

LE BOCCHE DI BONIFACIO DIVENTANO PSSA - PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA.

A cura di Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

Si stima che nelle Bocche di Bonifacio transitino annualmente all'incirca tremila unità mercantili. Il dieci per cento di esse trasporta sostanze pericolose. Tra queste navi non sono tuttavia registrabili presenze né di navi battenti bandiera italiana, né tanto meno navi battenti bandiera francese. Questo perché l'Italia e la Francia hanno vietato la navigazione ai propri mercantili che trasportano materiali pericolosi. Quelle che attraversano l'area sono principalmente carrette del mare e/o navi con bandiera ombra¹.

Le Bocche di Bonifacio separano la Sardegna dalla Corsica in uno stretto di mare di appena 11 km, per un tratto di 15-20 km, dove le acque raggiungono la profondità massima di 100 m. La città corsa di Bonifacio dà il nome a questo stretto in cui si trovano le isole di Cavallo e Lavezzi, appartenenti alla Francia, e l'italiano arcipelago della Maddalena. Le acque delle Bocche di Bonifacio sono molto pericolose per via degli scogli e delle forti correnti. Un naufragio storico è quello che vide la fregata francese *Semillante* distruggersi sugli scogli, nel 1855, causando la morte dei 750 soldati che trasportava per la guerra di Crimea. Nel 1993 il naufragio di una nave mercantile fece sì che venisse proibito definitivamente il passaggio sullo stretto a navi che trasportano prodotti inquinanti. La città di Bonifacio, soprannominata la città delle falesie (coste rocciose con pareti a picco sul mare), è arroccata su un fiordo lungo un chilometro e mezzo e largo 100 metri. La vista sul mare dalla città alta è sensazionale, così come le spiagge sotto le alte scogliere. La navigazione nell'arcipelago può regalare atmosfere e colori che non sembrano far parte del Mediterraneo².

Sotto il profilo del diritto internazionale marittimo le acque dello stretto di Bonifacio, sebbene ricadenti nelle acque territoriali³ di Francia e Italia, sono definiti, in base alla Parte III della Convenzione sul diritto del mare sottoscritta a Montego bay nel 1982, "***stretti usati per la navigazione internazionale***", nei quali trova applicazione l'istituto giuridico del "***diritto di passaggio in transito***".

L'art. 38 della Convenzione stabilisce che tutte le navi e gli aeromobili godono del diritto di passaggio in transito, che non deve essere impedito; fanno eccezione gli stretti formati da un'isola appartenente a uno Stato rivierasco. Il transito non è permesso se al largo dell'isola esiste una rotta attraverso l'alto mare o una zona economica esclusiva, che sia di convenienza comparabile dal punto di vista della navigazione e delle sue caratteristiche idrografiche. Per «passaggio in transito», deve intendersi, conformemente alla sopra citata parte III, l'esercizio della libertà di navigazione e di sorvolo, ai soli fini del passaggio continuo e rapido attraverso lo stretto, tra una parte di alto mare o zona economica esclusiva e un'altra parte di alto mare o zona economica esclusiva.

L'art. 42, trattando delle “*Leggi e regolamenti emanati dagli Stati rivieraschi in materia di passaggio in transito*”, individua la possibilità per gli Stati rivieraschi (Francia e Italia, nel caso di specie) di emanare leggi e regolamenti relativi al passaggio in transito negli stretti, in merito a tutte o una qualsiasi delle seguenti materie:

- a) *sicurezza della navigazione e regolamentazione del traffico marittimo, secondo il disposto dell'articolo 41 (relativo ai corridoi di traffico e agli schemi di separazione del traffico);*
- b) *prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento, attraverso l'applicazione delle pertinenti norme internazionali relative allo scarico nello stretto di idrocarburi, residui di idrocarburi, e altre sostanze nocive;*

Francia e Italia, pur non potendo comunque adottare provvedimenti in grado di creare una discriminazione di diritto o di fatto tra le navi straniere, ne' la loro applicazione deve determinare l'effetto pratico di negare, ostacolare o compromettere il diritto di passaggio in transito, sulla base di un accordo bilaterale (stipulato secondo le procedure all'uopo dettate dal diritto internazionale), hanno ritenuto di vietare alle proprie navi che trasportano carichi pericolosi e inquinanti di transitare nelle bocche di Bonifacio.

Il 15 giugno 2010 a Palau è stato firmato un accordo storico⁴ dal ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare Italiano, Stefania Prestigiacomo, e dal ministro per l'Ecologia francese, Jean - Louis Borloo. I due paesi si sono impegnati formalmente a preparare una proposta congiunta per chiedere il divieto di transito per tutte le navi (senza distinzione di nazionalità) che trasportano carichi pericolosi nelle Bocche di Bonifacio e per riattivare il processo di creazione del Parco Marino Internazionale.

La Commissione per la protezione dell'ambiente dell'Organizzazione Internazionale marittima (MEPC – Maritime environment protection committee, IMO – International Maritime Organization) nella 62^a sessione conclusasi lo scorso 15 luglio ha designato lo “stretto di Bonifacio” come PSSA – Particular Sensitive Sea Area ovvero area di mare particolarmente sensibile. Sono la fragilità e la speciale valenza dell'ecosistema marino insistente in quest'area geografica i fattori che hanno indotto la MEPC ad accogliere la proposta ufficiale di Italia e Francia, nata e spinta per limitare il trasporto di merci pericolose via mare così aumentando l'impegno per una più forte tutela della natura del Mare nostrum.

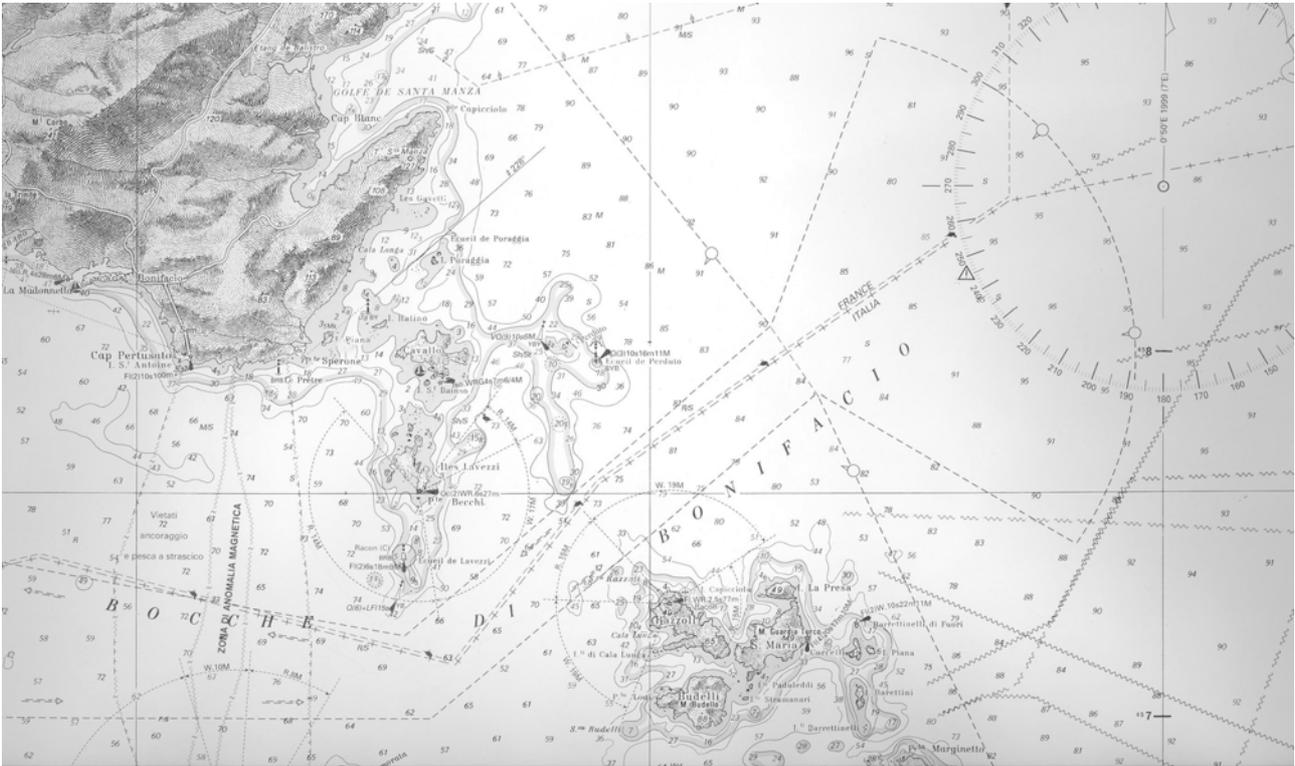
Se nel Mar mediterraneo le Bocche di Bonifacio costituiscono in assoluto la prima PSSA (Particular sensitive sea area) ad essere istituita, a livello mondiale, interessando uno stretto internazionale, è la seconda a salire sul “podio”. Si tratta indubbiamente di una grande sfida in termini di conservazione e preservazione di uno dei più incantevoli luoghi del mediterraneo.

L'organismo Internazionale ha stabilito che a partire dal 2012 sia attivo un “**sistema di pilotaggio raccomandato**” al fine di “far accompagnare” da un pilota locale, su richiesta del comandante, le unità mercantili che trasportano merci pericolose, così da ridurre ulteriormente il rischio di sinistri marittimi.

Questo strumento di prevenzione andrà ad aggiungersi al già operante sistema VTS – Vessel Traffic Service (vedasi stralcio Carta nautica sotto). Il Sistema di controllo e monitoraggio del traffico marittimo con sede operativa a La Maddalena, gestito e coordinato dal Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, nell'ambito del sistema VTS – Nazionale (Bonifacio Strait)⁶.



BONIFACIO STRAIT



Un ultimo aspetto che riteniamo importante debba essere menzionato interessa la costituzione del Gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT) tra il Parco nazionale dell'Arcipelago della Maddalena e le parallele aree protette della Corsica. La promozione e la predisposizione di progetti comuni per lo sviluppo sostenibile dei territori compresi tra i due parchi e la proposta di dichiarare l'area dello Stretto delle Bocche di Bonifacio patrimonio dell'Unesco, ne costituiscono gli obiettivi principali⁵.

Cristian Rovito

Publicato il 28 luglio 2011

¹ Fonte www.greenpeace.it

² Tratto da: www.viaggieracconti.it

³ Nel diritto internazionale, le distese di acqua facenti parte del territorio di uno Stato, il quale esercita su di esse la propria sovranità. Includono il mare territoriale (cioè la fascia di mare ampia 12 miglia nautiche dalle linee di base costiere) e le acque interne, queste ultime a loro volta comprendenti i mari interni, i laghi, i fiumi, i canali – Enciclopedia Italiana Treccani; L'individuazione dei limiti delle acque territoriali è stata effettuata, secondo le regole internazionali marittime, con il sistema delle linee di base dritte: punti equidistanti

⁴ Di importanza strategica si sono dimostrate le proposte avanzate da Greenpeace Italia . Si tratta in effetti di un passo importante per la protezione del mare. Le misure di salvaguardia proposte devono entrare a far parte di un più ampio piano di gestione integrata che riguardi tutta l'area interessata, comprensiva del Santuario dei cetacei. Il 3 agosto del 2009 Greenpeace lanciava insieme ad amministratori e associazioni locali di Sardegna e Corsica, saliti a bordo della Rainbow Warrior, un Appello ai ministri dell'Ambiente Italiano e Francese per chiedere provvedimenti concreti in difesa dell'area. In particolar modo si chiedeva che lo stretto venisse inserito nell'elenco delle PSSA (Aree Marine Particolarmente Sensibili) per vietare il transito di carichi pericolosi. Un Appello poi consegnato personalmente dai rappresentanti delle comunità locali al ministero dell'Ambiente a Roma, a settembre.

⁵ Fonte: www.minambiente.it.

⁶ Fonte: www.guardiacostiera.it – Le immagini sono disponibili sullo stesso portale web.