

Petrolio, invertire la rotta

Novembre 2002 per i mari è stato un mese davvero "nero": in pochi giorni tre petroliere sono affondate inquinando col loro contenuto coste e fondali in Giappone, nel canale della Manica e in Galizia.

Quest'ultimo incidente, avvenuto il 19 novembre nell'Oceano Atlantico di fronte alle coste spagnole, è stato senza dubbio il più grave.

Da quel giorno, quando la Prestige è affondata dopo una settimana di "agonia", si stanno riversando in mare tonnellate e tonnellate di gasolio (nelle stive della nave ce n'erano circa 70.000!), nettamente più inquinante del "semplice" petrolio per il suo contenuto di idrocarburi policiclici aromatici che tendono ad accumularsi nei sedimenti e a degradarsi molto lentamente (e quindi facilmente entrare nelle catene alimentari). Più di trecento chilometri di costa spagnola sono già contaminati, e danni incalcolabili sono stati prodotti alle acque atlantiche non solo spagnole ma anche portoghesi e francesi.

Le drammatiche conseguenze di quest'ennesima catastrofe per mesi se non anni saranno sopportate da tutti gli abitanti di questa zona di grande bellezza e valore naturalistico: uccelli marini, cetacei, alghe e molluschi, nonché le circa 4500 famiglie di pescatori che da sempre vivono grazie ai prodotti dell'Oceano. Ad alleviare le pene di questi disgraziati (animali ed uomini) così duramente colpiti, fin dal primo momento sono intervenuti centinaia di volontari da tutto il mondo, che da novembre non hanno ancora finito di spalare il catrame e raccogliere uccelli morti o impregnati, sopperendo anche allo scarso aiuto apportato dalle autorità spagnole, intente più che altro a minimizzare le conseguenze del disastro.

Catastrofi come questa fanno riflettere sullo stato di sicurezza del traffico navale, soprattutto per quanto riguarda i trasporti di sostanze pericolose quali petrolio e simili.

Stato di sicurezza da brividi, se si considera per esempio che la Prestige era una petroliera vecchia di 26 anni, a scafo unico, con equipaggio poco preparato e con bandiera di comodo (Bahamas) per evitare controlli. Controlli che a dire il vero la nave aveva più volte subito in passato, specialmente quando frequentava le acque USA (dove le guardie costiere per fortuna sono molto rigide), e che più volte avevano riscontrato gravi carenze.

La sicurezza per l'Europa è ancora un'opinione, e leggi più restrittive, che sono state già previste, entreranno in vigore solo tra qualche anno: è per questo che le maggiori associazioni ambientaliste (WWF, Legambiente, Greenpeace) subito dopo l'affondamento della Prestige si sono rivolte alla Commissaria Europea ai Trasporti Loyola de Palacio per richiedere da subito una maggiore severità nei confronti delle compagnie petrolifere e navali.

Ma incidenti come questo dovrebbero farci riflettere soprattutto sulla necessità urgente di un cambiamento rispetto alla nostra società "energivora" e così fortemente basata sul consumo di petrolio. Dovremo cambiare il nostro stile di vita in direzione di una maggiore sobrietà e puntare senza tentennamenti su una produzione di energia pulita, attraverso fonti rinnovabili quali l'eolico, il solare, l'idrogeno, ecc. Anche perché le importazioni di greggio, solo per quanto riguarda l'Europa, ogni anno ammontano ad una quantità pari al carico di 3000 navi come la Prestige...