

COMLOTTO IN ALTO MARE

Fin dall'inizio Greenpeace ha denunciato come il rigassificatore che l'impresa OLT vuol piazzare nel Santuario dei Cetacei, al largo della foce dell'Arno, sia un esperimento pericoloso. E i recenti sviluppi ce ne danno conferma. Che sia un esperimento, lo confermano le numerose modifiche progettuali che continuano a rendersi necessarie: nessuno ha mai costruito un "mostro" come questo e nessuno ha idea dei problemi relativi alla sicurezza (ambientale, ma anche per i lavoratori a bordo) per questo tipo di impianto. Che l'esperimento sia pericoloso lo dimostrano invece le numerose ammissioni (e omissioni) delle varie procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che di recente si sono arricchite di un documento di Verifica di Assoggettabilità alla VIA del progetto OLT che conferma i peggiori timori sulla superficialità e l'incompetenza (o la malafede?) di chi dovrebbe tutelare la nostra salute e quella degli ecosistemi.

UN PO' DI STORIA

Nel 2007 Greenpeace aveva presentato un ricorso al TAR contestando la legittimità di questo progetto. L'autorizzazione dell'impianto era, infatti, stata concessa il 23 febbraio del 2006, senza che nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) fossero valutati correttamente rischi ambientali inaccettabili¹. In seguito Greenpeace aveva anche scoperto le prove di un clamoroso falso in atto pubblico: il Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che autorizzava l'impianto mentiva nell'affermare che il Comitato di Pilotaggio del Santuario dei Cetacei aveva espresso un parere positivo sulla compatibilità tra rigassificatore e Santuario². Nel 2008 il TAR della Toscana aveva dato ragione a Greenpeace e comunità locali e annullato l'autorizzazione all'impianto.

Purtroppo i lavori per la costruzione di questo mostro sono iniziati nel 2010, dopo una sentenza definitiva del Consiglio di Stato che, mentendo spudoratamente, rigetta la previa sentenza del TAR. Per protestare contro questo scandalo a marzo del 2010 tre attivisti di Greenpeace si erano arrampicati sulla gru della nave impegnata nei lavori al largo della costa tra Pisa e Livorno, bloccandone le attività per un'intera giornata. In questa occasione Greenpeace aveva chiesto al ministro dell'Ambiente l'On. Stefania Prestigiacomo, di fermare questo scandalo e dimostrare di voler davvero tutelare il Santuario dei Cetacei.

Purtroppo ad oggi la costruzione del primo sito industriale nel bel mezzo di un'area protetta (l'Italia si è impegnata a proteggere l'area del Santuario dei Cetacei con una legge del lontano 2001!), va avanti. A nulla sono servite le nostre denunce o l'incontro con l'allora Direttore Generale del Ministero, dott. Aldo Casentino: ad oggi nulla è cambiato, a parte il fatto che lo stesso progetto del rigassificatore è stato modificato.

UN PROGETTO CHE NON STA IN PIEDI

La OLT Offshore LNG Toscana ha presentato in data 13 aprile 2010 una domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) in relazione a una serie di modifiche progettuali apportate al terminale. Dopo aver esaminato la nuova documentazione presentata dalla OLT, la Commissione Tecnica del Ministero dell'Ambiente e

¹ Vedi: Un rigassificatore off-shore nel santuario dei cetacei
<http://www.greenpeace.org/italy/ufficiostampa/rapporti/gas-pisa>

² Vedi: Falso: la vera storia del parere sulla compatibilità del Santuario dei Cetacei con il rigassificatore OLT <http://www.greenpeace.org/italy/ufficiostampa/rapporti/falso-rigassificatore-olt>

17 febbraio 2011

della Tutela del Territorio e del Mare a settembre *"ha espresso parere positivo riguardo all'esclusione della procedura VIA"*³ delle modifiche del progetto del rigassificatore.

Il progetto della OLT, autorizzato nel lontano 2006, viene quindi modificato senza che venga fatta alcuna ulteriore valutazione di impatto ambientale e quel che è peggio il contenuto del parere della Commissione Tecnica non fa che confermare i timori di chi ha verificato l'inconsistenza della VIA realizzata nel 2004. Ma andiamo con ordine...

Le modifiche progettuali proposte dalla OLT al progetto già valutato, sono diverse. E in parte sembrano derivare dalle difficoltà progettuali riscontrate da SAIPEM, che sta "realizzando" la nave deposito/rigassificatore con notevoli problemi ingegneristici: lo scorso settembre dalla stampa abbiamo appreso che il modulo di rigassificazione, che avrebbe dovuto essere caricato a bordo di una nave da trasposto di Gas Naturale Liquefatto (LNG) *"è risultato più pesante di oltre cento tonnellate"*.⁴ Tale sovraccarico posticiperà la consegna del nuovo terminale, i cui lavori sono già in ritardo. Insomma, non sanno che pesci pigliare e il sospetto è che la OLT si faccia autorizzare "ex post" le modifiche che è costretta ad adottare.

Tra l'altro, nessuna delle "modifiche" richieste da OLT sembra affrontare una questione cruciale che, a quanto pare, non interessa a molti: le operazioni di travaso di gas liquefatto tra due navi erano vietate per motivi di sicurezza fino al giorno in cui è stata concessa l'autorizzazione al rigassificatore OLT⁵. Non sono mai state rese note le meraviglie della tecnica che, con un colpo di spugna, adesso rendono quest'operazione una tranquilla routine. È certo che il potenziale esplodente del gas liquefatto "lavorato" nel rigassificatore è elevato e che uno sversamento in mare potrebbe innescare un'esplosione devastante. A rafforzare i nostri timori le criticità evidenziate dalla Commissione di Esperti Internazionali, chiamati dalla Regione Toscana a esprimere un giudizio sul Rapporto di Sicurezza dell'impianto. Tra le problematiche evidenziate c'è proprio l'assenza di prove sulla resistenza dei bracci di carico in condizioni di movimento dinamico massimo. La Commissione parla di *"tecnologie nuove non collaudate, e pertanto necessitano di ulteriore e dettagliata considerazione"*. E non rassicura certo il fatto che lo stesso Comitato Tecnico Regionale, incaricato di dare un parere finale a riguardo, abbia deciso di rinviare tutta la documentazione alla OLT per chiedere ulteriori verifiche e chiarimenti. Proprio per fare chiarezza sulla sicurezza dell'impianto Greenpeace ha chiesto, in data 07 febbraio, ai sindacati (CGIL, CISL, UIL, UGL Toscana) di intervenire. È ora che sia reso noto il parere⁶ che ha permesso l'improvvisa, e sospetta, declassificazione del rischio di questo tipo di operazioni.

È chiaro che questo rigassificatore è un progetto che non sta in piedi: un impianto che verrà testato per la prima volta davanti la costa tra Pisa e Livorno senza che siano state fornite le dovute garanzie di sicurezza per i lavoratori e per l'ambiente.

LE BUGIE VENGONO A GALLA

Il documento di Verifica di Assoggettabilità alla VIA del 16 settembre 2010 conferma alcune criticità che Greenpeace aveva già segnalato nel rapporto "Un rigassificatore off-shore nel Santuario dei Cetacei", pubblicato a gennaio 2007, dove mettevamo in evidenza l'esistenza di rischi ambientali inaccettabili, che la VIA non ha nemmeno considerato.

³ Parere n. 529 del 16.09.2010. Commissione Tecnica per la verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e de Mare. Progetto: Verifica di Assoggettabilità alla VIA. Terminale di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane. Proponente: OLT Off shore LNG Toscana S.p.A.

⁴ 23 settembre 2010. G. Frati. Olt, slittano i tempi di consegna. Corriere di Livorno.

⁵ Il 23 febbraio 2006, giorno di autorizzazione del rigassificatore off shore della OLT, viene pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.45 il Decreto del 6 febbraio 2006 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti autorizza l'allibito, ovvero il travaso, di gas metano tra due navi (allibito di LNG da nave ancorata a nave libera) modificando il decreto del Ministro della marina mercantile del 3 maggio 1984 che vietava l'allibito di metano ed altre sostanze pericolose. Vedi: http://www.ambientediritto.it/Legislazione/Sicurezzaalavoro/2006/dm_6feb2006.htm

⁶ Parere del Gruppo di lavoro merci pericolose in base al quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avrebbe autorizzato con il D.M. 6 febbraio 2006 (GU n. 45 del 23-2-2006) l'allibito di gas metano.

In breve, la Commissione Tecnica del Ministero conferma:

- la presenza di cloro negli scarichi dell'impianto, ignorata nella VIA fornendo finalmente alcune indicazioni sui quantitativi utilizzati e "menzionando" la pericolosità potenziale di tali rilasci. Che queste stime siano realistiche è da verificare;
- i rischi connessi alla presenza di un notevole flusso di acqua (fredda e clorata) che viene emesso dall'impianto stesso: si accenna ad una riduzione della differenza termica tra effluente e corpo ricevente in termini positivi ma, ancora, non si effettua alcuna valutazione di rischio;
- l'assenza di analisi sulla rumorosità dell'impianto industriale e sul suo impatto sulle popolazioni di cetacei residenti e migratori, prevedendo un monitoraggio ex-post che non servirà a molto: chi chiude un impianto del genere dopo che è entrato in funzione?

QUANTO CLORO NEL SANTUARIO?

Il decreto VIA/DEC/DSA/01256 del 2004 mentiva spudoratamente sulla composizione del refluo che sarebbe stato immesso in mare dal rigassificatore, non menzionando - nel paragrafo sugli scarichi del sistema (pag. 17 del decreto VIA) - la costante presenza di ipoclorito e derivati. Eppure, il decreto specificava (pag. 9) che sarebbe stato utilizzato un "impianto ad ipoclorito di sodio (NaClO) per la pulizia degli scambiatori ad acqua di mare (vaporizzatori GNL e condensatori di caldaia)" nonché un "sistema di zavorra ad acqua di mare per mantenere un pescaggio costante del terminale con relativo sistema antivegetativo ad ipoclorito di sodio, come quello utilizzato per gli scambiatori di calore". Greenpeace aveva espresso forti perplessità sull'utilizzo di cloro negli impianti del rigassificatore. Oltre ad un effetto letale immediato (la varechina in fondo serve ad uccidere gli organismi planctonici per prevenire la formazione di concrezione negli impianti della nave) l'immissione in mare di cloro comporta anche la formazione di composti organo-clorurati, come i trialometani, che sono tossici, mutageni e non facilmente biodegradabili. Il tutto in una zona di mare "protetta", come dovrebbe essere il Santuario dei Cetacei.

Fin dall'inizio abbiamo denunciato l'assenza di stime precise sui quantitativi di ipoclorito di sodio utilizzati, un problema che il Parere dello scorso settembre sembra finalmente "risolvere" fissando (punto 5.c) un limite massimo di ipoclorito di sodio in uscita dal terminale "non superiore ai 10 Kg/giorno nel caso di funzionamento con due rigassificatori" e "di 13 Kg/giorno nel caso di funzionamento con tre rigassificatori", con un totale annuo di ipoclorito di sodio immesso in mare che non dovrebbe superare le 3.6 tonnellate. Ecco quindi miracolosamente venire fuori dei numeri - molto importanti - su una produzione di cloro-derivati che la VAS Regionale (Vol. II, Parte III, pag. 169) considerava poco significativi, e la VIA non ha mai valutato.

D'altra parte, se questa immissione di cloro (con immediata formazione di cloroderivati...) fosse innocua, perché mai il Parere richiede (pag. 36, punto 5.) che "dovrà essere predisposto un monitoraggio in continuo della portata, della temperatura e del contenuto di ipoclorito di sodio sia alla presa che allo scarico a mare dell'acqua di mare necessaria alla rigassificazione"? In base a quali studi vengono adesso definiti limiti al cloro da scaricare in un Santuario dei Cetacei? Qual è il quadro normativo di riferimento utilizzato? Quali sono gli impatti previsti e valutati? E, soprattutto, quali sono i modelli di dispersione di questo pericoloso refluo?

Vale la pena ricordare che l'uso di ipoclorito di sodio come antifouling per evitare le incrostazioni di vari organismi è stato messo in discussione addirittura nelle aree portuali, già fortemente degradate, come nel caso di Brindisi⁷ e che il rilascio in mare di composti organo alogenati, fra cui quelli a base di cloro, è da tempo vietato dal Protocollo dumping della Convenzione di Barcellona, in vigore dal 1978.

⁷ Il terminale GNL di Brindisi: valutazione degli effetti dello scarico di acqua fredda e clorata sull'ecosistema marino-costiero. Prof. G. Marano. http://www.provincia.brindisi.it/Down/Ing/Parte-2_SIA/Sez-C_Q.Ambientale/Appendici/Amb-Appendice_C.pdf

CHI SI FIDA DELLA OLT?

Ovviamente, la Commissione del Ministero, che impone alla OLT di monitorare il cloro in uscita dall'impianto, della OLT si fida poco. Anche noi.

Soprattutto perché la OLT stessa chiede di aumentare i volumi degli scarichi. Le ultime modifiche al progetto implicano infatti in condizioni medie di funzionamento l'utilizzo di una maggior quantità d'acqua: si legge di un "*certo incremento della portata massima prelevata e scaricata*" di acqua di mare (p. 20, e pag.29) utilizzata per le fasi di raffreddamento e rigassificazione.

Che questo porti a un aumento delle quantità di cloro sversate in mare non è impossibile: basta mantenere costante la concentrazione e, aumentando il flusso, aumenta anche il cloro che finisce nel Santuario dei Cetacei. Un timore che sembra essere condiviso dalla stessa commissione tecnica visto che nel documento di Verifica di Assoggettabilità si evidenzia che "*OLT si impegna a mantenere inalterata la massa di cloro libero scaricato a mare rispetto a quanto dichiarato in sede di VIA*" (pagina 20, e p. 34), scarico che nel nuovo progetto avverrà "*mediante un unico collettore*" che originerà un flusso di dimensioni ancora non chiare ("un certo incremento..."), di cui non è mai stata seriamente valutata la dinamica.

LA SCOPERTA DELL'ACQUA FREDDA

C'è un'altra modifica che riguarda le nostre precedenti osservazioni al progetto e che apre scenari interessanti: la OLT ha chiesto (e ottenuto, senza alcuna valutazione di impatto ambientale) di modificare lo scarico a mare delle acque di raffreddamento dell'impianto, le stesse sottoposte al "monitoraggio" di cui sopra.

Quel che appare interessante è che la modifica in questione si accompagna alla riduzione della differenza di temperatura (delta termico) tra l'acqua di mare (prelevata per il raffreddamento) e gli scarichi della nave (clorati...) che è stata ridotta da -7°C a un valore che potrebbe variare tra -5 a -2 °C. È interessante notare che la Commissione del Ministero adesso ammette che ciò porterà "*oggettivi miglioramenti del fenomeno dispersivo che appare sensibilmente più limitato e contenuto*".

Ma allora, come mai nella VIA del 2004⁸ questo "fenomeno dispersivo" era stato considerato "*ben limitato e confinato*" con effetti sull'ecosistema marino che potevano essere considerati "*di entità non significativa*"⁹? Mentre, adesso, la Commissione del Ministero ci informa (pag. 29) che le modifiche previste consentiranno "*una riduzione dei potenziali effetti sull'ambiente marino dello scarico*".

Pare evidente che la VIA del 2004 ha mentito spudoratamente, ma anche adesso non abbiamo alcuna valutazione delle dinamiche, e quindi dei rischi che l'ambiente marino potrebbe correre a causa della creazione, in mezzo al mare, di un "fiume" di acqua fredda e clorata che potrebbe colpire anche a distanza.

Quel che è certo è che quanto adesso afferma la Commissione spazza via in un sol colpo le stupefacenti "valutazioni" del 2004 che sostenevano la rapida dispersione in mare dell'effluente freddo e clorato, dando pienamente ragione alle osservazioni presentate da Greenpeace: *È probabile che non di rado si crei una "colonna" di acqua con densità e caratteristiche chimiche differenti dal corpo idrico circostante con la tendenza non a mescolarsi ma, più probabilmente,*

⁸ Decreto VIA/DEC/SA/01256 del 15.12.2004

⁹ Pag.27. Parere n. 529 del 16.09.2010. Commissione Tecnica per la verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e de Mare. Progetto: Verifica di Assoggettabilità alla VIA. Terminale di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane. Proponente: OLT Off shore LNG Toscana S.p.A.

ad affondare (avendo verosimilmente densità maggiore rispetto a quella dell'acqua di mare) e, raggiunto il fondo marino, a essere trasportata dalle correnti¹⁰.

In particolar modo ci chiediamo quali sarebbero le possibili conseguenze per la vicina Area Marina delle Secche della Meloria se il flusso di acqua fredda clorata, proveniente dal normale funzionamento del rigassificatore, arrivasse a interessarne i delicati ecosistemi. L'Area Marina Protetta è stata recentemente istituita dal Ministero dell'Ambiente¹¹, che ne ha riconosciuto l'elevato valore ambientale: peccato per la "spada di Damocle" di un rigassificatore offshore a poche miglia!

PROMESSE DA MARINAI

Il cloro (per la precisione si tratta, in pratica, di candeggina) che verrà mescolato all'acqua di mare negli impianti del rigassificatore serve ad impedire la formazioni di "incrostazioni" sugli impianti della nave/rigassificatore. In pratica, ad uccidere animali e piante e a prevenire la "colonizzazione" dei medesimi delle pareti di tubi, pompe, ecc... È assolutamente indispensabile questo cloro? Parrebbe di no.

La Capitaneria di Porto di Livorno, in risposta a una lettera di Greenpeace (che nel novembre del 2007 presentava serie perplessità per l'imminente rilascio da parte della capitaneria stessa della concessione demaniale per il rigassificatore offshore), per quanto ben decisa a rilasciare la concessione demaniale, affermava che *"Lo scarico a mare di ipoclorito di sodio necessario per ripulire dalle concrezioni marine le tubazioni può essere del tutto evitato semplicemente adottando un ciclo di lavaggio a circuito chiuso con recupero del prodotto inquinante e avviamento dello stesso alla trattazione e discarica dei prodotti in un sito a ciò abilitato secondo le norme vigenti in materia di trattazione di rifiuti tossici speciali"* (pag.4)¹².

Per quanto interessante, non sembra proprio che questa possibilità sia stata presa in considerazione dai tecnici del Ministero: non sappiamo se per motivi tecnici, per insufficiente capacità dei valutatori o perché si tratta di una soluzione improbabile. Certo è che la Capitaneria di Porto ha affermato, nella sua lettera inviata a Greenpeace, che avrebbe inserito *"una esplicita previsione nell'atto di concessione"* per evitare lo scarico del cloro in mare dal rigassificatore.

Staremo a vedere: per ora, l'idea dei tecnici del Ministero dell'Ambiente è di sversare nel Santuario dei Cetacei "solo" 3.6 t di ipoclorito di sodio ogni anno! Meno male che è un'area "protetta"...

UN SOUND PARTICOLARE

Assai candidamente, la Commissione Tecnica del Ministero ci informa che *"Per quanto riguarda il rumore in acqua questo aspetto non era stato precedentemente valutato"*. Questo clamoroso "buco" della VIA era stato a suo tempo denunciato da Greenpeace (a pag. 14 del Rapporto del Gennaio 2007). La questione è grave soprattutto perché il rigassificatore è piazzato in un Santuario che i cetacei dovrebbe proteggerli, non allontanarli.

A dire il vero, la "premessa logica" della VIA del 2004 era che nell'area scelta per posizionare il rigassificatore offshore, di cetacei proprio non ce ne sono. I tentativi di "dimostrare" l'assenza di cetacei nella zona sono tanto deliranti (questi animali nuotano a velocità sostenute e la loro "stanzialità" è una questione piuttosto relativa) quanto fasulle: abbiamo i riferimenti di cetacei

¹⁰ Un rigassificatore off-shore nel Santuario dei Cetacei - Greenpeace, 2007. Pag. 13.

¹¹ Istituita con DM del 21.10.2009, pubblicato in G.U. solo ad Aprile 2010. Vedi: http://www.minambiente.it/home_it/menu.html?mp=/menu/menu_attivita/&m=argomenti.html|Mare.html|aree_marine_pro.html|aree_marine_ist.html|AMP_meloria.html

¹² Ministero dei Trasporti. Capitaneria di Porto di Livorno. Argomento: Concessione demaniale marittima per rigassificatore off shore. Livorno 20 novembre 2007. Prot. 41822.

osservati a poche centinaia di metri dal sito in cui si vorrebbe piazzare il rigassificatore. L'ennesima prova è lo spiaggiamento di una balenottera comune lo scorso 26 gennaio proprio sul litorale di fronte al quale dovrebbe sorgere il rigassificatore. Adesso nel nuovo documento del Ministero, a conferma che il progetto potrebbe effettivamente interferire con le popolazioni di cetacei nel Santuario, si chiede a pagina 37 una "verifica visiva della presenza/passaggio di cetacei ad una distanza di almeno un miglio dal terminale".

Insomma, prima si preme il grilletto (autorizzando il rigassificatore) e poi si contano eventualmente i morti. Una cosetta che la Commissione Tecnica ci dovrebbe chiarire è come verrà valutato l'impatto acustico: se i cetacei saranno allontanati dal rumore, semplicemente il monitoraggio non ne troverà (il che, a posteriori, potrà anche "confermare" che nell'area in questione di cetacei non ce ne sono...).

Il sospetto di malafede si accompagna a quello di incompetenza quando si leggono conclusioni bizzarre come quelle relative alla "rumorosità" dell'impianto. Il nuovo progetto prevede, infatti, la sostituzione e lo spostamento di alcune apparecchiature all'interno dello scafo: "i nuovi macchinari ritenuti potenzialmente più rumorosi saranno alloggiati all'interno della sala macchine all'interno dello scafo" invece che sui ponti esterni (Assoggettabilità alla VIA pag. 34). Ciò viene visto come una modifica "positiva", in quanto si legge che "le emissioni acustiche saranno sensibilmente inferiori rispetto alla precedente versione progettuale". Una conclusione illogica: se "verosimilmente" (ma chi ha un dato quantitativo?) la rumorosità in aria diminuirà (a vantaggio degli operatori sulla nave), cosa succederà al rumore emesso in mare? Anche qui, niente. Nessuna valutazione. Sarebbe bello avere dei dati ma qui non abbiamo nemmeno delle ipotesi che pure non è difficile avanzare (basta un minimo di competenza): spostando i macchinari all'interno dello scafo è possibile che la rumorosità dell'impianto, relativamente al circostante ambiente marino, aumenti.

Per quanto forse non sorprendente, la conclusione della Commissione Tecnica "*che le modifiche progettuali proposte possano considerarsi, in termini di rumore e di impatto acustico, non sostanziali e altamente compatibili con l'ambiente*" (p. 32) è un'altra delle molte porcherie della VIA del rigassificatore. Un'affermazione che contrasta pure con quanto affermato poco dopo nello stesso documento, dove a pag. 34 e 37 si chiede di "*monitorare il rumore in acqua e le eventuali alterazioni particolarmente in riferimento ai cetacei*". È il solito giochetto: si riconosce che queste attività possono avere un impatto ma invece di procedere a una razionale (e informata) valutazione del medesimo si sceglie la soluzione del "monitoraggio postumo".

Ricordiamo che una delle Raccomandazioni adottate nell'ottobre 2009 dalle Parti contraenti l'Accordo per il Santuario Pelagos chiede di delineare procedure comuni per "l'eliminazione o la riduzione degli impatti derivanti dall'inquinamento acustico" dando priorità a "le costruzioni in mare e la posa di cavi e la canalizzazione di gas e idrocarburi" (p. 27)¹³. Nelle stesse raccomandazioni si chiede inoltre per ognuno di questi lavori di "*fornire tutti gli elementi che li caratterizzano al fine di definire gli impatti potenziali sulle specie e i loro habitat*". Adottate in ottobre, e poi approvate dal Comitato di Pilotaggio del Santuario a marzo, non pare che le Raccomandazioni abbiano funzionato: non ci risulta alcuna comunicazione relativa all'impatto acustico del rigassificatore (e del rigassificatore "tout court") al Comitato Scientifico e Tecnico (CST) del Santuario dei Cetacei.

CONCLUSIONI

Tra un anno si compiranno i dieci anni dalla legge di ratifica Italiana - 11 Ottobre 2011 - che segnava la nascita del Santuario. Greenpeace chiede che entro tale data siano finalmente messi in atto i primi provvedimenti a tutela dell'area. È ora di dimostrare che si vuole davvero proteggere questo patrimonio unico!

È per questo che Greenpeace chiede al ministero dell'Ambiente di bloccare immediatamente la costruzione del rigassificatore offshore della OLT, un progetto ovviamente segnato da

¹³ Stralcio del verbale della COP IV 19-20-21 Ottobre 2009, Monaco. Raccomandazioni adottate.

valutazioni inesistenti, incomplete o errate. Quanto detto nei precedenti capitoli conferma che si tratta di un esperimento pericoloso e di un pericoloso precedente per la creazione di siti industriali in mare. È scandaloso che tale progetto sia stato autorizzato, e che si continuino ad approvare modifiche all'impianto senza fare le dovute valutazioni. Se ci troviamo davvero in un'area "protetta" che sia il Comitato tecnico Scientifico del Santuario a esprimere un parere – che dovrà essere considerato vincolante – sulla reale compatibilità di questo progetto con il Santuario stesso.

Ricordiamo che il rigassificatore non è l'unica minaccia di questo tipo sul Santuario. Hanno suscitato, fortunatamente, forti reazioni le ipotesi di esplorazioni petrolifere offshore nell'area del Santuario: la possibilità di perforazioni al largo dell'Isola d'Elba è stata fortemente osteggiata dalla Regione¹⁴. Lo stesso ministero dell'Ambiente ha emanato un Decreto legge lo scorso giugno (128/2010) per limitare le perforazioni offshore proprio nelle aree marine protette e in un raggio di 12 miglia dal loro limite. Se le immagini recenti della Deepwater Horizon in Louisiana possono spiegare facilmente questa giusta opposizione alle estrazioni petrolifere è bene ricordare che le minacce poste da un esperimento come un rigassificatore offshore non sono meno gravi: se il travaso di gas potrebbe generare incidenti con gravissime conseguenze sull'ambiente circostante, il flusso di acqua clorata sui fondali è una minaccia permanente per l'ecosistema marino.

In un momento in cui sembra essersi risvegliato l'interesse per il Santuario dei Cetacei – sono partiti nuovi progetti con fondi europei con l'obiettivo di tutelare e valorizzare gli habitat marini dell'area¹⁵ - è importante dimostrare che il Santuario non è solo uno specchietto per le allodole da utilizzare per chiedere facili finanziamenti, ma una vera area protetta! Recentemente, le Regioni che si affacciano sul Santuario¹⁶ hanno confermato il loro impegno per proteggere questo patrimonio ambientale: è ora che dimostrino concretamente il loro impegno attivandosi urgentemente per fermare lo scandalo del rigassificatore offshore e garantire finalmente la dovuta tutela a un Santuario che rischia di diventare un cimitero.

Maggiori informazioni sulla prima area industriale in un Santuario sono reperibili su:

Un rigassificatore off-shore nel santuario dei cetacei

<http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/report/2007/1/gas-pisa.pdf>

Falso: la vera storia del parere sulla compatibilità del Santuario dei Cetacei con il rigassificatore OLT

<http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/report/2007/3/falso-rigassificatore-olt.pdf>

Balene finite

<http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/report/2010/3/santuario-balene.pdf>

¹⁴ [http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-](http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/notiziari/rassegna_stampa/quotidiani_periodici/visualizza_asset.html_616058619.html)

[RT/Contenuti/notiziari/rassegna_stampa/quotidiani_periodici/visualizza_asset.html_616058619.html](http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/Contenuti/notiziari/rassegna_stampa/quotidiani_periodici/visualizza_asset.html_616058619.html)

¹⁵ Vedi per esempio progetto GIONHA – Governance and Integrated Observation of Marine Natural Habitat.

¹⁶ Abbiamo incontrato tra fine Ottobre e inizio Novembre 2010 gli Assessori all'Ambiente sia della Regione Liguria che della Regione Toscana per discutere delle problematiche del Santuario. Greenpeace attende che a fronte della volontà dimostrata a voler tutelare l'area si mettano in atto processi concreti di tutela a partire da quest'anno.