

Spett.le Dott. Mariano Grillo,
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo 44

00147 Roma



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0023895 del 18/07/2014

Oggetto: intervento ex artt. 9 e ss. della legge n. 241/1990 e s.m.i., 24 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i. nel procedimento di valutazione di impatto ambientale relativo all'istanza di **Permesso di prospezione «d 1 E.P.-SC»** presentata dalla **Società Schlumberger Italiana S.p.A.** In data 20 gennaio 2013 pubblicata sul BUIG n°2 del 28 febbraio 2014 e espressione di parere **FERMAMENTE NEGATIVO** al rilascio della stessa

Il sottoscritto **Oscar Cabriolu** residente a **Caselle di Altivole**, in Via Schiavonesca n. 2/a , posta elettronica Oscar.cabriolu@libero.it , in nome e per conto del Comitato "**No al Progetto Eleonora**", ritiene doveroso portare all'attenzione del vostro ufficio le seguenti osservazioni in merito allo Studio di Impatto Ambientale in oggetto e richiede che l'ufficio da voi rappresentato esprima **PARERE NEGATIVO** al termine della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in seguito alle seguenti

OSSERVAZIONI

- l'area di mare interessata dal progetto riguarda il ben noto **Santuario Pelagos, Santuario per i Mammiferi marini** istituito come **area marina protetta di interesse internazionale e area specialmente protetta di interesse mediterraneo (A.S.P.I.M.)**, in base all'Accordo internazionale sottoscritto a Roma il 25 novembre 1999, ratificato con legge 11 ottobre 2001, n. n. 391 (in G.U. n. 67 del 20 marzo 2002);
- l'**attività di prospezione**, secondo quanto riportato nello **studio di impatto ambientale (S.I.A.)**, consisterebbe in "**spari**" di **aria compressa (airgun)** per oltre 7.300 km. di tracciato complessivo per un periodo di 10 settimane. I suddetti "**spari**" avrebbero una cadenza di uno ogni 5-15 secondi, con **intensità sonora variabile fra 240 e 260 decibel**, intensità superata in natura solo da terremoti ed esplosioni di vulcani sottomarini;
- attraverso questa tecnica si genera una violenta onda d'urto che si propaga nel fondale e



successivamente viene riflessa, mostrando in questo modo la presenza e la natura di idrocarburi nel sottosuolo. Gli *airgun* sono disposti sempre in batteria (si contano diverse decine di sorgenti) e nelle loro vicinanze si possono registrare picchi di pressione dell'ordine di 260db (dB 1 μ Pa a 1m) [1].

È noto che molte specie appartenenti all'Ordine Cetacea, sono particolarmente sensibili a forti emissioni acustiche, quali quelle generate dai sonar militari e dagli *airgun*, le quali vanno sommate al rumore di fondo sottomarino e a quello generato dal normale traffico marittimo. *Zifii* (*Ziphius cavirostris*) e *Capodogli* (*Physeter macrocephalus*) sono tra le specie più sensibili e **possono subire effetti negativi che vanno da disagio e stress, fino al danno acustico vero e proprio**, con perdita di sensibilità uditiva che può manifestarsi come temporanea o permanente [2].

Questo tipo di emissione acustica può far impaurire e stordire gli animali sino ad indurli a un'emersione rapida ed improvvisa senza adeguata decompressione, **con conseguente morte per la "gas and fat embolic syndrome", ossia morte per embolia** [3]. L'esposizione a rumori molto forti inoltre può produrre anche danni fisiologici (emorragie) ad altri apparati, oltre a quelli uditivi, fino a provocare effetti letali.

Anche il traffico marittimo annesso alle diverse attività durante le varie fasi è da considerarsi un importante fattore di disturbo per i Cetacei. Molte specie di Cetacei presenti nel Mediterraneo ogni anno subiscono un impatto notevole per le collisioni con le navi, che costituiscono una minaccia costante tra le principali cause di morte di origine antropica. La Balenottera comune (*Balaenoptera physalus*) e il Capodoglio (*Physeter macrocephalus*) sono tra le specie inserite nella Red List dell'IUCN (International Union for Conservation of Nature), rispettivamente come **In pericolo (Endangered) e Vulnerabile (Vulnerable)**. Questi animali, come tutti i Cetacei, emergono per respirare e possono rimanere in superficie per periodi abbastanza lunghi. Questo comportamento, unitamente all'enorme mole che rallenta i tempi di reazione e i movimenti, è tra le cause che concorrono a rendere queste due specie più soggette alle collisioni [4,5]. **L'intenso traffico marittimo, oltre al rischio delle collisioni, è responsabile anche di una serie di problemi tra cui inquinamento, rumore e degrado dell'habitat.**

Le aree oggetto delle istanze di ricerca di idrocarburi sono zone di importanza strategica per numerose attività che caratterizzano la complessa e straordinaria vita dei Cetacei (alimentazione, allattamento, riproduzione, migrazione, socializzazione, riposo, etc. etc.), la quale viene disturbata dalle attività antropogeniche previste. Lo stress è un pericoloso fattore che causa gravi danni alla fisiologia dei Cetacei, causandone anche la morte. Nella maggior parte degli episodi di spiaggiamento di Cetacei, i fattori di inquinamento acustico e ambientale, rappresentano costanti concause responsabili della morte di questi mammiferi marini.

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) cerca di limitare il reale impatto attraverso una lottizzazione del mare (in particolare per il bacino Adriatico, un mare chiuso da considerarsi come un sistema naturale unico), senza mai valutare attentamente l'impatto cumulativo che le diverse Istanze, più o

meno adiacenti e numerose, possono avere sull'ecosistema marino tutto. Si ricorda infatti che, proprio per la sua natura fisica di "fluido", **Il mare costituisce un organismo mobile e dinamico.**

· **Il tentativo di minimizzare e mitigare un impatto cumulativo risulta del tutto impraticabile.**

Infatti, anche a distanza di tempo e di spazio, l'effetto inevitabilmente si propaga in tutto il bacino e permane proprio per le caratteristiche stesse del mare. Soprattutto nei mari italiani dove si consente di effettuare queste attività a poche decine di miglia dalla costa. Di fatto, sperare che le conseguenze che colpiscono un'area non si estendano nelle aree adiacenti o in altre aree più distanti, dimostra come non si valuti attentamente il significato e il valore delle caratteristiche dell'ecosistema marino nel suo complesso e della sua Biodiversità.

· al contrario di quanto sostenuto nel S.I.A., il **danno** alle specie di **Cetacei** e di **Tartarughe marine** ben presenti nell'area marina interessata sarebbe **devastante**, sia sul piano uditivo che sotto il profilo dell'orientamento, come riportato dalla letteratura scientifica [6]. Altrettanto potrebbe ipotizzarsi per le **specie ittiche**, anche di interesse commerciale;

· il **principio di precauzione** in tali fattispecie concrete deve comunque uniformare l'azione amministrativa sulla base delle migliori conoscenze scientifiche, come da giurisprudenza costante [7]; In conseguenza di quanto sopra elencato, ai sensi dell'articolo 20 comma 3 e dell'articolo 24, comma 1,2,3,4 del Decreto Legislativo 152/2006, che consente a ogni cittadino italiano di presentare in forma scritta le proprie osservazioni sui progetti sottoposti a Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e ai sensi della Convenzione di Aarhus, recepita anche dall'Italia, la quale afferma che le popolazioni hanno il diritto di esprimere la propria opinione su proposte ad alto impatto ambientale e che l'opinione dei cittadini deve essere vincolante.

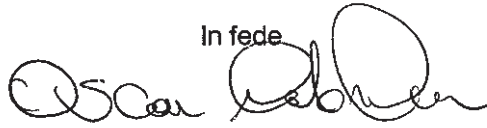
CHIEDE

· che le sopra descritte "osservazioni" vengano motivatamente (artt. 24, commi 4° e 5°, del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., 3 della legge n. 241/1990 e s.m.i.) considerate nell'ambito del presente **procedimento di valutazione di impatto ambientale – V.I.A.**;

· che il provvedimento conclusivo del procedimento di V.I.A. dichiari l'**incompatibilità ambientale del progetto proposto** ai sensi dell'art. 26 del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni a causa dell'**insostenibilità degli impatti sulla fauna marina** e in applicazione del fondamentale **principio di precauzione** (artt. 174 Trattato U.E., 3 *ter* del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i.);

· che venga comunicato al domicilio eletto il nominativo del **responsabile del procedimento** (artt. 4 e ss. della legge n. 241/1990 e successive modifiche ed integrazioni).

Caselle di Altivole, 30 giugno 2014

In fede


NOTE:

- [1] C. Lanfredi, A. Azzellino, R. Vismara : "Valutazione di Impatto Ambientale delle Prospezioni Geosismiche Sottomarine" (2009)
- [2] D. Mann, M. Hill-Cook, D. Greenhow, E. Montie, J. Powell, R. Wells, G. Bauer, P. Cunningham-Smith, R. Lingenfelter, R. Di Giovanni Jr, A. Stone, M. Brodsky, R. Stevens, G. Kieffer, P. Hoetjes : "Hearing Loss in Stranded Odontocete Dolphins and Whales". PLoS ONE 5(11): e13824. doi:10.1371/journal.pone.0013824. (2010)
- [3] A. Fernández, J.F. Edwards, F. Rodríguez, A. Esinosa de los Monteros, P. Herranz, P. Castro, J.R. Jaber, V. Martí, M. Arbelo: "Gas and Fat Embolic Syndrome" Involving a Mass Stranding of Beaked Whales (Family Ziphiidae) Exposed to Anthropogenic Sonar Signals." Vet Pathol 42:446-457 (2005).
- [4] D.W. Laist, A.R. Knowlton, J.G. Mead, A.S. Collet, M. Podest: "Collisions between ships and whales." Marine Mammal Science 17(1):35-75. (2010).
- [5] S. Panigada, G. Pesante, M. Zanardelli, F. Capoulade, A. Gannier, M.T. Weinrich : "Mediterranean fin whales at risk from fatal ship strikes." Marine Pollution Bulletin 52:1287-1298. (2006).
- [6] S. Mazzariol e altri, Sometimes Sperm Whales (*Physeter macrocephalus*) Cannot Find Their Way Back to the High Seas: A Multidisciplinary Study on a Mass Stranding, in Plos One, 2011
- [7] vds. Corte Giust. UE, Sez. VI, causa n. 24/2004; Corte Giust. UE, Sez. II, causa n. 77/2010; T.A.R. Lazio, Sez. III *quater*, 23 aprile 2014, n. 4410