

GREENPEACE

RAPPORTO DELLA CAMPAGNA MARE DI GREENPEACE ITALIA
LUGLIO 2010

DIVIETO DI BALENAZIONE

Sempre maggiore il degrado del Santuario dei Cetacei

UN PARCO DI CARTA

Per ammirare balene e delfini non è necessario andare dall'altra parte del mondo, ma è possibile osservarli anche nei nostri mari. In particolare nel Mar Ligure, nel triangolo compreso tra la Costa Azzurra, la Toscana e intorno alla Corsica, c'è una zona ricchissima di cetacei. In queste acque, dove per il confluire delle correnti si creano particolari condizioni che concentrano nutrienti e prede, vivono specie come la balenottera comune, il secondo animale al mondo per dimensioni (più piccolo solo della balenottera azzurra), il capodoglio, la stenella, il tursiope, e molti altri, che qui si riuniscono soprattutto durante il periodo estivo per alimentarsi.



Proprio per proteggere questo immenso patrimonio biologico, nel 1999 è stato siglato un Accordo tra Italia, Francia e Monaco per realizzare un Santuario dei Cetacei con una superficie di quasi 90.000 km². Da questo accordo, che impegnava solo i tre Paesi stipulanti, la valenza istituzionale del Santuario è cresciuta dopo che esso è stato inserito nel 2001 nell'elenco delle Aree a Protezione Speciale di Interesse Mediterraneo del Protocollo sulle Aree Protette (ASPIM) della Convenzione di Barcellona. Ciò rende il Santuario un'area protetta a livello internazionale, un interessante precedente giuridico per la tutela di ampie aree del

Mediterraneo, anche in acque internazionali.

Fin dagli inizi, Greenpeace ha criticato l'Accordo sul Santuario che non garantiva nessuna protezione reale dell'ecosistema e dei cetacei e i nostri timori si sono rivelati purtroppo fondati. Nonostante l'Accordo sia in vigore dal 2002, il Santuario, chiamato anche Santuario "Pelagos", è una vergognosa finzione: nessuna tutela specifica dell'area, nessun piano di gestione, nessun progetto coerente, nessun monitoraggio specifico, nessun controllo mirato. Insomma, quella che potrebbe essere una delle aree più importanti del Mediterraneo per la protezione dei cetacei, rimane solo un "parco di carta" e invece di valorizzare e proteggere questo patrimonio unico si lascia che il degrado e l'indifferenza lo distruggano poco a poco.

SEMPRE MENO CETACEI

Mentre le minacce aumentano, balene e delfini diminuiscono proprio in un'area che dovrebbe garantire le condizioni ideali per la loro conservazione. I dati raccolti da Greenpeace nell'Agosto del 2008 durante una crociera di studio condotta nel Santuario indicano una riduzione di circa il 50% delle stenelle rispetto alle stime degli anni Novanta, mentre sono state osservate solo un quarto delle balenottere attese¹.

Greenpeace è tornata nel Santuario l'estate scorsa per capire meglio cosa stia succedendo e svolgere ulteriori analisi nell'area. Purtroppo i dati e le preoccupazioni sembrano confermati: pochi cetacei e sempre più minacce.

¹ Vedi report: Balene a perdere. Greenpeace, febbraio 2009.

La nave ammiraglia di Greenpeace, la Rainbow Warrior ha navigato nelle acque del Santuario dei Cetacei dal 5 al 15 agosto 2009 ad una velocità costante di circa 7 nodi. In totale, sono stati percorsi 810 km in condizioni meteo marine positive (stato del vento \leq Beaufort forza 3) nella porzione occidentale (la parte più importante per la concentrazione di stenelle e balenottere) e nella porzione settentrionale (la parte meno studiata) del Santuario.

Per il monitoraggio dei cetacei, la Rainbow Warrior ha ospitato un team di scienziati indipendenti e volontari di Greenpeace. Le osservazioni sono state condotte durante le ore di luce da gruppi di tre osservatori che si sono alternati per periodi di due ore (per evitare che la stanchezza o l'abitudine diminuisse la loro attenzione). Ogni osservazione veniva inserita in un sistema di gestione dati collegato a un sistema di posizionamento satellitare (GPS).

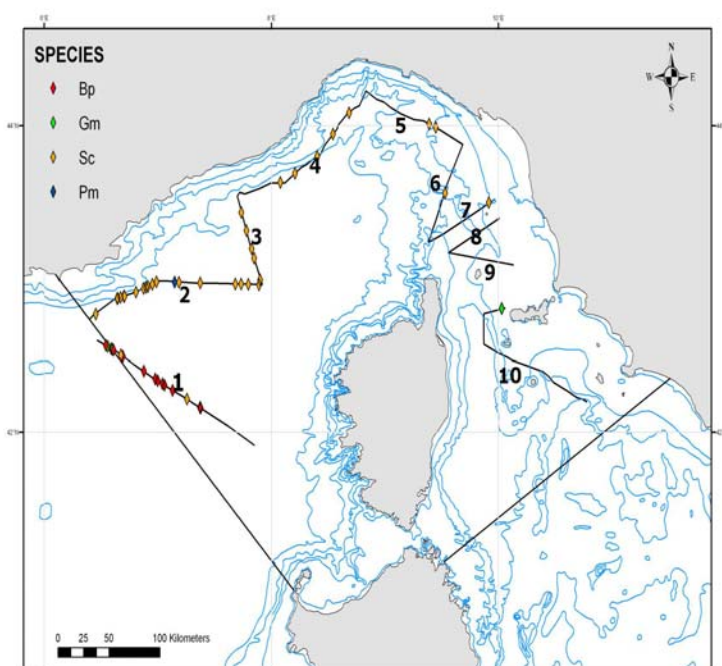


Figura 1: Transetti e specie osservate. Bp- Balenottera comune; Gm – Globicefalo; Sc- Stenella; Pm – Capodoglio.

Purtroppo anche in questa seconda crociera di studio nel Santuario abbiamo osservato ben poche balenottere comuni (principalmente lungo il bordo del versante occidentale del Santuario, facendo ipotizzare uno spostamento della popolazione in quest'area: vedi transetto 1 nella figura al lato). Le osservazioni di balenottere sono state solo 11 (vedi tabella 1), meno dell'anno scorso (12), nuovamente troppo poche per poter fare una stima di quante ne siano rimaste oggi nel Santuario rispetto a una popolazione di più di 900 esemplari stimata agli inizi degli anni Novanta.

Tabella 1: Specie osservate, numero di gruppi avvistati e composizione dei gruppi (2009, 2008 e 1992)

Specie	Numero di gruppi osservati nel 2009	Numero di gruppi osservati nel 2008	Numero di gruppi osservati nel 1992	Numero medio di esemplari per gruppo nel 2009	Numero medio di esemplari per gruppo nel 2008	Numero medio di esemplari per gruppo nel 1992
Stenella	34	37	70	9,8	7,5	22,5
Balenottera comune	11	12	53	1,3	1,08	1,5
Capodoglio	3	3		1	1	
Zifio	-	1		-	1	
Globicefalo	5	-	1	3,4		20
Delfino comune	2	-	2	1		21,5
Tursiope	1	-		1		

Le osservazioni di stenelle non ci permettono di fare una stima della popolazione, di cui pare comunque accertata una certa variabilità spazio/temporale, ma sembrano confermare la diminuzione del numero di esemplari per gruppo: se negli anni Novanta la media era di circa 22 delfini per gruppo, ne abbiamo trovati solo 7 nel 2008 e circa 9 nel 2009. Rarissimi sono stati invece gli incontri con specie quali il delfino comune o globicefali. Nel complesso i dati ottenuti sembrano confermare una rarefazione nel numero delle specie incontrate.



Questo purtroppo non sorprende. In assenza di misure concrete di tutela, infatti, attività incompatibili con la presenza di cetacei continuano e nuove minacce si profilano all'orizzonte, dall'inquinamento, all'aumento del traffico navale, al progetto di impianti industriali a rischio proprio nel bel mezzo del Santuario, che ad oggi resta una scatola vuota!

TROPPO TRAFFICO, E PERICOLOSO

Il Santuario è sede di un traffico navale molto intenso, per il quale purtroppo non è stata emanata alcuna regola. Le problematiche sono diverse, dal pericolo rappresentato dal passaggio di navi con carichi pericolosi, come le petroliere, all'aumento delle rotte effettuate da navi passeggeri che collegano regolarmente la costa Italiana e Francese, in particolar modo, con Corsica e Sardegna.

Nel periodo in cui eravamo nel Santuario abbiamo avuto modo di monitorare il traffico navale raccogliendo dalla Rainbow Warrior i dati trasmessi dal sistema AIS (Automatic Identification System), che le navi commerciali (ma non i pescherecci) devono tenere costantemente in funzione. Durante la navigazione nel Santuario abbiamo potuto registrare una media di circa 200 imbarcazioni al giorno! (vedi tabella 2) tra navi passeggero, cargo e tanker, presenti nell'area coperta dai nostri sistemi (è possibile che vi fossero più navi presenti nel Santuario ma che i loro segnali radio fossero schermati dalla Corsica durante la nostra navigazione nel settore orientale e poi occidentale del Santuario). Di questi la maggior parte erano navi passeggero e navi cargo, di cui circa 13 al giorno con sostanze classificate tra le più pericolose (categoria A del sistema AIS).



Tabella 2: Navi commerciali rilevate dal sistema AIS della Rainbow Warrior durante i giorni di navigazione nel Santuario dei Cetacei: numero totale e divise per categorie (Il segnale di una nave all'interno del Santuario è stato considerato una sola volta per giorno).

GIORNO	09 08 09	10 08 09	11 08 09	12 08 09	13 08 09	14 08 09
Navi veloci	3	3	4	5	4	3
Navi passeggeri	81	90	94	110	117	102
Cargo generici	37	47	65	72	73	63
Cargo, con sostanze pericolose categoria A	12	13	12	13	15	12
Cargo, con sostanze pericolose categoria B	1	1	2	2	3	3
Cargo, con sostanze pericolose categoria C	2	2	2	2	1	-
Cargo, con sostanze pericolose categoria D	1	1	2	1	-	-
Cargo totali	53	64	83	90	92	78
Tanker generici	17	26	25	29	27	29
Tanker, con sostanze pericolose categoria A	2	2	4	4	3	2
Tanker, con sostanze pericolose categoria B	1	1	1	1	1	1
Tanker, con sostanze pericolose categoria C	1	3	2	2	3	3
Tanker, con sostanze pericolose categoria D	1	1	1	1	1	1
Tanker totali	22	33	33	37	35	36
TOTALE NAVI	159	190	214	242	248	219

L'inquinamento causato da operazioni legate al trasporto di idrocarburi o altre sostanze pericolose, quali piccoli sversamenti, il lavaggio a mare delle cisterne, e persino scarichi illegali, può portare all'accumulo in molte specie marine, soprattutto in predatori ai vertici della catena alimentare, come i cetacei, di alti livelli di contaminanti nei tessuti, con conseguenze sul loro sistema immunitario e riproduttivo. Visto l'intenso traffico nell'area non stupisce che livelli significativi di contaminanti siano stati ritrovati proprio in esemplari di stenella e balenottera comune campionati nel Santuario!

A questo si aggiunge il costante pericolo di disastri ambientali, visto l'intenso traffico di carichi pericolosi. Il Santuario è stato oggetto del più grande disastro petrolifero del Mediterraneo (c.a. 2000.000 tonnellate di petrolio sversate nell'aprile del 1992 dalla petroliera Haven, davanti il porto di Genova) e nei suoi confini si trova uno degli stretti più pericolosi per la navigazione: le Bocche di Bonifacio, tra Corsica e Sardegna. Da anni Greenpeace lotta affinché venga adottato un adeguato piano di gestione del Santuario, che si occupi di regolare anche il traffico di carichi pericolosi e, in modo prioritario, delle aree più delicate, come le Bocche di Bonifacio. Proprio lo scorso giugno, Francia e Italia hanno finalmente firmato un accordo importante, con il quale si impegnano a formulare una proposta congiunta presso l'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI) per l'interdizione formale del passaggio attraverso le Bocche di Bonifacio di navi che trasportano carichi pericolosi indipendentemente dalla loro bandiera. Si tratta di un accordo storico per la protezione dell'ecosistema marino e una vittoria per Greenpeace, per la Sardegna e la Corsica. E' importante adesso che a questo accordo segua un preciso piano di attuazione per passare dalle parole ai fatti, e che queste misure entrino a far parte di un più ampio piano di gestione integrata che riguardi tutto il Santuario. Anche il traffico di petroliere e altri carichi pericolosi nel resto del Santuario va regolato, e sarebbe importante sviluppare un sistema di controllo del traffico e per le petroliere un'anagrafe del petrolio, per permettere di identificare più facilmente le imbarcazioni che lavano illegalmente le proprie cisterne in mare.

TRAGHETTI E NAVI VELOCI

Il Santuario è una zona con intenso traffico marittimo, in particolare di navi da trasporto passeggeri. Come visto in tabella 2 durante il periodo in cui la Rainbow Warrior ha navigato nel Santuario abbiamo registrato quasi 100 navi passeggero al giorno attraversare queste acque. C'è di tutto, dalle imbarcazioni da diporto che lungo le coste sfrecciano a velocità notevoli, a navi crociera o grandi traghetti che, talvolta, non sono da meno. I collegamenti di linea tra le coste italiane e francesi si sono intensificati, con aumento vertiginoso delle rotte soprattutto in estate. Alcuni di questi collegamenti sono effettuati da navi "superveloci" che sfrecciano nel Santuario a velocità che possono superare i 40 nodi! Già nel 2008 avevamo osservato un traghetto della linea Nizza- Calvi che transitava nell'area (teoricamente) più ricca di cetacei alla velocità pazzesca di 38 nodi!



Di nuovo durante il tour del 2009 (vedi foto) abbiamo avuto modo di documentare la grande nave veloce NGV Liamone, che effettuava collegamento tra Nizza e Aiaccio, sfrecciare a oltre 38 nodi nel bel mezzo del Santuario in direzione Corsica. Una nave superveloce di ultima generazione lunga ben 134m e con l'immagine di un delfino a prua: ironico disegno, visto che a tale velocità neanche il capitano più esperto sarebbe in grado di evitare la collisione con un cetaceo.

Proprio le rotte tra il continente e la Corsica sono state valutate come ad alto rischio di collisioni, in particolar modo con balenottere comuni. Come se non bastasse, l'estate scorsa il nostro sistema AIS ha potuto rilevare una media di ben tre navi veloci al giorno nell'area del Santuario da noi percorsa (vedi tabella 2).

Tale traffico rappresenta un fattore di disturbo molto intenso sia diretto che indiretto: le collisioni possono causare ferite molto gravi ai cetacei fino a provocarne la morte, mentre l'elevato traffico e i rumori emessi da queste attività possono alterare la distribuzione e il comportamento dei cetacei. Purtroppo nonostante ci troviamo in un Santuario, nessun limite di velocità è stato definito né tanto meno rotte prefissate che evitano aree dove balene e delfini sono soliti concentrarsi per alimentarsi.

Nel 2004 ben cinque compagnie di NGV (navi a grande velocità) lavoravano nel Mar Ligure attraversando ogni giorno la zona dove le balene sono solite raggrupparsi nel periodo estivo². Alcune di queste navi sono state fortunatamente trasferite negli ultimi anni su altre rotte, in quanto eccessivamente dispendiose per il consumo di carburante, a dimostrazione che per i collegamenti nell'area non vi è alcun bisogno di utilizzare questi mostri del mare. E' di febbraio la notizia che anche la sopra citata NGV Liamone non navigherà più nelle acque del Santuario³. E' necessario che adesso

² Piano di Gestione del Santuario per i Mammiferi Marini nel Mediterraneo "Pelagos" Versione provvisoria Aprile 2004 Pdg versione 17.

³ E' di febbraio la notizia che tale nave è stata destinata al collegamento tra le isole della Polinesia. Notizia reperibile al seguente indirizzo: <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=112048>

si fermi l'uso anche delle ultime navi superelevate rimaste⁴ e si regolamenti il traffico nel Santuario, limitando la velocità dei traghetti e sviluppando un sistema di allarme che permetta di rallentare e cambiare rotta in presenza di cetacei.

Ma i problemi legati al traffico delle navi passeggero non finiscono qui. Purtroppo un traffico così elevato causa anche problemi di inquinamento, e non solo da sversamento di oli e carburante, come ci si aspetterebbe...ma anche per lo sversamento in mare delle così dette "acque reflue" delle navi, ovvero i liquami che comprendono le acque di scarico provenienti da gabinetti, lavabi, etc. Le analisi delle acque superficiali condotte l'anno scorso nel Santuario sembrano confermare i dati raccolti nel 2008: il Santuario è una vera e propria fogna a cielo aperto!

UNA FOGNA A CIELO APERTO

Sulla base dei risultati dell'anno precedente, che avevano evidenziato come in alcuni punti le acque del Santuario fossero altamente contaminate da batteri fecali, nell'estate del 2009 abbiamo deciso di svolgere nuove analisi batteriologiche nel Santuario. Utilizzando la stessa metodologia⁵ abbiamo campionato acque superficiali a una distanza tra le 7 e le 20 miglia dalla costa, cercando di coprire con un campionamento a intervalli regolari la maggior parte della superficie del Santuario (vedi mappa). In totale abbiamo campionato acqua di mare in 28 stazioni (due prelievi per stazione).

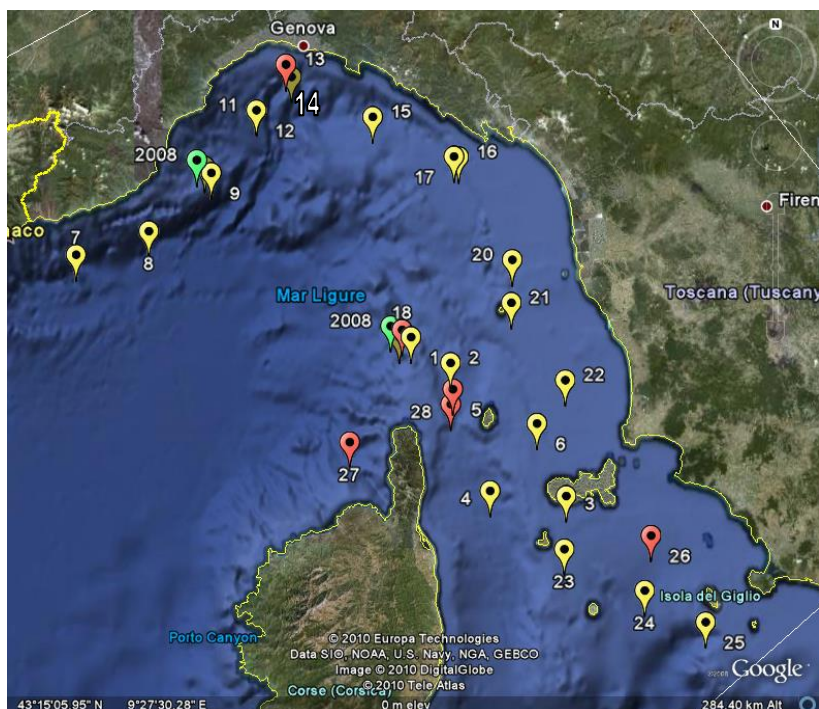


Figura2: Stazioni di campionamento delle acque superficiali per analisi batteriologica. In rosso i punti dove i campioni sono risultati altamente contaminati (estate 2009); in verde i punti dove nel 2008 era stata rilevata una pesante carica batterica.

⁴ Vi sono ancora navi veloci così dette EXPRESS che collegano la Corsica e la Sardegna. La Corsica Express II e III, per esempio, rilevate l'anno scorso dal nostro sistema AIS, collegano durante i mesi estivi Livorno e Piombino con Bastia. Si tratta di navi che possono raggiungere una velocità di 37 nodi!

⁵ Per una descrizione dettagliata della metodologia utilizzata per le analisi vedi report: Balene a perdere. Greenpeace, febbraio 2009. (pag.6)

I risultati delle analisi sono espressi in numero di colonie per 100ml di acqua filtrata. La tabella sotto (vedi Tabella 3) riassume i dati sulla localizzazione dei campioni e i valori della carica batterica che vi è stata riscontrata.

Tabella 3: Tabella riassuntiva dei dati del campionamento delle acque superficiali del Santuario dei Cetacei, estate del 2009 (carica batterica espressa in numero di colonie per 100 ml d'acqua). I valori delle stazioni n°13 (al largo di Genova), n° 5, 18, 27 e 28 (tutte al largo di capo Corso), e n°26 (al largo della marina di Grosseto) con concentrazioni elevate di coliformi e streptococchi fecali sono in neretto.

Stazione n'	Data	Latitudine	Longitudine	Distanza dalla costa	Coliformi totali n./100 ml	Coliformi fecali (<i>E. coli</i>) n./100 ml	Streptococchi fecali (Enterococchi fecali) n./100 ml
1	02 07 09	43° 14,8' N	09° 26,4' E	13,4 nM	26	16	8
2	02 07 09	43° 08,967' N	09° 38,00' E	12 nM	20	10	0
3	06 07 09	42° 39, 3' N	10° 11, 2' E	5 nM	0	0	0
4	07 07 09	42° 40, 983' N	09° 48, 667' E	13,5 nM	0	0	0
5	09 07 09	43° 03, 267' N	09° 38, 467' E	6,6 nM	900	850**	800**
6	10 07 09	42° 55, 267' N	10° 03, 2' E	8,10 nM	40	0	0
7	10 08 09	43° 33,919' N	7° 45,888' E	13,5 nM	0	0	0
8	10 08 09	43° 38,860' N	8° 08,068' E	14,4 nM	12	0	0
9	10 08 09	43° 51,343' N	8° 27,230' E	14,4 nM	0	0	0
10	10 08 09	43° 52,719' N	8° 25,269' E	11,5 nM	12	0	0
11	11 08 09	44° 04,827' N	8° 41,229' E	14 nM	0	0	0
12	11 08 09	44° 04,833' N	8° 41,175' E	14 nM	0	0	0
13	11 08 09	44° 13,191' N	8° 51,243' E	11,7 nM	400	300*	150*
14	11 08 09	44° 11,956' N	8° 52,017' E	13 nM	1	0	0
15	11 08 09	44° 02,8' N	9° 16,5' E	14 nM	6	4	0
16	11 08 09	43° 53,56' N	9° 42,225' E	11,5 nM	0	0	0
17	11 08 09	43° 53,706' N	9° 40,793' E	12 nM	0	0	0
18	12 08 09	43° 16,420' N	9° 23,771' E	15 nM	400	380*	160*
19	12 08 09	43° 14,806' N	9° 22,891' E	14 nM	20	14	0
20	12 08 09	43° 30,9' N	9° 57,4' E	14,5 nM	0	0	0
21	13 08 09	43° 21,6' N	9° 56,71' E	18 nM	0	0	0
22	13 08 09	43° 04,445' N	10° 12,077' E	16 nM	1	1	0
23	15 08 09	42° 27,753' N	10° 10,146' E	17 nM	10	12	0
24	15 08 09	42° 18,0' N	10° 33,6' E	15 nM	80	100	0
25	15 08 09	42° 10,45' N	10° 51,4' E	16,5 nM	2	2	0
26	24 08 09	42° 29, 95' N	10° 36,05' E	20 nM	>900	>900**	>900**
27	01 09 09	42° 52, 367' N	09° 07,367' E	8,8 nM	>900	>900**	>900**
28	03 09 09	43° 00,033' N	09° 37,733' E	7,5 nM	>900	>900**	>900**

* Questi valori superano i limiti fissati in Italia dalla precedente normativa sulle acque di balneazione - DPR 470/82 - pari a: 100 colonie/100ml d'acqua per i coliformi fecali e 100colonie/100ml d'acqua per gli streptococchi fecali.

** Questi valori superano anche i valori, recentemente stabiliti dal Decreto del 30 marzo 2010⁶, che fissano i limiti ammessi per la balneazione a 500 colonie/100 ml per *Escherichia coli* (coliformi fecali) e a 200 colonie/100ml per enterococchi intestinali (di cui fanno parte gli streptococchi).

Purtroppo, i risultati ottenuti confermano i nostri timori: in ben 6 delle 28 stazioni campionate è stata riscontrata una pesante contaminazione da coliformi e streptococchi fecali. Si tratta di batteri tipici degli scarichi fognari! In ben 4 dei 6 campioni con elevata carica batterica inoltre, i valori accertati sono talmente alti da superare addirittura i limiti fissati per la balneazione.

Tali limiti in realtà sono validi solo per le acque costiere, per questi batteri, infatti, non esiste una normativa precisa per le acque di alto mare, poiché si assume che qui non dovrebbero essere presenti. Questi microrganismi provengono infatti dalle deiezioni di

⁶ Decreto del 30 marzo 2010 del Ministro della Salute e del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (G.U. Serie Generale n. 119 del 24 maggio 2010). (ALLEGATO A)

origine umana e animale e la loro presenza indica che l'acqua è stata contaminata da scarichi fognari. In mare aperto questi microrganismi tendono a scomparire in breve tempo, in parte per l'alta diluizione determinata dalle correnti che creano un continuo rimescolamento, in parte per l'elevata salinità che determina la degradazione della membrana cellulare (per la pressione osmotica) e quindi della cellula stessa. Eppure, sei stazioni (la n. 5, 13, 18, 26, 27 e 28) hanno valori molto elevati, inattesi in altura.



La situazione critica evidenziata nel precedente campionamento pare quindi confermata. Nell'estate del 2008 poco meno del 10 per cento dei campioni analizzati era risultato positivo. Secondo i dati raccolti l'anno scorso parliamo di ben oltre il 20 per cento, e con la maggior parte delle stazioni che presentano una carica batterica di 2 o 3 volte superiore a quella riscontrata l'anno precedente: una vera e propria fogna a cielo aperto!

E se i limiti per la balneazione fossero validi anche in alto mare in ben il 14 per cento delle aree campionate all'interno del Santuario sarebbe assolutamente vietato fare il bagno.....ma allora perché permettiamo che balene e delfini continuino a nuotare in acque in queste condizioni?

Sicuramente se tali contaminazioni riguardassero le coste le proteste sarebbero notevoli.. ma in mare aperto nessuno dice nulla. Eppure in teoria quest'area dovrebbe garantire condizioni ottimali per la conservazione dei cetacei. E invece sono proprio i cetacei a rimetterci per questa diffusa situazione di degrado. Animali già immunodepressi perché sottoposti a alti livelli di inquinanti potrebbero facilmente sviluppare infezioni a causa di questi batteri. Si tratta, infatti, di patogeni opportunisti che frequentemente provocano gravi disturbi nei cetacei, e possono arrivare in particolari situazioni di stress a causarne anche la morte.



Un Santuario usato come una discarica?

Il campionamento delle acque superficiali ha inoltre evidenziato che vi sono delle aree in alto mare nel Santuario particolarmente critiche: ben 4 (la n° 5, 18, 27 e 28) delle 6 stazioni contaminate si trovano al largo di Capo Corso.

In particolare la stazione di campionamento n. 18 si trova esattamente nella stessa area (15 miglia a nord di Capo Corso) dove già nel 2008 avevamo trovato alti livelli di carica batterica⁷. Il fatto che a distanza di un anno si ritrovi un'elevata contaminazione negli stessi punti sembra indicare che non si tratta di un evento sporadico, ma di un

fenomeno persistente, per lo meno in estate. Tale scoperta è particolarmente preoccupante se pensiamo che ci troviamo in un'area molto importante del Santuario per il passaggio di specie pelagiche come la balenottera comune o le stenelle.

Per spiegare il fenomeno potremmo pensare all'andamento delle correnti, che tendono a confluire nell'area e che potrebbero portare a una concentrazione della carica batterica, ma è improbabile, vista la distanza dalla costa, che questi batteri arrivino da scarichi fognari terrestri. D'altra parte, è questa una delle aree più trafficate del Santuario, al centro delle rotte che collegano la terra ferma con le isole maggiori, e che l'estate è proprio il momento in cui aumenta la presenza di navi da crociera e traghetti per la stagione turistica.

Anche se abbiamo evitato di prelevare campioni in tratti di mare in cui erano evidenti scie di imbarcazioni in transito (e il campionamento era effettuato con un gommone portato a distanza di sicurezza dalla nave) è possibile (ma va confermato) che i batteri siano stati scaricati qualche ora prima da grandi navi passeggeri. E' verosimile che le navi passeggero scarichino nel Santuario le proprie "acque reflue" (anche dette "liquami", o acque di scarico) e che vi siano particolari aree – come quella da noi individuata a nord di Capo Corso – che, trovandosi oltre il limite delle 12 miglia, e quindi fuori dalle acque territoriali, siano utilizzate come vere e proprie discariche dalle navi di passaggio. La normativa internazionale che regola l'inquinamento da rifiuti prodotti dalle navi (Convenzione Marpol 73/78) prevede infatti che le acque reflue (Annesso IV)⁸ possono essere scaricate in mare senza alcun tipo di trattamento una volta superato il limite delle 12 miglia. Quello che è scandaloso è che ciò sia permesso anche in un Santuario dei Cetacei: purtroppo non vi sono norme speciali che regolano lo scarico delle acque reflue nelle zone d'alto mare comprese nei limiti di quest'area marina protetta. Così ancora una volta sia dentro che fuori del Santuario valgono le stesse regole.

Quello che manca, inoltre, è uno stretto controllo per garantire che le poche norme che vi sono siano rispettate. Ben tre dei campioni contaminati sono stati infatti

⁷ La stazione n°10 campionata nel 2008 a 16 miglia da Capo Corso presentava livelli pari a 160 colonie di coliformi fecali e 200 di streptococchi fecali per 100ml.

⁸ Convenzione MARPOL 73/78, Annex IV: Prevention of Pollution by Sewage from Ships. Vedi sito IMO: : http://www.imo.org/conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#garbage

prelevati in acque sotto il limite delle 12 miglia dove lo scarico di acque reflue non trattate è proibito: sempre secondo la Convenzione Marpol infatti le acque reflue possono essere scaricate in mare oltre le tre miglia solo se sminuzzate e disinfettate con sistemi approvati dall'amministrazione competente. Proprio per questo tutte le navi passeggero con una stazza lorda di oltre 400 tonnellate e che trasportano più di 15 persone sono obbligate ad avere o un sistema di depurazione delle acque reflue o un sistema per disinfettarle o un serbatoio per accumularle.

Tutte queste norme sono state recepite dalla Comunità Europea, e quindi anche dall'Italia con il Decreto Legislativo n. 182 del 24 giugno 2003⁹ relativo agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico. In tale decreto viene esplicitato l'obbligo per tutte le navi entranti in porti italiani sia di compilare un modulo di notifica relativo ai rifiuti della nave sia di conferire tali rifiuti all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto. Nonostante l'aggiornamento della norma (Decreto dell' 1 luglio 2009 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) preveda l'inserimento in tale modulo delle acque reflue, viene ribadito che "le acque di scarico possono essere scaricate in mare conformemente alle regola 11 dell'Allegato IV del protocollo MARPOL 73/78"¹⁰: nessun cenno viene fatto a eventuali restrizioni a tali norme per quelle navi che effettuano servizi di linea in aree marine protette, come il Santuario.

Bisognerebbe adesso prelevare una serie di campioni con una certa frequenza anche durante il resto dell'anno per verificare se questi batteri sono presenti solo nel periodo estivo quando è verosimile un aumento del traffico marittimo, ovvero se la distribuzione di questi coliformi è legata ad altri fattori.



In ogni caso, l'ipotesi di gran lunga più verosimile (escludendo l'origine "terrestre") è che la contaminazione organica riscontrata nel Santuario sia causata dagli scarichi di grandi navi adibite al trasporto di passeggeri.

Purtroppo, non esiste alcun programma (nemmeno in ipotesi...) di monitoraggio dell'inquinamento chimico o organico che sia specifico per il Santuario dei Cetacei, né viene attuato alcun piano di gestione che prenda in considerazione questa, o altre, problematiche del Santuario.

NESSUNA GESTIONE NESSUNA TUTELA

Il problema del Santuario è proprio l'assoluta mancanza di esecuzione di un piano di gestione. Dopo quasi dieci anni, nessuna misura concreta è stata sviluppata per proteggere i cetacei e il loro habitat. I rischi osservati nel 2008 e confermati dalle

⁹ <http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/testi/03182dl.htm>

¹⁰ <http://www.ram.minambiente.it/documents/Leggi,%20Decreti%20e%20Direttive/Decreti/Decreto%20Min.%20del%201%20luglio%202009%20-%20impianti%20portuali.pdf>

osservazioni del 2009 persistono, e nonostante le Parti dell'Accordo siano state più volte informate della situazione di degrado del Santuario, si continua a non fare nulla.



Il Piano di Gestione del Santuario commissionato dalle Parti e elaborato nel lontano 2004, è stato approvato alla Conferenza delle Parti Contraenti del 15 settembre del 2004, ma non è stato mai nemmeno lontanamente applicato. In tale piano veniva fatto presente come vi fosse necessità di sviluppare attività di monitoraggio per raccogliere informazioni precise sulle popolazioni di cetacei e sviluppare adeguate misure di gestione. In particolar modo, rispetto al traffico navale si parlava di raccogliere più informazioni possibili sul traffico e le problematiche a esso legato e sviluppare una serie di raccomandazioni per limitare i rischi, addirittura menzionando la possibilità di far classificare il Santuario, o parte di esso, come PSSA (Area Marina Particolarmente Sensibile)¹¹ dall'OMI (Organizzazione Marittima Internazionale). Purtroppo nessuno di questi processi è mai stato attivato e non è mai stata sviluppata alcuna norma per la gestione di queste problematiche!

L'anno scorso all'ultimo incontro delle Parti tenutosi a novembre, sembrava che finalmente fossero stati fatti dei passi avanti: gli Stati parte dell'Accordo avevano infatti approvato dieci raccomandazioni per affrontare le principali problematiche del Santuario. Tra queste una in particolare sul traffico marittimo¹², che chiede al Segretariato di realizzare un dossier per la candidatura del Santuario a PSSA.

Nonostante si tratti di vere e proprie disposizioni concordate tra gli Stati che dovrebbero mettere in atto i meccanismi necessari per attuarle, dopo ben 8 mesi passati dall'incontro nulla è ancora stato fatto. Dobbiamo pensare ancora una volta che si tratti solo di buone intenzioni? Sicuramente tutto è stato rallentato anche dal fatto che da gennaio il Segretariato, ovvero l'organo preposto a amministrare il Santuario, semplicemente non c'è più. Si tratta di un vero e proprio scandalo: da più di sei mesi il Santuario è privo di una guida. Il nostro Ministero dell'Ambiente infatti da mesi non garantisce al Segretariato né una sede né il supporto giuridico dovuto ai sensi degli accordi tra le Parti. Sembrava che a marzo la situazione si fosse sbloccata e dovesse finalmente essere garantito un contratto al nuovo Segretario del Santuario: ad oggi invece niente è stato fatto e le risoluzioni rimangono l'ennesimo pezzo di carta che certifica l'incapacità di Italia, Francia e Monaco di passare dalle parole ai fatti.

¹¹ Piano di Gestione del Santuario per i Mammiferi Marini nel Mediterraneo "Pelagos" Versione provvisoria Aprile 2004 Pdg versione 17. pag.58

¹² Allegato 6: raccomandazione sul traffico marittimo. Stralcio del verbale della COP IV 18-20-21 ottobre 2009, Monaco. Raccomandazioni adottate.

Viene quindi spontaneo chiedersi quanti soldi sono stati spesi fin'ora per non fare nulla, per finanziare una "scatola vuota", per pagare le riunioni delle Parti, del Comitato di Pilotaggio del Santuario e organizzare e mantenere (a Genova) la sede di un Segretariato che al momento non è neanche operativo.

COSA CHIEDIAMO

Greenpeace chiede che finalmente si approvi e metta in atto, in modo trasparente e partecipato, un piano di gestione del Santuario che ne garantisca la reale tutela. Francia e Italia hanno recentemente dimostrato di voler proteggere il Mediterraneo sancendo un accordo per la protezione delle Bocche di Bonifacio: non si devono fermare qui. E' importante che tali misure di protezione vengano inserite in un più ampio piano di gestione che protegga tutto il Santuario, un piano che aspettiamo da 10 anni.



I piani di intervento approvati all'ultimo incontro delle Parti sono un buon primo passo, è fondamentale che adesso le Parti li trasformino in tempi brevi in concreti progetti di lavoro.

In Italia in particolare, considerata anche l'inerzia del Ministero dell'Ambiente che in tutti questi anni ha fatto ben poco per gestire l'area, è ora che siano le Regioni che si affacciano sull'area a prendere l'iniziativa per tutelare un patrimonio da cui esse stesse dipendono. Tutelare le acque del Santuario non vuol dire solo tutelare i cetacei, ma garantire la salute di un ecosistema e di un mare da cui dipende l'economia delle comunità costiere, dal turismo alla pesca alle possibili attività, come il whale watching, che potrebbero essere potenziate e, se sviluppate nel modo giusto, trasformerebbero la tutela ambientale in un importante fonte di reddito. L'esperienza delle Bocche di Bonifacio dimostra che gli Enti Locali (Regioni, Province e Comuni) possono avere un ruolo importante nel promuovere la protezione del mare, anche per gli ovvi interessi locali di tutela dell'economia locale.

La prima misura, e la più urgente, deve risolvere il problema della contaminazione batterica nel Santuario: tutte le navi con servizio passeggeri (come traghetti e navi da crociera) che transitano nel Santuario, se non posseggono sistemi di trattamento per le acque reflue, devono essere obbligate a scaricare in porto i reflui (per successivo conferimento agli impianti di depurazione), come attualmente avviene per le acque di sentina.

Siamo convinti, infatti, che vi sia la possibilità/necessità di intervenire sul settore, anche sulla base di esperienze all'estero. Ad esempio, nel Mar Baltico per ridurre il problema dello scarico delle acque reflue delle navi passeggeri (che rischiava di generare un impatto negativo su un bacino relativamente "chiuso") i porti di Helsinki, Stoccolma e San Pietroburgo hanno sviluppato adeguati sistemi di depurazione/smaltimento per i liquami delle navi utilizzati senza costi aggiuntivi (i costi sono inclusi nelle tariffe portuali) dalla maggior parte delle navi facenti scalo in

tali porti: chiaro esempio di una produttiva collaborazione tra enti locali e compagnie. Inoltre è stata recentemente presentata una proposta all'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) dagli stati che si affacciano su questo bacino per far diventare il Baltico un' Area Speciale per quanto riguarda lo scarico di liquami regolato dall'Annesso IV della MARPOL e vietarvi lo scarico di ogni acqua reflua proveniente da navi in transito¹³.

Riteniamo che l'esperienza del Baltico sia da approfondire e che sia urgente trovare una soluzione.

In Italia, Greenpeace ha già fatto presente la problematica al Ministero, ha scritto alle Regioni affinché vengano sviluppate le adeguate strutture nei porti, e sta iniziando a dialogare su tali tematiche con le principali compagnie di navi passeggeri interessate, in particolar modo quelle che gestiscono i traghetti che effettuano collegamenti regolari nel Santuario. Non possiamo aspettare che tutto il Santuario si trasformi in una fogna e i delfini si ammalinino prima che si faccia qualcosa.

¹³ HELCOM Baltic Cities Summit: "Reaching Good Environmental Status of the Baltic Sea through local actions" Moscow, 18 May 2010, In connection with the HELCOM Ministerial Meeting 2010 Disponibile: <http://www.helcom.fi/stc/files/Moscow2010/BalticCitiesSummit/Questions%20for%20discussion%20at%20the%20HELCOM%20Baltic%20Cities%20Summit.pdf>