Per il risanamento necessari 42 milioni di euro. La commissaria De Palacio: «Va anticipata l'applicazione delle norme di tutela»

Onda nera su 300 chilometri di costa

Madrid chiede i danni all'armatore della Prestige. Bruxelles ai governi: fermate le navi-carretta

Marina Mastroluca

Una rete intrisa di melma nera. Potrebbe essere il simbolo della tragedia che in queste ore si compie sulle coste della Galizia. Mille pescatori che affiancano l'una all'altra le loro barche per impedire alla marea venefica di invadere la Ria de Arousa, davanti al parco nazionale delle isole atlantiche, una fragile barriera di fronte ad una catastrofe ambientale devastante. Dai tronconi della Prestige, affondata martedì scorso, ieri non sembra sia affiorato altro olio combustibile. I serbatoi della petroliera giacciono a 3600 metri di profondità, a circa 270 chilometri dalla costa, in acque internazionali. Ma le enormi chiazze fuoriuscite nei giorni scorsi hanno ormai contaminato 295 chilometri del litorale spagnolo, tra la Coruna e Capo Finisterre. Francia e Portogallo sono in massima allerta per fronteggiare un'eventuale marea nera. Tutto ora dipende dal caso, dall'estro dei venti che ieri hanno soffiato con raffiche rabbiose, fino a 100 chilometri orari, spingendo la patina oleosa verso la costa galiziana. Si è temuta una seconda ondata nera, poi la tempesta si è placata, i metereologi sperano in una tregua di 48 ore. Ma su quello che accadrà dopo nessuno è in grado di fare previsioni.

Prima che la petroliera si inabissasse, Madrid aveva preso in considerazione l'ipotesi di bombardarla, per innescare un incendio o provocare l'affondamento, un gesto disperato per limitare i danni, che ancora non sono nemmeno stimabili. «Non sappiamo quale sarà l'evoluzione della fuoriuscita del carico del Prestige». Il ministro dell'ambiente spagnolo Jaume Matas traccia i contorni di un primo parziale scenario del disastro.

> Il governo spagnolo aveva ipotizzato di bombardare la petroliera per ridurre l'impatto sul litorale

Una novantina di spiagge sono state raggiunte dal combustile, la metà sono state contaminate in modo grave. Per riparare i danni saranno necessari sei mesi di tempo e 42 milioni di euro: stima del tutto provvisoria, perché nessuno sa che cosa succederà dei serbatoi della Prestige. La nave, secondo il proprietario del carico, la Crown Resources basata in Svizzera, trasportava 78.000 tonnellate di un prodotto di scarto della lavorazione del petrolio: diecimila sarebbero state disperse in mare in due riprese, al momento del naufragio, una settimana fa e poi martedì, quando la Prestige inutilmente trainata al largo si è spezzata in due tronconi.

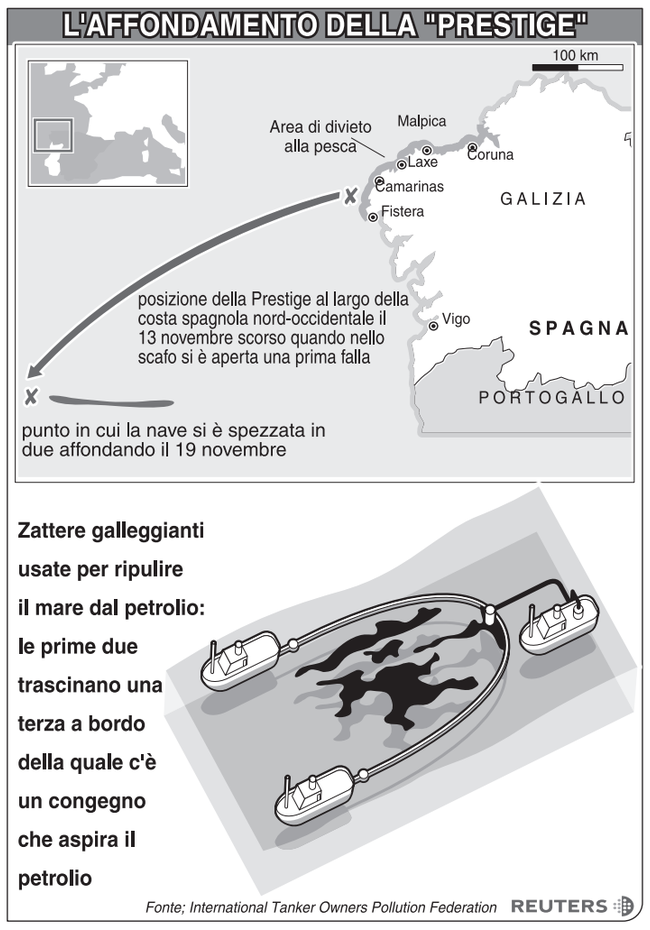
Il resto del carico - la parte più consistente - giace ora in fondo al mare. Secondo gli esperti della società britannica Osrl specializzata nell'inquinamento da petrolio i serbatoi potrebbero implodere a causa dell'enorme pressione alla quale sono sottoposti.

In questo caso non resta che sperare che la massa si solidifichi grazie alle basse temperature delle profondità marine, altrimenti bisogna aspettarsi una catastrofe di lunga durata: l'olio combustibile potrebbe risalire in superficie con un lungo stillicidio, minacciando per anni le coste limitrofe, la Galizia per prima, ma non sarebbero al sicuro nemmeno Francia e Portogallo. Gli ambientalisti temono conseguenze peggiori di quelle provocate nel '99 dalla petroliera Erika, quando morirono tra i 150 e i 300mila uccelli marini.

Il governo spagnolo ha chiesto il risarcimento dei danni all'armatore greco della petroliera affondata e alla compagnia assicuratrice. Ma su questo fronte non riuscirà facilmente ad avere giustizia, l'assicurazione non copre il danno ambientale, i massimali sono incredibilmente bassi (per il disastro dell'Erika il risarcimento fu di 12,19 milioni di euro a fronte di un danno di oltre 304 milioni). Madrid ha chiesto anche il contributo del fondo delle Nazioni Unite per i disastri ecologici. Per i pescatori danneggiati - il Wwf stima conseguenze negative per oltre 30.000 lavoratori - ci saranno i 117 milioni di euro del Fondo Ue per la pesca.

Loyola de Palacio, commissaria Ue per i trasporti, ha sollecitato i 15 ad anticipare i tempi dell'entrata in vigore delle direttive comunitarie varate dopo il naufragio dell'Erika, che altrimenti andrebbero a regime appena nel 2015. De Palacio ha insistito sulle responsabilità dei governi, rifiutando di assolvere Londra per il mancato controllo sulla Prestige che si sarebbe ripetutamente fermata a Gibilterra dal '99. Il governo britannico aveva risposto piccato alla richiesta di informazioni in proposito, specificando che la nave aveva fatto solo una breve sosta per rifornirsi di carburante nel giugno scorso.

La macchia di petrolio su una spiaggia spagnola



Erika 1 e Erika 2, la ricetta Ue anti-catastrofe

«Erika 1» ed «Erika 2», sono stati battezzati così i pacchetti di norme per prevenire disastri ambientali varati nel 2000 dalla Ue.

Scafo unico. *Prevista l'eliminazione delle petroliere mono-scafo ma la norma entrerà in vigore solo nel 2012.*

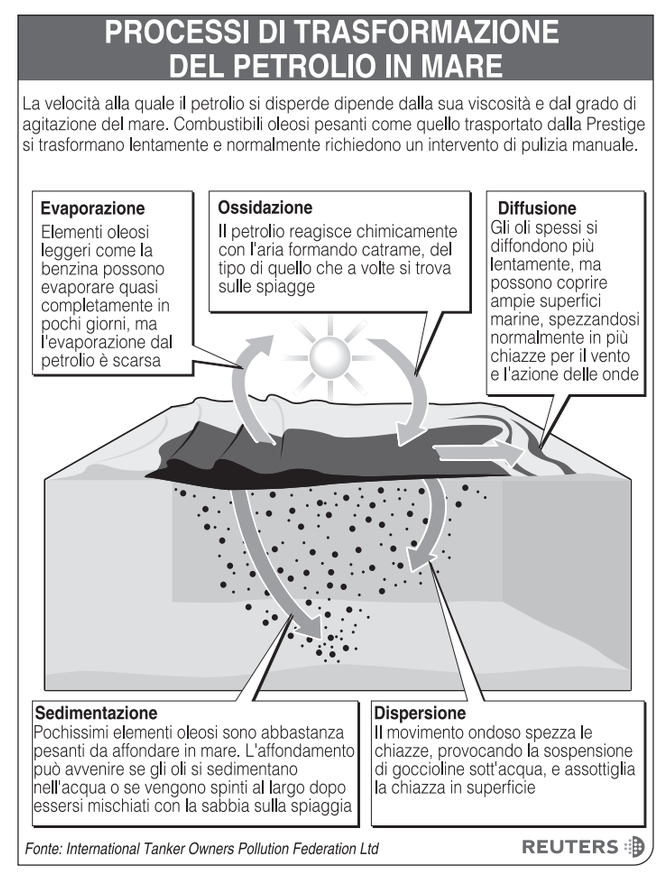
Controlli nei porti. *Servono a bloccare le navi in cattive condizioni, iscritte in una speciale lista nera. Oggi nella Ue si realizzano controlli su 10.000-12.000 navi ogni anno, anche se le ispezioni approfondite riguardano non più di 700 imbarcazioni.*

Società di classificazione. *Sono organismi privati il cui compito è di verificare la qualità della struttura delle navi.*

Scatola nera. *Un dispositivo analogo a quello degli aerei per agevolare le indagini in caso di incidenti. Introdotto anche il divieto di uscire dai porti nel caso di mare agitato.*

Indennità. *Previsto un fondo di compensazione per i danni derivanti dall'inquinamento.*

Agenzia di sicurezza marittima. *Dovrà valutare l'efficacia delle misure di sicurezza, raccogliere le informazioni, organizzare le ispezioni negli stati membri.*



Nove domande sul disastro

Assieme a Fabrizio Fabbri, direttore scientifico di Greenpeace Italia, abbiamo provato a rispondere agli interrogativi sui disastri ecologici provocati dalle petroliere.

1 Perché il petrolio è pericoloso quando si riversa in mare?

Il petrolio è un prodotto naturale, generato cioè dalla degradazione della materia organica. Quando si versa in mare si stratifica sulla superficie dell'acqua. Il primo effetto della stratificazione del greggio è che impedisce la penetrazione in acqua dei raggi solari e blocca la fotosintesi. Con la permanenza in mare poi, il greggio ingloba particelle d'acqua, aumenta di densità e tende ad andare a fondo. Il rischio è che lo strato di catrame si posi sul fondale marino, soffocando l'intera fauna che vi abita. Un altro rischio riguarda poi l'intero ecosistema delle fasce costiere, che potrebbe essere seriamente compromesso con l'avanzare della marea nera.

2 Quando c'è una fuoriuscita di petrolio perché non si riesce subito a recuperarlo o ad arginare la chiazza?

Il più delle volte le difficoltà di recupero del greggio sono rappresentate da situazioni metereologiche avverse, che impediscono l'immediato intervento degli esperti. A questo si aggiunge poi la mancanza di mezzi adeguati per svuotare i serbatoi. La prima cosa che viene fatta quando una petroliera naufraga è circoscrivere la zona dell'incidente con dei galleggianti, detti panne, che costituiscono una sorta di diga contro l'espansione del petrolio. I galleggianti servono però solo a tamponare l'avanzare della marea nera, non a bloccarla.

3 Nel caso della Prestige cosa dobbiamo attenderci per il futuro?

È difficile fare previsioni certe, ma gli scenari potrebbero essere questi. 1) Il petrolio racchiuso nei serbatoi affondati potrebbe solidificarsi senza provocare ulteriori danni, questo è lo scenario più ottimista. 2) La forte pressione dell'acqua potrebbe viceversa provocare un collasso dei serbatoi, facendoli esplodere o creando delle piccole falle da cui si avrebbe un rilascio continuo di greggio.

4 Che ruolo gioca la profondità del mare?

Nel caso della «Prestige» un ruolo negativo, visto che a 4000 metri di profondità è impossibile recuperare il contenuto dei serbatoi.

5 Come si possono prevenire disastri simili?

Innanzitutto adottando una politica ambientale più efficace, con accordi internazionali che prevedono controlli più accurati e rigorosi sull'anzianità delle petroliere e sugli standard di sicurezza. Oggi una petroliera può essere utilizzata fino a trent'anni. La Francia all'indomani del disastro dell'«Erika» aveva proposto di abbassare la vita operativa di una nave a 23 anni. Ma la proposta è caduta poi nel vuoto. Secondo gli ecologisti il primo passo per evitare nuovi disastri ecologici è procedere il prima possibile nel rinnovo del parco navi, sostituendo le vecchie petroliere, quello a scafo singolo, con quelle dotate di doppio scafo.

6 Cosa consente il doppio scafo?

Il doppio scafo è una sorta di camera d'aria tra il guscio interno della nave, che contiene il greggio, e il guscio esterno che si poggia in acqua. Quando una nave riporta dei danni, il doppio scafo fa da cuscinetto e consente di evitare gravi fuoriuscite di petrolio, riducendo così il rischio di inquinamento ambientale. Per la circolazione delle navi a doppio scafo bisognerà però attendere il 2015.

7 Perché l'adozione del doppio scafo è slittata al 2015?

Dopo il disastro della petroliera «Erika», l'Unione europea, su pressione della Francia, aveva approvato nel 2001 il cosiddetto «Progetto Erika», un pacchetto di misure di sicurezza per eliminare dal mare le navi a singolo scafo, facendo circolare solo quelle a doppio scafo. I tempi di applicazione del pacchetto sono stati però diluiti: entro il 2007 quelle più grosse, poi tutte le altre entro il 2015.

8 Cosa ha ostacolato l'adozione immediata delle navi a doppio scafo?

A far ritardare l'introduzione del doppio scafo è stato essenzialmente un fattore economico. Ad opporsi è stata soprattutto la lobby degli armatori che tendono a utilizzare fino alla fine le vecchie navi.

9 Esiste la possibilità di trasportare petrolio in mare in modo sicuro?

Occorre una politica europea comune, con l'adozione di regole più rigide e accurate per quanto riguarda i controlli sull'anzianità delle petroliere. Ma il vero problema è, come sollecitano gli ecologisti, spingere i governi ad una progressiva riduzione del petrolio come fonte di energia, sostituendolo con fonti pulite e rinnovabili.

(a cura di c.z.)

l'intervista
Giovanni Mattioli

Secondo l'ex-ministro alle politiche comunitarie i paesi della Ue rispettano poco l'autorità della Commissione europea in materia ecologica

«Sull'ambiente gli europei vanno in ordine sparso»

Cinzia Zambrano

«Per prevenire disastri ecologici come quello causato dalla "Prestige" il problema non sono i controlli delle petroliere, che pure sono importanti, quanto la strategia degli approvvigionamenti». Giovanni Mattioli, ex ministro per le Politiche comunitarie, non ha dubbi: per evitare il ripetersi di catastrofi ambientali bisogna insistere affinché il petrolio venga sostituito con fonti di energia alternative, pulite e rinnovabili, perché «un'attività così remunerativa come quella del trasporto del greggio, suggerisce di affrontare il problema alla radice».

Di fronte al disastro della «Prestige», il presidente francese Chirac ha accusato di lassismo l'Europa rea di far circolare carrette per il trasporto del greggio...

«Non è la prima volta che Parigi, quale che siano le forze al governo, assume delle posizioni più rigorose dal punto di vista ambientale. Questa dura sollecitazione è positiva, anche se cade in un momento debole per l'Europa: mai negli anni precedenti avevamo assistito ad una vicenda così centrifuga dei paesi europei rispetto all'autorità della Commissione europea».

La Commissaria europea per i Trasporti, la signora Loyola de Palacio, ha però ora sollecitato un'anticipata applicazione del regolamento che mette al bando le carrette del mare...

«Da parte di Loyola de Palacio questo è tutto sommato un atteggiamento poco credibile. Sono fermamente convinto che i problemi del trasporto del petrolio non si curano tanto con i provvedimenti di controllo e restrizione, ma con scelte strategiche. E non è certo la de Palacio, nella sua duplice funzione di commissario ai Trasporti e soprattutto di commissario all'Energia, la persona più credibile in fatto di trasformazione e cambiamento del sistema di approvvigionamento».

Vede un conflitto di competenze?

«Mi sembra una questione abbastanza trasparente: il ciclo del petrolio è una delle fonti principali dell'inquinamento planetario, dall'effetto serra fino al crimine continuo e mai stroncato del lavaggio delle petroliere in corso di navigazione. E pensare che l'approvvigionamento del petrolio dai paesi del terzo e quarto mondo per i paesi dell'Ocse è dell'ordine del 20% dei consumi energetici, una quota che questi paesi senza tanti sforzi potrebbero sostituire con fonti pulite e rinnovabili. Oggi poi, di fronte ad una guerra preventiva nel Golfo che avrebbe anche lo scopo di mantenere intatto l'approvvigionamento del petrolio, mi sembra che apportare cambiamenti, restrizioni e garanzie in materia di trasporto del greggio sia un argomento tabù».

Il Wwf ha sollecitato il ripristino del principio «chi inquina paga». Perché non era stato inserito nel «progetto Erika», il provvedimento adottato dell'Ue dopo il disastro dell'«Erika»?

«Il progetto Erika prevede l'adozione rigorosa delle navi a doppio scafo e una serie di controlli ugualmente rigorosi sull'anzianità delle petroliere e sui registri degli armatori. Il principio del "chi inquina paga" non è stato inserito perché non è possibile risalire la catena di responsabilità procedendo poi al recupero dei pagamenti. Si dovrebbe avere un deposito cauzionale, che tutti gli anelli della catena del trasporto dovrebbero effettuare, ma questo significherebbe gravare il trasporto del petrolio di un onere che renderebbe molto più costoso il trasferimento del barile».

In Italia nel 2001 era stata siglata un'intesa fra governo, petrolieri e sindacati che avrebbe consentito di adottare misure più restrittive sul controllo delle petroliere. Che fine ha fatto quell'intesa e cosa sta facendo l'attuale governo?

«Sì, c'era stata una stagione che aveva visto molta iniziativa, in particolare quando Willer Bordon fu ministro dell'Ambiente. Ora mi sembra che l'intero comparto energetico che fa capo al ministero dell'Industria e al ministero dell'Ambiente conosca una delle peggiori conduzioni».

Non c'è il rischio che non appena l'onda emotiva di fronte alla tragedia si attenuerà, tutto ritornerà come prima?

«Non è un rischio, è una certezza. Dò per scontato che l'attuale governo non farà assolutamente nulla. Ma la domanda va rivolta anche a quelle forze di centrosinistra che hanno governato, hanno avuto la possibilità di intervenire e non l'hanno fatto. Se il governo di centrosinistra avesse fatto soltanto quello che la Germania ha fatto nel settore delle fonti rinnovabili, avrebbe dimostrato che nella cultura di centrosinistra le questioni ambientali sono un po' più di nicchie per belle anime».