

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

## 13<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

### 13° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 FEBBRAIO 1993

(Pomeridiana)

**Presidenza del Presidente GOLFARI**

#### INDICE

##### **Interrogazioni**

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 6
PARISI Vittorio ( <i>Rifond. Com.</i> ) .....	2, 6
RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i> .....	2

*I lavori hanno inizio alle ore 16,30.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due interrogazioni, entrambe presentate sullo stesso argomento dal senatore Parisi Vittorio. Ne do lettura:

PARISI Vittorio. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che il 2 settembre 1992 una delegazione della 13<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica si è recata nel comune di La Maddalena (Sassari) ove ha tenuto un'audizione con i rappresentanti delle forze politiche, sociali e delle associazioni;

che la 13<sup>a</sup> Commissione, in base a quanto acquisito in tale audizione, ha sottolineato l'opportunità di conoscere il parere delle popolazioni interessate sulla possibile realizzazione, d'intesa con le autorità francesi, di un parco internazionale delle Bocche di Bonifacio;

che la 13<sup>a</sup> Commissione ha sottolineato l'urgenza assoluta di vietare il transito di petroliere nelle Bocche di Bonifacio, si chiede di sapere:

se risponda a verità quanto apparso sulla stampa («Nuova Sardegna») circa la firma di un protocollo d'intesa tra Francia e Italia il 19 gennaio 1993 senza una adeguata consultazione delle popolazioni interessate e con il parere non favorevole espresso da alcuni esponenti politici locali;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza che tali notizie hanno creato vive preoccupazioni tra i maddalenini;

se tale protocollo preveda il divieto assoluto di transito delle petroliere, la cui pericolosità è stata confermata da recenti drammatici eventi come il naufragio nelle Shetland della petroliera «Braer»;

se non ritenga, ove la stampa abbia correttamente riferito, di aprire un'ampia consultazione delle popolazioni interessate.

(3-00363)

PARISI Vittorio. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che in data 13 gennaio 1993 lo scrivente ha rivolto al Ministro dell'ambiente una interrogazione (3-00363) circa il previsto incontro italo-francese sul Parco internazionale delle Bocche di Bonifacio;

che da notizie di stampa apparse dopo il 19 gennaio 1993 relative all'avvenuto incontro si apprende la costituzione di un comitato preposto alla progettazione di tale Parco;

che, sempre in base alle notizie di stampa, le popolazioni maddalenine non sono state in alcun modo consultate nemmeno in relazione alla costituzione di tale comitato,

si chiede di conoscere:

la composizione e i compiti di tale comitato;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che le popolazioni maddalene vadano coinvolte direttamente nell'intero procedimento di progettazione e realizzazione di tale Parco;

il testo dell'accordo italo-francese, sia relativamente al Parco, sia per quanto concerne il transito di navi a carico potenzialmente inquinante attraverso le Bocche di Bonifacio.

(3-00392)

RIPA DI MEANA, *ministro dell'ambiente*. Signor Presidente, onorevoli senatori, in risposta all'interrogazione n. 3-00363, rilevo di essere perfettamente edotto sugli esiti dell'audizione tenuta il 2 settembre 1992 alla Maddalena (Sassari) dagli onorevoli senatori di questa Commissione. A questa audizione, com'è noto allo stesso interrogante, senatore Parisi, è stato inviato un funzionario del Ministero dell'ambiente con il preciso compito di raccogliere tutti gli elementi tecnici che sarebbero utilmente emersi nel corso dell'audizione, oltre che, ovviamente, in funzione di supporto per la Commissione.

L'area dell'arcipelago - giova ricordarlo - è stata inserita tra le «aree marine di reperimento» in cui eventualmente istituire aree protette di valenza nazionale, così come previsto dall'articolo 36, comma 1, lettera n), della legge-quadro sulle aree protette (n. 394 del 1991) e come previsto altresì, ma solo come riserve naturali regionali, dalla legge regionale n. 31 del 7 giugno 1985 della regione Sardegna.

In tale occasione, nonostante le critiche emerse per l'ordinanza interministeriale di salvaguardia dell'isola di Budelli, sono emerse chiaramente le disponibilità e le aspettative della popolazione maddalena per un provvedimento di respiro più vasto, come appunto l'istituzione di un parco nazionale dell'arcipelago della Maddalena, tramite il quale raggiungere l'obiettivo della salvaguardia delle isole dell'arcipelago, coniugandolo con un progetto di sviluppo integrato che rivitalizzi il tessuto socio-economico dell'arcipelago, dando una risposta in prospettiva ad alcuni imminenti problemi occupazionali (mi riferisco soprattutto all'Arsenale, ma anche al turismo) e superando dunque logiche puramente vincolistiche.

Per quanto riguarda le notizie riportate dalla stampa, non posso non osservare che esse appaiono strumentali, in particolare a cose avvenute, poichè le intenzioni italo-francesi erano state annunciate alla stampa e ai media all'indomani della riunione tenutasi ad Aosta il 31 ottobre 1992, mentre la stessa CEE aveva deciso, in data ben antecedente e precisamente il 21 maggio dello scorso anno, sulla proposta dei due Governi e delle autorità regionali e locali di concorrere all'istituzione ed al cofinanziamento di un parco internazionale marino, nel quadro del programma europeo Intereg. Alla firma del protocollo, avvenuta poi - com'è noto - il 19 gennaio di quest'anno a Bonifacio, erano presenti, tra gli invitati ufficiali della delegazione italiana, le autorità sarde rappresentative di tutti i livelli istituzionali, nonchè le associazioni ambientaliste, alcune rappresentanze di categoria e la stessa stampa locale. A tutti costoro erano stati ovviamente anticipati i contenuti del protocollo e, pertanto, avrebbero potuto sollevare obiezioni ed eventuali riserve anche in sede di firma. Devo dire che le autorità che

rappresentavano la Sardegna non solo hanno firmato tale accordo, ma hanno anche preso la parola nel corso della cerimonia esprimendo consenso.

Il protocollo in questione, che è comunque una dichiarazione di intenti, prevede momenti di consultazione e di verifica, a livello di popolazioni locali, prima di assumere una qualsivoglia decisione in materia; ma laddove ciò non bastasse, si potrà far riferimento al testo stesso della legge-quadro che, per i parchi nazionali che ricadono nel territorio di regioni a statuto speciale, prevede l'intesa.

Il protocollo di intesa italo-francese è stato firmato, oltre che dai due Ministri dei rispettivi Stati, dalle autorità sardo-corse. Al punto 5 di detto protocollo è previsto che venga istituita, da ambo le parti, una struttura di orientamento e verifica, denominata «*comité de pilotage*» dai francesi e «comitato promotore» da noi, costituito da rappresentanti delle autonomie locali, della regione e dello Stato che avranno il compito di analizzare i problemi, orientare gli studi, condurre le inchieste pubbliche, affiancati di volta in volta da ricercatori, rappresentanti di categoria e amministratori.

Per l'Italia, la direzione degli studi e delle azioni dovrà essere autorizzata dalla regione autonoma della Sardegna e dalla provincia di Sassari (punto 6 del protocollo). Il gruppo di lavoro tecnico di parte italiana dovrà poi essere formato in Sardegna, su iniziativa dell'assessorato della difesa dell'ambiente della regione, che dovrà procedere in parallelo ai colleghi francesi, per gli aspetti di competenza. Il comitato italiano e quello francese, assieme ai gruppi tecnici, dovranno riunirsi congiuntamente e periodicamente.

Al punto 1.3 del protocollo è espressa, a lettere altrettanto chiare, la volontà dei due Stati di risolvere il problema del traffico marittimo civile di petroliere, gasiere e di navi da trasporto di sostanze chimiche nocive, tramite una totale interdizione, nel quadro di un negoziato bilaterale rispettoso delle norme di diritto internazionale, proprio come *conseguenza meditata dell'incidente della petroliera «Brauer» alle isole Shetland*.

Purtroppo, come è noto, da parte italiana vi è ancora la riserva del Ministro dei trasporti, ma riprenderò questo punto successivamente.

La stampa, che all'inizio non ha riportato in modo esauriente e completo le informazioni che ho ricordato, ha poi osservato che il Ministro dell'ambiente ha il dovere, stabilito per legge, di promuovere e indire ampie consultazioni prima che si decida del destino non solo degli abitanti della Maddalena, ma dei sardi in generale e delle loro risorse naturali ed economiche, che sono, del resto, importanti per tutti gli italiani.

La misura di interdizione del traffico nelle Bocche di Bonifacio interessa numerose petroliere, gasiere e chimichiere della flotta italiana. Il contrasto che è insorto è il seguente. Il Ministero della marina mercantile sostiene che le Bocche di Bonifacio, in quanto sono uno stretto, sono sottoposte al diritto marittimo internazionale che stabilisce che la natura degli stretti è quella di acque internazionali. Tuttavia, nel caso specifico, le misure delle acque territoriali internazionali non sarebbero tali poichè le acque territoriali francesi ed italiane nel punto più stretto delle Bocche di Bonifacio si sovrappongono.

Il Ministero della marina mercantile ritiene che l'organizzazione marittima internazionale non potrebbe indicare alle bandiere terze l'interdizione assoluta al passaggio, e che sarebbe preferibile che da parte italiana - al posto della interdizione assoluta stabilita dall'Intesa di Bonifacio e già disposta dall'Autorità francese a partire dal 15 febbraio scorso - venissero previste delle misure rafforzate di sicurezza per il trasporto di petroliere, attraverso l'introduzione di un limite massimo, per i navigli battenti bandiera italiana di 25 navi ogni anno sulla rotta Porto Torres-Civitavecchia. La giustificazione economica che viene adottata è che le navi in partenza da Porto Torres, che provvedono all'approvvigionamento delle centrali Enel e al relativo buncheraggio sulla costa tirrenica della penisola, in caso di interdizione assoluta dovrebbero percorrere una rotta più lunga dovendo circumnavigare le isole, con un conseguente aumento di ore di navigazione stimato tra le tre e le cinque ore e quindi con un incremento dei costi.

L'obiezione che ho insistentemente rappresentato al Ministro della marina mercantile e, lunedì scorso, anche al Presidente del Consiglio (che peraltro si è proposto di arbitrare questi pareri tra loro inconciliabili) è che la posta in gioco non è rappresentata da una definizione dei termini di diritto in materia di acque internazionali e di conti economici, bensì dalla esigenza di salvaguardare il vulnerabile ecosistema delle Bocche di Bonifacio, che, oltre ad essere delicatissimo e tra i più esposti del Mediterraneo, in caso di incidenti, sarebbe - come ben sappiamo - se non distrutto, certamente ferito in modo molto profondo.

L'altra osservazione che mi sono permesso di rappresentare al Presidente del Consiglio e al Ministro della marina mercantile è che, in tal caso, verrebbe coinvolta la credibilità a livello internazionale del Governo italiano, il quale, a distanza di molti giorni dalla data convenuta e dalla unilaterale decisione francese, non ha ancora onorato l'impegno assunto, pur avendo incaricato un proprio Ministro di firmare a Bonifacio l'intesa, di corredarla di un calendario e di seguirne con la dovuta attenzione l'evoluzione.

Oltre all'evidente difficile situazione in cui si trova il Ministro dell'ambiente, vengono coinvolte delle decisioni che non sono espressione solo di due Ministri o del Consiglio dei ministri, bensì del lavoro parlamentare (di cui il vostro è un caposaldo) e in sede locale della opinione formale della regione autonoma di Sardegna, nonché delle decisioni assunte nel corso di una riunione congiunta dei Consigli dell'ambiente, dei trasporti e della Comunità europea, tenutasi all'inizio di gennaio.

Dovendo rispondere alle critiche vivissime dei comitati francesi che ieri sera, tramite la *Agence France Press*, con una lettera aperta, si sono rivolti al Governo italiano per denunciarne l'ambiguità di condotta e dovendo replicare ad una - a mio avviso - non necessaria messa a punto del Ministero della marina mercantile riportata in un comunicato odierno sulle Bocche di Bonifacio nel quale vengono in parte sviluppate le considerazioni che ho testè esposto, ho ritenuto opportuno partecipare alla seduta odierna per rappresentare la delicatezza ed il merito di questo conflitto.

PARISI Vittorio. Ringrazio il Ministro per le considerazioni molto esaurienti e soprattutto per aver anticipato la risposta alla terza interrogazione che ho presentato sull'argomento: come giustamente ha osservato anche il Ministro, si tratta di un tema che trascende l'importanza locale.

Mi dichiaro soddisfatto soprattutto per il rilievo che viene dato al ruolo delle autonomie locali, in termini propositivi e di protagonismo, nell'elaborazione e nella programmazione di questo parco. Credo appunto che non vi sia stata una chiara comprensione - forse anche per colpa della stampa - delle preoccupazioni della popolazione maddalenina di essere non soltanto non consultata, ma in qualche modo esclusa dal progetto di tale parco. Avendo il Ministro dato assicurazioni in tal senso, esprimo quindi la mia soddisfazione.

Per quanto riguarda la delicata questione del transito delle petroliere, credo che il punto di forza delle argomentazioni è che la flotta petroliera italiana si trova in condizioni di mostruoso degrado. Insieme al senatore Boffardi, ho presentato un disegno di legge proprio su questo argomento, perchè la nostra flotta naviga con imbarcazioni ormai al limite del disastro. Non si può, come sempre, pensare di intervenire dopo che si è verificato un incidente: occorre agire preventivamente. E con tutti gli incidenti che sono già accaduti non è più tollerabile che la flotta petroliera navighi nelle vicinanze di zone protette. Questo non è un rilievo puramente economico, ma investe aspetti più generali. D'altra parte, sappiamo che il trasporto del petrolio è quello che nel settore incide meno sul costo del prodotto, proprio per una feroce economia in termini di profitto: adesso basta, è necessario tenere conto di altri risvolti!

Anche per la posizione che il Ministro ha assunto all'interno del Governo, credo si debba sostenere in maniera netta l'accettazione da parte del Governo italiano di quello che ormai costituisce un suo non opinabile dovere: ne viene coinvolto anche il buon nome del nostro paese. Siamo sempre indicati come la «pattumiera dell'Europa», uno dei paesi che ha saputo gestire meno correttamente il proprio patrimonio ambientale. Questo del divieto di transito della flotta petroliera nelle Bocche di Bonifacio costituisce allora un piccolo, ma significativo intervento. Sollecito quindi il Ministro a proseguire nella sua opera.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni.

*I lavori terminano alle ore 16,55.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOT.TSA MARISA NUDDA