



2015



Projet cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)

Project cofinanced by the European Regional Development Fund (ERDF)

MEDTRENDS TENDENZE DELLA BLUE GROWTH E DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI E CONFLITTI NEI MARI ITALIANI

Pubblicazione

Copyright: WWF ITALIA

La riproduzione di questa pubblicazione a fini non commerciali, educativi o altri, è autorizzata senza previa autorizzazione scritta del titolare del copyright della fonte pienamente riconosciuta. La riproduzione di questa pubblicazione per la rivendita o per altri scopi commerciali è vietata senza previa autorizzazione scritta del titolare del copyright.

Citazione: WWF ITALIA, 2015. PROGETTO MEDTRENDS: TENDENZE DELLA BLUE GROWTH E DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI E CONFLITTI NEI MARI ITALIANI – Rapporto Finale.

Layout and Infografica: Tangerine Lab

GIS e elaborazione Mappe: Shoreline s.r.l.

1 SINTESI

I mari Italiani sono sempre più soggetti ad una sovrapposizione di diverse attività economiche marittime. La maggior parte di queste attività crescerà notevolmente nei prossimi 15 anni e questo aumento porterà potenzialmente sia ad accentuare i conflitti tra diversi settori economici che a fare emergere potenziali impatti ambientali. Il progetto MedTrends ha effettuato una valutazione della blue growth (o “crescita blu”) nei Mari Italiani, con l’obiettivo di valutare la loro capacità di affrontare le pressioni ambientali e i conflitti intersettoriali che si prospettano all’orizzonte. Il progetto combina la raccolta e l’analisi delle informazioni socio-economiche e ambientali geolocalizzate su 8 principali settori marittimi con una più ampia analisi spaziale al fine di individuare le interazioni tra i settori e gli effetti potenziali sull’ambiente marino e costiero.

E’ opportuno ricordare che il valore naturalistico dei mari italiani è molto elevato. L’Italia è uno dei paesi più ricchi in Europa e del Mediterraneo in termini di biodiversità marina, delle 8.750 specie elencate nelle checklist il 10% è nota esclusivamente per i mari italiani, delle 10 specie di Cetacei presenti con popolazioni nel Mar Mediterraneo ben 8 possono essere considerate anche nelle acque italiane (balenottera comune, capodoglio, delfino, globicefalo, grampo, stenella, tursiope, zifio). I sistemi dunali di sabbia occupano più di 3mila km di costa.

Il quadro delle tutele dei mari italiani vede 27 aree marine protette e 2 parchi sommersi che tutelano complessivamente circa 228mila ettari di mare e circa 700 km di costa (sugli oltre 8mila complessivi), mentre sono 17 le aree marine protette di prossima istituzione e 49 le aree di reperimento (fonte: Ministero dell’Ambiente). Bisogna anche ricordare l’area di tutela internazionale del Santuario dei Cetacei “Pelagos” – che per l’Italia ricomprende un triangolo il Mar Ligure, la Sardegna settentrionale e la Toscana -, istituito nel 1999 con un accordo tra Italia, Francia e Principato di Monaco, che ricomprende complessivamente una zona marina di 87.500 kmq. Il Santuario è classificato come ASPIM (Area Specialmente Protetta di Importanza Mediterranea), ai sensi della Convenzione di Barcellona per la protezione del Mediterraneo dall’inquinamento, ed è ricompreso nella Zona di Protezione Ecologica (sino al limite di 300 miglia marine dalla costa) istituita dall’Italia nel 2011.

Gli 8300 km di coste italiane sono interessati da un elevato livello di urbanizzazione, con zone interessate in particolare da un intenso sviluppo turistico, I comuni delle coste italiane sono in tutto 646, l’8% del totale dei Comuni in Italia, per una superficie di oltre 43 kmq, il 14,3% della superficie totale dell’Italia (fonte ISTAT). Le zone costiere italiane sono in genere più densamente popolate rispetto alle zone interne: il 30% della popolazione italiana vive nei Comuni costieri (elaborazioni WWF). Nel 2012 si registrava lungo il territorio costiero una densità di popolazione pari a 388 abitanti per kmq, contro i 166 abitanti per kmq del territorio non costiero (fonte ISTAT). Negli ultimi 65 anni la densità dell’urbanizzazione rispetto al territorio è passata in Italia dal 2 al 7%, con una velocità media di conversione urbana di 82 ha/g, 10 mq al secondo (dati WWF). Nello stesso periodo è stata particolarmente significativa la velocità dell’urbanizzazione delle linee di costa che è proceduta ad un ritmo di consumo di suolo di 10 km/anno, con un dato sostanzialmente analogo per le coste adriatica, tirrenica e delle due isole maggiori (Sicilia e Sardegna).

Le tendenze in atto sulla conversione urbana del territorio vanno incrociate con il tema della depurazione. Infatti, l’Italia rischia sanzioni pesantissime da parte dell’Unione Europea a seguito

delle due Procedure d'infrazione comunitarie aperte a questo proposito, inizialmente nel 2009 per la cattiva applicazione delle norme comunitarie e poi nel 2014 relativa al trattamento delle acque reflue urbane. Il Paese non si è adeguato in tempo alla Direttiva comunitaria 91/271, che impone agli stati membri di dotarsi di sistemi di raccolta delle acque reflue urbane e garantire opportuni trattamenti per rimuovere le sostanze inquinanti. Secondo i dati di Federutility (la Federazione delle imprese energetiche e idriche), 2 italiani su 10 non dispongono di rete fognaria, 3 su 10 sono senza depuratori e circa 9 milioni di cittadini, al Sud in particolare, hanno seri problemi di approvvigionamento idrico. In tutto il territorio nazionale sono 820 gli aggregati urbani, cioè i gruppi di comuni, sotto la lente dell'Ue per la mancata depurazione e per l'inquinamento di fiumi, mare e campagne. Sono oltre 100 le località bocciate dalla procedura di infrazione sulla depurazione, avviata nel 2009 e relativa agli agglomerati superiori ai 15 mila abitanti che scaricano in zone sensibili. Un quadro drammatico, su cui pende l'inadempienza alle direttive comunitarie sulla depurazione e fognature: le multe previste, infatti, possono arrivare fino a 700 milioni di euro l'anno.

Lo sfruttamento degli idrocarburi è un altro dei fattori molto rilevanti di pressione antropica sui mari italiani, quando si consideri che la superficie in cui è concessa l'attività in zone marine rappresenta circa il 25% della superficie totale della piattaforma continentale italiana: per un'area di quasi 139.656 kmq (fonte: Ministero dello Sviluppo Economico). Nel 2014 si registrano 22 permessi per la ricerca di idrocarburi in mare per un'area totale di 6.879 kmq e 69 concessioni di coltivazione, per un'area di 9.150 Kmq (fonte: Ministero dello Sviluppo Economico). Nel settembre 2013 è diventato operativo il divieto delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione nella fascia di 12 miglia marine dalle costa, ma sono stati fatti salvi sino ad oggi i procedimenti in corso sino alla fine di giugno 2010 ed è stata inserita una nuova zona di sfruttamento, grande quanto la Corsica tra la Sardegna e le Baleari che mette a rischio mari e coste di suggestiva bellezza e valore naturalistico, mentre gli altri hot spot dello sfruttamento di idrocarburi sono situati nel medio e basso Adriatico e nel Canale di Sicilia. Il greggio che si deposita sui fondali dei nostri mari ha effetti teratogeni, mutageni e cancerogeni sulla fauna bentonica che durano decenni.

Nel bacino del Mediterraneo, che costituisce lo 0,8% della superficie totale degli oceani, transita il 25% del traffico mondiale di idrocarburi (fonte: Rempec), di cui soltanto un terzo è destinato agli approdi dei paesi del Mediterraneo. Nel Mediterraneo si riscontra la più alta percentuale di idrocarburi disciolti nelle acque marine al mondo: l'UNEP ha calcolato che in media ogni anno vengono riversate nel nostro mare tra le 100 e le 150 mila tonnellate di idrocarburi. Il Mediterraneo ha anche il primato mondiale per la densità di catrame pelagico (in mare aperto) rilevato nelle acque marine e con una concentrazione di 38mg/m³, di tre volte superiore a quella del Mar dei Sargassi (al secondo posto della classifica mondiale con 10mg/m³) e dieci volte superiore alla media degli altri mari del mondo (fonte: "Traffico petrolifero e sostenibilità ambientale", Ugo Bilardo e Giuseppe Mureddu, Unione Petrolifera - 2005).

Il settore italiano della pesca marittima è dominato da imbarcazioni relativamente vecchie e di piccole dimensioni, disseminate lungo l'intera costa. I luoghi di sbarco e le vendite sono frammentati e c'è una forte concentrazione di tecniche polivalenti (fonte: FAO). Nel 2012 la produzione ittica nazionale si è attestata sulle 208.160 tonnellate. La flotta di pesca italiana si compone di circa 10.789 pescherecci motorizzati e impiega quasi 28.900 persone (fonte: FAO): è una delle flotte più grandi in Europa dopo Spagna e Inghilterra (fonte: Osservatorio Economico IREPA onlus). Per quanto riguarda la distribuzione regionale, il maggior numero di imbarcazioni da pesca si trova in Sicilia (più di 3.000 unità), che conta la più grande flotta industriale. La pesca

artigianale è presente in gran parte dei porti, anche se il maggior numero di imbarcazioni si concentra sempre in Sicilia (2.081) seguita da Sardegna (1.007), Campania (957) e Puglia (fonte: FAO). Le pratiche insostenibili di pesca ricadono sulla biodiversità e sulla rete trofica, poiché l'impatto dell'eccessivo sforzo di pesca e delle catture provoca effetti a cascata sull'ecosistema marino.

Dagli anni settanta del secolo scorso il settore dell'acquacoltura marina ha conosciuto un rapido sviluppo nel Mediterraneo, segnando un tasso di crescita regionale del 70% tra il 1997 e il 2007 (fonte: Plan Bleu 2014). L'Italia ha registrato un trend analogo: le previsioni indicano continuo aumento e diversificazione del comparto associato del declino degli stock e dell'incremento della domanda di prodotti ittici destinati al consumo (fonte: CIHEAM – 2010), La molluschicoltura è il comparto più forte dell'acquacoltura italiana, seguono prima gli allevamenti di branzini (o spigole) e di orate come produzioni ittiche dominanti, con produzioni che sono cresciute rapidamente e già negli anni 2000 hanno raggiunto rispettivamente le 6.000 tonnellate e le 8.100 tonnellate l'anno (fonte: Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali). Gli impianti di acquacoltura sono distribuiti su quasi tutta la costa italiana. Il versante adriatico è caratterizzato da una maggiore presenza di impianti di molluschicoltura, mentre la piscicoltura è molto praticata in Sardegna, Sicilia, Campania e Veneto. Le produzioni maggiori si riscontrano in Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Puglia, Sardegna e Sicilia. Le attività di acquacoltura, se gestite in maniera inefficace, possono provocare danni all'ambiente a causa del rilascio accidentale di organismi allevati e dell'introduzione in ambiente naturale di specie non indigene, oltre che per lo scarico in mare di effluenti che contengono residui di prodotti terapeutici (come gli antibiotici), agenti chimici anticrostanti, mangimi non consumati.

Nel contesto europeo l'Italia occupa una posizione centrale nel traffico di merci via mare. E' al terzo posto per volume di traffici (13%) superata solo dall'Olanda e Regno Unito, ed è prima per numeri di passeggeri (83 milioni, 11 milioni sono i crocieristi, gli altri sono utenti dei traghetti). I porti ai primi posti per i crocieristi sono Civitavecchia, con 2,4 mln di passeggeri, e Venezia, con 1.8 milioni di passeggeri (fonte: ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - 2013). Nel 2013, i primi cinque porti italiani per numero di merci movimentate erano nell'ordine: Trieste, Genova, Cagliari e Gioia Tauro. L'Italia, ha anche un ruolo molto rilevante nei traffici petroliferi del Mediterraneo. La movimentazione di prodotti petroliferi costituisce il tipo di carico più importante per quantità di merce movimentata negli scali marittimi italiani (fonte. "Il settore petrolifero e il sistema portuale" – Unione Petrolifera – 2015). I porti specializzati nella movimentazione del greggio e di prodotti petrolchimici in Italia sono 14 (fonte: "Porti e logistica", CDP – 2012), tra i principali ci sono Trieste, Augusta, Sarroch, Genova, Milazzo (fonte: ISTAT – 2012). A completare il quadro del settore petrolifero localizzato nelle coste italiane ci sono 12 raffinerie, con una capacità effettiva di circa 90 milioni di tonnellate (di cui il 60% localizzate nelle isole) e 50 depositi costieri strategici di oli minerali (fonte. "Il settore petrolifero e il sistema portuale" – Unione Petrolifera – 2015). Il settore del trasporto marittimo ha impatti negativi sull'ambiente marino, tra cui inquinamento marino, sversamenti di petrolio e di agenti chimici e introduzione di specie non autoctone attraverso pratiche errate di eliminazione delle acque di zavorra (fonte: DIPE – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento delle politica economica). Inoltre, il trasporto marittimo è una delle cause principali di collisioni con mammiferi marini. Bisogna ricordare infine che, escludendo quelli di lieve entità, in 22 anni - dal 1985 al 2007 - si sono verificati nel bacino del Mediterraneo 27 gravi incidenti con un versamento complessivo di 270.000 tonnellate di idrocarburi e che l'Italia, che nel 1991 dovette fronteggiare l'incidente occorso alla petroliera *Haven* (che aveva un carico di 144mila tonnellate di petrolio) al largo di Genova, risulta il

paese maggiormente colpito da questo tipo di incidenti con 162.000 tonnellate, seguito dalla Turchia, con 47.000 tonnellate, e dal Libano con 29.000 tonnellate (fonte : dossier “L’inquinamento da idrocarburi nel Mar Mediterraneo” realizzato nell’ambito della Campagna “Clean Up the Med 2007” Dipartimento della Protezione civile – 2007).

L’aumento del trasporto marittimo che utilizza, tra l’altro, navi sempre più grandi ha reso necessario il miglioramento della navigabilità attraverso il dragaggio delle zone insabbiate e l’estrazione di sedimenti nelle aree portuali. In Italia nel 2013 si registravano più di 60 milioni di metri cubi di sedimenti da dragare, e nei prossimi anni, secondo i Piani Regolatori Portuali dei porti italiani, sono previsti 64 milioni di metri cubi (fonte: CIPE). L’attività di dragaggio può causare rilevanti cambiamenti fisici, chimici e biologici negli equilibri dell’ecosistema marino, dovuti soprattutto alla dispersione di elementi contaminanti (fonte. ISPRA).

Il turismo costiero rappresenta il 35% del totale del mercato turistico italiano: con 47mila esercizi e 1.592.580 posti letto (fonte: Federbaltneri). L’Italia rappresenta il più grande mercato di destinazione crocieristica d’Europa, cresciuto del 6,37% in un solo anno dal 2014 al 2015, con circa 10,9 milioni di passeggeri (Camera dei deputati). Nel 2012 i porti italiani hanno registrato 6,5 milioni di accessi (fonte: Commissione Europea). Secondo l’Italian Cruise Watch, nel 2014 Venezia e Civitavecchia sono state le destinazioni più scelte dalle principali compagnie di crociera (circa l’80%). In Italia sono poi presenti circa 700 porti, comprese le opere marittime minori, che si sviluppano lungo più di 300 km di tratti costieri (fonte: ISPRA). Il numero dei posti barca per la nautica da diporto è aumentato dai 140.690 del 2007 ai 156.606 del 2012 - +11% -. (fonte. Ivaldi E “Yachting and Nautical Tourism in Italy). La distribuzione regionale della nautica da diporto vede Liguria, Campania, Toscana e Lazio ai primi posti. Il settore turistico, se gestito in maniera non sostenibile, può avere alti impatti ambientali dovuti all’inquinamento da rifiuti e allo scarico di acque reflue e inquinate che contaminano l’ambiente marino e favoriscono l’eutrofizzazione.

Trends futuri

Secondo l’analisi settoriale, con l’eccezione delle attività di pesca professionale e delle attività militari, tutti i settori tradizionali dell’economia marittima Italiana, come il turismo, il trasporto, l’acquacoltura e l’estrazione di petrolio e gas offshore dovrebbero aumentare notevolmente nei prossimi 15 anni. Comparativamente inoltre, settori nuovi o emergenti (come ad esempio il settore delle energie rinnovabili), sono anche essi tenuti a crescere, anche se vi è maggiore incertezza nei loro sviluppi e sui loro potenziali impatti sugli ecosistemi marini. Le principali tendenze emerse dall’analisi sono riassunte nella seguente tabella, inclusi gli indicatori chiave utilizzati per la valutazione.

Settore	Trend	Indicatori
 Petrolio e gas		40 procedimenti in corso per ottenere permessi di ricerca. Nuovo gasdotto TAP. Strategia energetica nazionale punta a raddoppiare la produzione energetica entro il 2020.
 Trasporto marittimo e porti		Il traffico container subirà un aumento di 2,5 milioni di TEU entro il 2020 e di 7,5 milioni TEU entro il 2030 rispetto al 2014.
 Pesca		Riduzione di molti stock ittici . Pesca professionale condizionata da elevati costi e in declino.
 Acquacoltura		Aumento di produzione dalle 20.000 t alle 24.800 t entro il 2030
 Turismo		Numero dei crocieristi potrebbe superare i 17 M entro il 2020 e i 24 M entro il 2030
 Attività estrattive in mare		Presenza di depositi di solfuro, crescente necessità di sedimenti
 Attività militari		Riduzione della flotta Italiana

Figura 1. Settori economici: trends e indicatori

Fonte: Elaborazione WWF, 2014

Conflitti tra settori

Diversi potenziali conflitti nei settori marittimi sono stati individuati, tra cui:

- I conflitti tra settori economici (tra i progetti di trivellazioni e le attività economiche come la pesca e il turismo)
- I conflitti nell'uso delle stesse risorse (per esempio tra il settore della pesca professionale e ricreativa)
- I conflitti nell'uso dello stesso spazio (per esempio tra l'acquacoltura marina e il turismo)

I principali conflitti tra i settori sono riassunti nella seguente tabella:

Tabella 1. Matrice di compatibilità tra settori e tipologie di conflitti

	Attività estrattive e di dragaggio in mare	Prospezion e ed estrazione di petrolio e gas	Trasporto marittimo e porti	Acquacoltura	Energie rinnovabili marine	Turismo	Pesca ricreativa	Pesca professionale
Attività militari	!	!	!		!	!	>	!>
Attività estrattive e di dragaggio in mare		!>x	!		!	>		!>
Prospezione ed estrazione di petrolio e gas			!		!	>		!>
Trasporto marittimo e porti					!	>	>	!

Maricoltura					!	!	!	>
Energie rinnovabili marine						>	!	!>
Turismo							>	>
Pesca ricreativa								x

Legenda:

	Forte interazione
	Interazione media
	Debole interazione

Natura delle interazioni: ! = conflitti d'uso dello spazio; > = impatti negativi - il settore indicato in verticale ha un impatto sul settore indicato in orizzontale; x = interessi contrapposti

Fonte: Elaborazione WWF, 2014

L'analisi dimostra che uno dei settori che potenzialmente può provocare più conflitti è senza dubbio il settore estrattivo. Altri conflitti per l'uso dello spazio sono particolarmente evidenti tra le attività costiere (ad esempio acquacoltura e turismo, ricreative e professionali della pesca). Il settore pesca infine emerge come uno dei settori con interazioni forti e potenziali conflitti con le altre attività.

Zone di particolare interazione tra la crescita blu e le aree di interesse conservazionistico

A seguito delle analisi eseguite per ogni settore, e attraverso una consultazione specifica con gli esperti coinvolti nel progetto sono state individuate 4 ampie zone caratterizzate da una forte interazione tra la crescita blu e le aree di interesse conservazionistico nei mari italiani, laddove almeno due settori che esercitano forti pressioni si sovrappongono ad almeno un'area di conservazione o un'area EBSA (Ecologically and Biologically Significant Areas).

Queste aree comprendono:

- 1. L'area del Santuario Pelagos inclusa tra il mar Ligure ed il parco nazionale dell' Arcipelago Toscano
- 2. il Canale di Sicilia
- 3. il Mare Adriatico settentrionale,
- 4. L'area del canale di Otranto nel mare Adriatico meridionale.

Sarà particolarmente importante focalizzare l'attenzione su queste zone in termini di Pianificazione dello Spazio Marittimo e applicazione dell'approccio ecosistemico proposto dalla MSFD.

Analisi dei potenziali impatti sul Good Environmental Status

Il rischio di non riuscire a raggiungere il "buono stato ecologico" (o GES) nei mari Italiani entro il 2020 per 8 degli 11 dei descrittori della direttiva quadro sulla strategia marina (MSFD) è molto alto. L'analisi ha incluso anche un 12° descrittore (Paesaggio) che non è incluso tra i criteri della strategia Marina ma che viene proposto dalla Convenzione di Barcellona, è anch'esso risultato molto a rischio. Alcuni dei descrittori, come D6-Integrità del fondo marino, possono subire impatti

da una varietà di settori economici, come l'estrattivo (oil & gas e l'estrazione di minerali e sedimenti), attraverso la perforazione e l'esplorazione dei fondali marini, ma anche dal dragaggio e dalla pesca a strascico. Altri descrittori quali D4-Foodwebs possono essere influenzati direttamente da diversi settori quali la pesca (che colpiscono le popolazioni di specie commerciali) e da eventi di inquinamento.

Trends di crescita blu e conseguenze sulla conservazione ambientale

L'analisi dimostra che, considerando i crescenti requisiti di spazio per i fiorenti settori economici della regione, il raggiungimento dell'impegno preso dal governo Italiano verso la Convenzione sulla Biodiversità Biologica, (CBD, Aichi, obiettivo 11) che richiede almeno il 10% delle acque UE all'interno di Aree Marine Protette o comunque soggette ad altri meccanismi di gestione "area based" entro il 2020 (attualmente, considerando il Santuario dei Cetacei – Pelagos le AMP coprono circa il 7%) risulta altamente improbabile.

Conclusioni e raccomandazione

Il contesto della futura attuazione della strategia di crescita blu e della direttiva MSP (2014/89 / UE), che dovrà essere recepita dagli Stati membri al più tardi il 18 settembre 2016, è ancora complesso e molto poco chiaro. I risultati ottenuti in questo studio dimostrano che attualmente mancano delle linee guida per una vera "Blue Economy sostenibile" e che bisogna fare quanto possibile per adottare pienamente un approccio ecosistemico in MSP e pianificazione della crescita blu.

Pertanto si consiglia vivamente di particolare attenzione verso la conservazione delle risorse naturali dovrebbe essere data al processo MSP nei Mari Italiani.

Inoltre, si raccomanda che l'attuazione di strumenti politici dell'UE, in particolare della MSFD e della politica marittima integrata (IMP) debba tener conto delle dimensioni temporali e spaziali per poter anticipare meglio le future sfide della sostenibilità, in particolare:

- A livello temporale, tendenze di sviluppo dei settori dell'economia marittima (ciò che è probabile che accada senza alcuna interferenza nella gestione della zona) dovrebbero essere stabiliti ad un minimo di 15 a 20 anni.
- Queste tendenze devono essere previste a livello transnazionale. Ciò è particolarmente importante per l'Italia, che confina con diversi paesi e dove ogni sviluppo nazionale può avere un impatto al di fuori delle acque territoriali.

Il WWF ritiene che gli impegni di conservazione esistenti debbano essere rispettati da tutti gli Stati Membri della UE, e che un'ulteriore sforzo di controllo per assicurare l'adempimento di questi impegni sia necessario per garantire che essi vengano mantenuti.