

Se finissero nell'oceano tutte le 70mila tonnellate di combustibile sarebbe una delle peggiori catastrofi ambientali degli ultimi decenni

Mare senza diritti: petroliera a picco in Galizia

La Prestige si inabissa con le stive piene di greggio. Madrid accusa Gibilterra: mancati controlli

Francesca De Sanctis

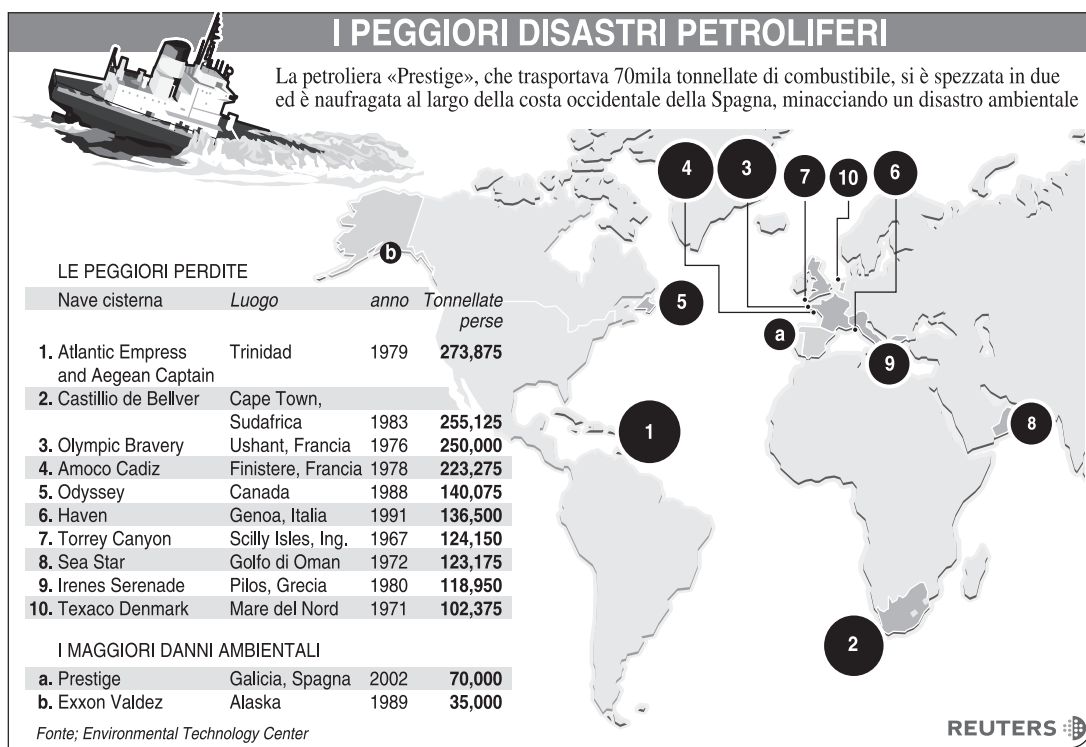
La petroliera «Prestige» si è spezzata in due ed è affondata. La marea nera provocata dalla nave cisterna rischia ora di contaminare le bianche spiagge spagnole: ormai la chiazza scura dista solo 130 chilometri dalle coste galiziane. Potremmo assistere così ad uno dei più grandi disastri ambientali degli ultimi decenni e trovarci di fronte a una strage della di pesci e di uccelli. Il danno economico ammonterebbe a circa 90 milioni di euro.

La petroliera «Prestige», naufragata a largo della Galizia mercoledì scorso dopo essere stata danneggiata dal mare in tempesta, si è spezzata in due attorno alle 8 di ieri mattina e i due tronconi sono ormai in fondo al mare. La nave ha ceduto proprio al centro, dove si trovava il greggio che trasportava, di conseguenza il rischio che si riversino in mare oltre 70mila tonnellate di petrolio ancora conservate nella stiva è altissimo. Circa 5-10 mila tonnellate di greggio, infatti, sono già stati riversati nelle acque dell'Atlantico.

La «Prestige», più di 70 metri di lunghezza, battente bandiera delle Bahamas, era partita dal porto lettone di Ventspils con 77 mila tonnellate di combustibile ed era diretta a Singapore. Quando si è spezzata in due si trovava a circa 253 chilometri di distanza da Corrubedo e a 133 miglia da Capo Finisterre; era al rimorchio di un vascello cinese affittato da una società olandese specializzata nelle operazioni di recupero. Secondo il responsabile del governo centrale della Galizia, Arsenio Fernandez de Mesa, cinque rimorchiatori - uno cinese e quattro spagnoli - si trovano sul posto «per assistere nell'operazione di allontanamento delle due parti della nave a oltre 200 miglia dalla costa». La petroliera, ha aggiunto ieri de Mesa, «si trova in acque portoghesi». E su questo punto ci sono già le prime polemiche. Perché oltre al rischio ambientale e al danno economico (valutato attorno ai 90 milioni di euro) si sta creando una certa tensione tra Lisbona e Madrid.

Il premier portoghese, José Manuel Durão Barroso, insieme con il suo ministro della Difesa, Paulo Portas, ha precisato che la «Prestige» si trova «nelle acque territoriali spagnole». Molti analisti e gruppi di difesa ambientalista accusano direttamente la Spagna di aver spinto la nave verso

Analisti e ambientalisti accusano la Spagna di aver spinto la nave verso le acque portoghesi



La petroliera Prestige spezzata in due tronconi mentre cola a picco a largo delle coste spagnole

Foto Ansa



«Altre 4 carrette in giro per gli Oceani»

L'allarme di Greenpeace. Il Wwf: a navi come quella non si dovrebbe permettere di navigare

Cinzia Zambrano

Come per «Erika», come per «Jessica». Dopo l'affondamento della petroliera «Prestige» a largo delle coste della Galizia, il coro di denunce da parte degli ambientalisti sui gravi e spesso prevedibili disastri ecologici provocati da carrette del mare che trasportano l'oro nero si ripete. E non senza buone ragioni. «Se tutto il carico di carburante fuoriuscisse, l'affondamento della «Prestige» potrebbe essere tra le peggiori catastrofi petrolifere degli ultimi decenni». A lanciare l'allarme è Fabrizio Fabbri, direttore scientifico di Greenpeace Italia, secondo cui la possibile presenza di «piccole falle potrebbe portare a situazioni drammatiche», mettendo a rischio l'intero ecosistema dell'area coinvolta.

Cosa fare allora, per evitare simili disastri ambientali? Secondo Fabbri, basterebbe una prima precauzione: navi a doppio scafo. La cui circolazione però è prevista solo nel 2015. Fabbri spiega: «Il doppio scafo consente, quando una nave riporta dei dan-

ni, di trascinarla in porto, evitando gravi fuoriuscite di petrolio, ma la lobby degli armatori ha avuto successo nel ritardare l'introduzione di questa misura, di cui si parla da almeno 15 anni, e la storia ci insegna che questi incidenti sono tutt'altro che rari».

Tragedie come quella della «Prestige» accadono infatti non infrequentemente. Tutti ricordiamo il disastro della petroliera «Erika», colata a picco nel '99 davanti alle coste della Bretagna francese, dove la marea nera generata da circa 10mila tonnellate di greggio contaminò più di 400 chilometri di costa. O il caso di «Jessica» che nel gennaio 2001 si arenò presso l'isola San Cristobal, nel paradiso faunistico delle Galapagos, lasciandogli in «eredità» gran parte dei circa 900mila litri di carburante che trasportava.

Ora in Galizia, il petrolio rischia di contaminare il delicato ecosistema delle zone umide di Corrubedo, tutelato dalla Convenzione di Ramsar. Una catastrofe ambientale, che, secondo Fabbri, potrebbe avere anche «pesanti» effetti a lungo termine visto che il gasolio della «Prestige» contiene alte percentuali di idrocarburi policiclici aromatici che tendono ad accumu-

larsi nei sedimenti e a degradarsi molto lentamente, entrando nella catena alimentare.

Il futuro non promette nulla di buono. Fabbri avverte: «Stando ad un allarme lanciato nelle scorse settimane dai Lloyd di Londra, in questo momento sono almeno quattro le grandi petroliere in navigazione nel mondo che corrono il rischio di affondare da un momento all'altro». Navi spesso vecchie, con gravi deficienze strutturali e standard di sicurezza pari a zero. Dopo il disastro dell'Erika, la Francia aveva chiesto che la «vita operativa» di una petroliera non superasse i 23 anni, modificando l'attuale ordinamento, secondo cui, non per legge ma per consuetudine, una petroliera può essere utilizzata fino ai trent'anni. Ma la proposta di Parigi è caduta nel vuoto: la forte opposizione di molte nazioni e della lobby degli armatori ha impedito che passasse. E si capisce perché se si tiene conto che il 40 per cento del greggio consumato nel mondo viaggia via mare. Un business che rende. E poco importa se stando alle stime dell'Unep, l'Agenzia dell'Onu per l'ambiente, ogni anno le petroliere, che possono trasportare da 3 mila a 560 mila tonnellate

di petrolio, ne disseminano in mare oltre tre milioni di tonnellate. Alla denuncia di Greenpeace si aggiunge quella del Wwf Italia, secondo cui «navi come la «Prestige» non dovrebbero navigare». «Le oltre 70mila tonnellate di olio combustibile - sottolinea il Wwf Italia - rilasceranno per decenni sostanze cancerogene, distruggendo gli habitat e le specie dei fondali marini». Il Wwf sollecita poi «un'azione europea per riconoscere il danno ambientale», con l'introduzione del principio «chi inquina paga».

Il naufragio della Prestige, ha scosso anche l'Unione europea, che dopo il disastro di «Erika» si era in mossa, ma molto lentamente. In una lettera inviata ai ministri europei dell'Ambiente, la Commissione europea ai Trasporti Loyola de Palacio ha sollecitato ieri l'applicazione «anticipata» delle misure europee che mettono al bando le navi a rischio, un «obbligo» - ha fatto sapere la de Palacio attraverso il suo portavoce - morale. Gli ha fatto eco in Italia, il ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli, secondo cui gli obiettivi della sicurezza e della protezione di mare e coste «rappresentano una priorità ambientale».

profondo fra i 3800 e i 4000 metri, aggiungendo che, secondo gli esperti consultati, i serbatoi della petroliera dovrebbero solidificarsi per effetto della pressione e le basse temperature, formando una sorta di massa solida che non rappresenterebbe un pericolo per l'ambiente naturale. Secondo i tecnici britannici, che assistono le autorità spagnole nella vicenda, infatti, la pressione dell'acqua potrebbe far esplodere i serbatoi della «Prestige» senza causare necessariamente una nuova marea nera, come quella che si è già abbattuta sulle coste della Galizia. La temperatura dell'acqua potrebbe far solidificare il greggio che, diventato più pesante dell'acqua, si depositerebbe sul fondale.

Secondo gli esperti i serbatoi dovrebbero solidificarsi per effetto della pressione e formare una massa solida



segue dalla prima

Valanga di critiche e immediata marcia indietro del rappresentante populista

Olanda, ministro della lista Fortuyn chiede il ritorno alla pena di morte

Anziché fare passi avanti, in Olanda qualcuno torna indietro e propone di reintrodurre la pena di morte. È uno dei ministri della Lista Pim Fortuyn, il responsabile del dicastero olandese per l'integrazione Hilbrand Nawijn, a proporlo. Il ministro olandese ha chiesto l'introduzione in Olanda della pena di morte per alcuni crimini. «Sono stato a lungo contro la pena di morte, ma quando pensai per esempio che c'è gente che violenta o che uccide bambini innocenti... allora cominciai a pensare in modo diverso e dici "si all'introduzione della pena di morte"», ha dichiarato Nawijn in

un'intervista a un settimanale. Le dichiarazioni del ministro hanno immediatamente suscitato numerose reazioni di disapprovazione, anche all'interno del partito creato da Pim Fortuyn, il leader populista ucciso a maggio in un parcheggio a Hilversum. Il premier dimissionario olandese, Jan Peter Balkenende, ha definito «impensabile e irrealizzabile» la proposta di Nawijn, che è capofila del suo partito per le prossime elezioni legislative previste il 22 gennaio. In Olanda - hanno ricordato oggi molti giornali - la pena capitale è stata abolita nel 1870.

Chi pagherà i danni

L'Unione Europea, dopo la tragedia causata dal naufragio della petroliera «Erika» che riversò 30 mila tonnellate di greggio su 400 chilometri delle coste bretoni, ha adottato un regolamento, il cosiddetto «Erika I», che introduce una serie di norme che cercano di attenuare il rischio di nuove tragedie e che è entrato in vigore proprio quest'anno. L'incidente di ieri dimostra in maniera fin troppo evidente che quelle norme non sono sufficienti: le carrette del mare continuano a solcare i mari di tutto il mondo e a minacciare le coste dei Paesi che incontrano sulla loro rotta. La «Prestige», nave di una società liberiana con bandiera dello Stato di

Bahamas e con armatore greco, aveva il permesso di navigare almeno fino al 2005. E chissà quante sono le carrette della stessa classe ancora in circolazione, quante altre bombe ecologiche ad orologeria viaggiano approfittando di controlli approssimativi e normative blande. Ieri il commissario europeo ai trasporti, la spagnola Loyola de Palacio, ha esortato i Paesi dell'Unione Europea a stringere i tempi in merito alla definitiva adozione del regolamento Erika I. Un provvedimento che comunque prevede tempi lunghi per la dismissione delle petroliere con un solo scafo. C'è da scommettere che la passata l'onda di emozione suscitata dalla tragedia, anche l'attenzione dell'opinione pubblica si attenuerà e così riescono a giocare un ruolo maggiore le pressioni esercitate dai gruppi di interesse. Oppure accade come è successo in Italia, dove si era riusciti faticosamente e ben

dieci anni dopo la tragedia della «Haven» nel golfo di Genova (il più grave disastro del Mediterraneo) a siglare un'intesa fra governo, petrolieri, sindacati, associazioni ambientaliste e armatori che avrebbe consentito al nostro Paese di adottare misure ancora più stringenti di quelle adottate dall'Unione Europea, ponendolo all'avanguardia rispetto agli altri Paesi. L'accordo è stato siglato dalle parti nel giugno del 2001 ed è stato uno degli ultimi atti del ministro Bordon dopo l'elezione del governo di centrodestra. Dopo di allora è rimasto lettera morta nel cassetto del ministro Matteoli. Ma anche se i governi dei 15 adottassero il più rapidamente possibile il regolamento «Erika I», non saremo comunque del tutto al sicuro da queste terribili tragedie. Soprattutto, ed è questo forse l'anello debole di tutta la legislazione europea in materia, il nuovo

regolamento non introduce un elemento che farebbe cambiare l'attitudine da parte degli armatori di servirsi di navi vecchie e logore, ormai al limite delle loro stesse capacità: si tratta dell'obbligo di risarcimento del danno ambientale. Nessuno infatti pagherà per i danni causati all'ambiente dallo sversamento in mare del petrolio della «Prestige», come nessuno ha pagato per i danni ambientali provocati dalla tragedia della «Erika» o della «Haven». Eppure negli Stati Uniti, la Exxon, la compagnia petrolifera proprietaria della «Exxon Valdez», fu condannata a risarcire 7000 miliardi di vecchie lire per i danni causati all'ambiente delle coste dell'Alaska. A distanza di 10 anni dall'incidente invece alle nostre latitudini, la società armatrice della «Haven», fu chiamata a pagare solo 117 miliardi di lire, duecento volte meno (considerato le quantità di petrolio sversato) che nel caso della

«Exxon Valdez». Ma perché il danno ambientale non è stato inserito nella normativa europea? Perché, si sostiene, sarebbe troppo elevato e quindi di difficile quantificazione, di conseguenza il premio d'assicurazione sarebbe troppo alto e tutto il sistema ne risentirebbe, compresi - è bene specificarlo - i consumatori finali. Eppure negli Stati Uniti l'obbligo per il risarcimento da danno ambientale esiste ed è proprio l'introduzione di questo costo aggiuntivo che ha spinto gli armatori che operano in quel Paese a rinnovare le proprie flotte e a servirsi di equipaggi più qualificati. È una legge di mercato. In realtà fino a quando il trasporto di greggio non si farà carico economicamente dei disastri ambientali che genera, la rincorsa della sicurezza sarà una autentica fatica di Sisifo. **Sebastiano Venneri** Responsabile Mare di Legambiente