Mediterraneo e la seconda al mondo a riguardare uno stretto internazionale. La speciale valenza e fragilità di tale area impone l'adozione di tutte le misure necessarie a rafforzarne la protezione ambientale. L'Assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo) nella risoluzione A.982(24) raccomanda per l'area Pssa dello stretto di Bonifacio tre strategie operative fondamentali per la tutela ambientale: rotte tracciate, controllo *radar* e pilotaggio raccomandato (risoluzione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Imo – *Resolution of IMO MEPC.204(62)* del 15 luglio 2011);

la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare UNCLOS, ratificata dall'Italia con legge 2 dicembre 1994, n. 689, all'articolo 192, sancisce l'obbligo degli Stati di proteggere e preservare l'ambiente marino. Allo stesso tempo l'articolo 44 prevede che, negli stretti, gli Stati rivieraschi non debbono ostacolare il passaggio in transito, considerato il carattere strategico degli stessi. Tuttavia, le rotte delle oltre tremila navi che ogni anno solcano lo stretto di Bonifacio, spesso rischiando collisioni e sversamenti, destano preoccupazioni soprattutto per la protezione dell'ambiente ma-

rino e impongono l'individuazione delle giuste precauzioni. Il traffico navale costituisce infatti non solo una fonte di inquinamento del mare, con ricadute allarmanti in caso di incidente, ma una minaccia per le specie marine sensibili al passaggio delle navi e per gli ecosistemi acquatici, compromessi dall'invasione di specie aliene trasportate dalle imbarcazioni nelle acque di sentina e di zavorra;

il recente disastro che ha visto un cargo battente bandiera di Antigua Barbuda, diretto a Port-Saint-Louis-du-Rhone, finire sugli scogli nei pressi di Bonifacio intorno alle 3 di domenica 13 ottobre 2019, impone di trovare soluzioni concrete condivise con le Autorità francesi. Infatti, nonostante l'alta operatività del Piano d'intervento franco/italo/monegasco per la prevenzione e la lotta contro gli inquinamenti marini (Ramogepol) e del Piano italiano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive del 2013, un eventuale sversamento in mare di idrocarburi a seguito di un sinistro marittimo causerebbe in questo stretto un disastro senza precedenti, devastando l'ambiente e l'economia di un territorio a forte vocazione turistica. In questi casi la prontezza d'intervento è l'elemento essenziale per contenere gli eventuali danni ambientali;

sebbene lo *status* di Pssa di un'area marina protetta ricadente in uno stretto possa incidere sulla valutazione circa la gravità del danno, le competenze applicative degli Stati rivieraschi rimangono limitate alla definizione delle perdite o danni sofferti in conseguenza della violazione di proprie leggi e regolamenti. Un'ottimale protezione dell'equilibrio ambientale richie-

derebbe l'adozione di ulteriori misure di tutela, già adottate in altri contesti internazionali, quali la previsione di un pilotaggio obbligatorio, la chiusura di rotte a determinate tipologie di navi, l'assistenza di rimorchiatori per garantire la sicurezza della navigazione all'interno della Pssa o nelle sue vicinanze, la comunicazione preventiva delle rotte pianificate;

l'efficacia degli interventi condotti in situazioni di urgenza in un tratto di mare particolarmente pericoloso come le Bocche di Bonifacio presuppone che gli Stati rivieraschi dispongano di adeguate informazioni in merito alle navi straniere in transito, in particolare di quelle che trasportano merci pericolose;

il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare provvede all'organizzazione del pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti e assicura i servizi di pronto intervento antinquinamento per la salvaguardia delle coste e dei mari italiani attraverso una convenzione con la società Castalia, che opera con una flotta di navi d'altura e costiere dislocate nei principali porti italiani e in prossimità delle zone di mare più sensibili dal punto di vista ambientale;

l'attuale dislocamento delle unità antinquinamento per il nord della Sardegna (un'unità d'altura, la Koral a Golfaranci e una unità Costiera, la Ecogiglio, a Porto Torres), non è commisurato al rischio di disastro ambientale al quale è costantemente esposto lo stretto di Bonifacio a causa dell'elevato traffico di grandi navi come gasiere, petroliere e porta container;

in ragione dell'attuale regime di Stretto internazionale delle Bocche di Bonifacio, non è possibile prevedere un servizio di pilotaggio obbligatorio. Come già rilevato, la potestà prescrittiva degli Stati rivieraschi negli stretti incontra, infatti, forti limitazioni con riferimento al sistema di pilotaggio considerato l'obbligo di non negare, ostacolare ovvero compromettere il diritto di passaggio in transito sancito dalla Convenzione Unclos;

a quanto consta, dalla parte francese il pilotaggio viene operato da una stazione di pilotaggio di Bonifacio, mentre per la porzione di mare di competenza nazionale, il servizio è stato istituito con piloti e mezzi delle corporazioni di Olbia e Porto Torres, quali marittimi abilitati ai sensi dell'articolo 96 del codice della navigazione;

il ricorso al servizio di pilotaggio nelle Bocche di Bonifacio è condizionato anche alla possibilità di avvalersi del servizio in tempi ragionevoli a partire dalla richiesta; la carenza di mezzi *in loco* fa sì che i tempi di prontezza siano condizionati dalla distanza dalle Bocche delle basi dei mezzi oggi impiegati (Porto Torres e Olbia);

i mezzi impiegati vengono approntati dalle corporazioni dei piloti, ai sensi dell'articolo 99 Regolamento nav. Mar. In fase iniziale, l'acquisizione di una pilotina e la sua gestione *in loco*, così come gli ulteriori costi fissi (strutture, apparecchiature, manutenzione dei mezzi, amministrazione, formazione, e altro) rappresentano un onere eccessivo per la corporazione di piloti, considerato che le tariffe, prestabilite in apposito decreto, vengono introitate solo dopo le prestazioni di pilotaggio, peraltro assai ridotte data la natura volontaria del ricorso al servizio da parte delle navi in transito;

sulla necessità di rafforzare le azioni di monitoraggio attraverso un presidio permanente sono state avanzate richieste anche da parte della regione Sardegna,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere le iniziative necessarie ad agevolare e incentivare nelle acque di competenza dello Stato italiano l'istituzione di un servizio di pilotaggio permanente ed efficiente, prevedendo una postazione operativa avanzata sostenendo uno start-up operativo nell'immediato, attraverso un soggetto pubblico e pubblicizzando maggiormente la misura con le compagnie di navigazione e le agenzie marittime di tutto il mondo;

- 2) in alternativa al pilotaggio obbligatorio, a promuovere in sede internazionale, alcune misure di integrazione e rafforzamento dell'attuale regime del pilotaggio raccomandato, quali ad esempio:
- a) l'inserimento del pilotaggio raccomandato nelle procedure VTS;
 - b) la regolamentazione di limiti di velocità, tenendo conto dei parametri di velocità di sicurezza necessaria per la manovra della nave;
 - c) la previsione di un rafforzamento del servizio di guardia in plancia durante la navigazione nello stretto;
- 3) a valutare l'opportunità di assumere iniziative, nelle opportune sedi internazionali, volte a tutelare un'area di importanza ambientale e strategica nei traffici marittimi come quella delle Bocche di Bonifacio, mediante ulteriori e più specifiche misure protettive associate al riconoscimento come *Particularly Sensitive Sea Area* (Pssa) che garantiscano la sicurezza della navigazione e contestualmente la protezione dell'ambiente marino e degli ecosistemi vulnerabili, nonché per il rafforzamento del regime ispettivo nel primo stato di approdo delle navi che non rispettino tutte le misure associate per la protezione ambientale;
- 4) a valutare l'opportunità di introdurre l'obbligo di una notifica preventiva del transito di determinate tipologie di navi e di carichi, funzionale al sistema VTS, eventualmente opzionale e/o alternativa al ricorso al pilotaggio;
- 5) ad assumere iniziative per implementare il sistema di informazione sulle navi in transito nello stretto di Bonifacio, anche rafforzando gli accordi di collaborazione con lo Stato francese.
- (8-00118) « Deiana, Marino, Alberto Manca, Ilaria Fontana, Daga, D'Ippolito, Federico, Licatini, Maraia, Micillo, Ricciardi, Rospi, Terzoni, Varrica, Vianello, Vignaroli, Zolezzi, Braga, Burratti, Del Basso De Caro, Morgoni, Orlando, Pellicani, Pezzopane, Muroni, Fregolent, Occhionero, De Lorenzis, Termini, Barbuto, Luciano Cantone, Carinelli, Chiazzese, De Girolamo, Ficara, Grippa, Raffa, Paolo Nicolò Romano, Scagliusi, Serritella, Spesotto ».