

Disastri marini

Maxi sanzione dopo il disastro ambientale nel Golfo del Messico.

A cura di dott. Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera

Sarebbe impossibile cancellare dalla propria mente le terribili immagini circolate per giorni e giorni sulla tv, su internet e su tutti i giornali del mondo in occasione dell'esplosione della piattaforma petrolifera deepwater horizon della British Petroleum avvenuta il 20 Aprile 2010 nelle acque del Golfo del Messico.

I danni causati all'ambiente furono ingenti al punto che gli esperti ritengono possa parlarsi di una catastrofe petrolifera (si è trattato, sempre secondo gli esperti, della maggiore marea nera della storia americana). Se ricordiamo che per quasi tre mesi la piattaforma esplosa riversò in mare milioni di barili di greggio, non tralasciando la tragica morte di undici persone, possiamo facilmente renderci conto che definire semplicisticamente un tale evento "catastrofe ambientale", forse potrebbe apparire riduttivo.

Nel processo che si è aperto a seguito dell'attività investigativa presso le autorità giudiziarie americane, che ricordiamo segue linee parallele diverse tra loro (inchiesta tecnica, penale e civile), i reati contestati vanno dal disastro ambientale, alla falsa testimonianza, per passare dall'ostruzionismo all'omicidio colposo. La sanzione comminata alla British Petroleum dagli organi giurisdizionali americani ammonta a 4,5 miliardi di dollari (circa 3,5 miliardi euro). Una cifra ben tre volte più grande rispetto a quella comminata nel 2009 alla Pfizer (1,1 miliardi di dollari).

L'aspetto punitivo, che nel nostro ordinamento potrebbe definirsi di tipo pecuniario, è fondamentalmente legato alla cattiva gestione del più grave incidente petrolifero della storia e delle connesse conseguenze. L'incidente si verificò a seguito delle operazioni per la realizzazione di un pozzo sottomarino, da cui poi inarrestatamente fuoriuscirono migliaia di tonnellate di greggio.

Stando alle notizie emerse in questi giorni sarebbero due i dirigenti della BP che dovrebbero rispondere dell'accusa di omicidio colposo, che a questo punto potrebbero essere destituiti dai loro incarichi (o dimettersi) così come, peraltro, aveva fatto l'ex amministratore delegato **Tony Hayward** a circa tre mesi dal disastro.

C'è un aspetto per così dire comunicativo che emerge da questa vicenda, sul quale riteniamo utile esternare qualche riflessione.

Alla luce della gravità della situazione in essere, di cui si è reso conto anche chi si è limitato ad apprendere la notizia dai mass – media, c'è da chiedersi che senso abbia avuto per la BP assumere un atteggiamento di reticenza nei confronti delle autorità americane e soprattutto del Congresso e dell'opinione pubblica, se era chiaro quanto fossero ingenti le quantità di petrolio che uscivano dal pozzo. Allo stesso modo erano facilmente prevedibili gli effetti devastanti di tale versamento in mare. Quindi, perché improntare la propria linea aziendale sulla comunicazione di informazioni inesatte se non addirittura false? Perché la BP ha indicato una quantità di petrolio fuoriuscita, che peraltro non dimentichiamolo, continuava a riversarsi in mare, dodici volte inferiore rispetto a quella che si era effettivamente dispersa nelle acque antistanti la costa della Luisiana?

Si tratta di domande alle quali ci auguriamo possano rispondere gli esiti delle inchieste sia per accertare le responsabilità, sia, soprattutto, per assumere da tale vicenda gli elementi necessari a che gli organi preposti addivengano alla redazione di una normativa più stringente, chiara ed inequivocabile, che faccia anche tesoro delle migliori tecnologie disponibili nel campo delle trivellazioni e delle investigazioni petrolifere.

Tornando al merito della vicenda giudiziaria, i giudici hanno fortemente stigmatizzato tale condotta, definendola nello specifico, 'ostruzionistica' e 'mistificatoria'. Sotto l'aspetto tecnico – operativo, le indagini hanno accertato altresì che l'allarme di sicurezza installato sulla piattaforma che avrebbe dovuto segnalare la fuoriuscita di petrolio, era stato disattivato diversi mesi prima dell'incidente, ragione per la quale milioni di barili di petrolio hanno continuato a riversarsi nelle acque del Golfo del Messico (87 giorni consecutivi senza che nessuno lanciasse l'allarme!). Ciò detto ci aiuta a comprendere meglio, sebbene solo sul piano del confronto, quegli obblighi che le Convenzioni internazionali, comunitarie e nazionali in materia di inquinamento marino pongono tanto a carico del Comandante di una nave, quanto a capo dell'Autorità marittima.

Nonostante si sia detto trattarsi della **sanzione più alta mai inflitta** nella storia degli Stati Uniti, sono ancora molte le posizioni aperte che necessiano di essere chiarite; *in primis* l'aspetto ambientale.

Puntualizziamo da subito che non è particolarmente agevole e semplice procedere ad una certosina valutazione e discendente delineamento del quadro dei danni arrecati alla flora ed alla fauna e soprattutto come questi potranno essere mitigati. A carico della British Petroleum è in corso un processo per disastro ambientale, dal quale potrebbe subire una condanna al pagamento di altri 21 miliardi di dollari, quale costo per la pulizia delle acque, della costa e per il ripristino della vita marina.

Confrontando quest'ultimo assunto con le disposizioni contenute nella Legge 979/82 e ss. mm. e ii., siamo indubbiamente dinanzi a quella piattaforma di obblighi/doveri in capo al comandante, armatore o proprietario della nave, affrontati in un contributo pubblicato sulla nostra testata¹. In particolare, occorre riferirsi all'obbligo/dovere di: "... omissis ... *adottare ogni misura che risulti al momento possibile per evitare danni ed eliminare gli effetti dannosi già prodotti (art. 12, comma 1 L. 979/82). **Nei casi di urgenza l'Autorità marittima farà eseguire per conto dell'armatore o del proprietario le misure necessarie, recuperandone, poi, le spese, indipendentemente dalla preventiva diffida a provvedere (art. 12, comma 2)***".

Da quello ambientale si passa poi all'aspetto prettamente economico, che attiene al contenzioso aperto dagli stati che si affacciano direttamente sul tratto di mare. Ancora oggi sopportano pesantemente gli effetti prodotti dallo sversamento di greggio in mare. Ragione per cui è tutt'altro che semplice determinare una valutazione sufficientemente lineare e conforme dell'effettivo danno ambientale subito dall'ecosistema, dalla società, dall'industria e dalle economie locali. Le attività tradizionali legate alla pesca, sia in mare che sui fiumi, sono state bloccate per l'elevata tossicità dei pesci, motivo per cui molte aziende del settore sono andate letteralmente incontro alla rovina con inevitabili conseguenze sotto il profilo sociale. Secondo una ricerca del Dipartimento di Biologia marina dell'Università del South Florida, pubblicata a metà aprile 2012, in cui si fanno presente anche i danni attualmente riscontrabili in molti specie marine della zona, i **danni** riguardanti la **salute** umana e **ambientali** su flora e fauna saranno evidenti nel lungo periodo.

Altro aspetto, paragonabile al "procedimento civile", interessa le responsabilità nella determinazione dei **malori accusati dai soccorritori** in seguito all'inalazione di sostanze tossiche (*rectius*: risarcimento danni).

Da menzionare è anche l'aspetto dell'accertamento delle responsabilità a carico della **Transocean**, proprietaria della piattaforma, alla quale la British Petroleum ha chiesto un maxi risarcimento da 40 miliardi di dollari. I 4,5 miliardi che la BP deve versare è oggettivamente una cifra record che tuttavia non costituisce un esimente ai fini di un'archiviazione della questione. Come *supra* si è detto, il Dipartimento di Giustizia ha accusato due ex manager di omicidio ed un altro dirigente di aver mentito agli investigatori. Il ministro della Giustizia americano Holder pur ritenendo importante il compimento di "essenziale passo in avanti" nel far ammettere nell'ammissione delle responsabilità, non costituisce tuttavia la fine degli sforzi per fare ed ottenere completamente giustizia. Rimane pertanto aperta l'azione civile in quanto la *ratio* è di riuscire a provare la condotta negligente della Bp.

¹ Vds. C. ROVITO, *La diffida dell'Autorità Marittima in caso di inquinamento dell'ambiente marino*, su www.dirittoambiente.it.

Non bisogna sottacere inoltre, sul fatto che la cifra è comprensiva di una sanzione di 1,256 miliardi di dollari. Come si è detto, la maggiore sanzione finanziaria per accuse penali mai inflitta dalle autorità americane. Con una sorta di “parallelismo giuridico” tra l’ordinamento statunitense ed il nostro, al cui interno non è previsto nell’elenco dei reati presupposto di cui al D. Lgs 231/01 e ss. mm e ii., il reato di “disastro ambientale”, ci pare di poter dire navigare nelle acque del sistema della responsabilità amministrativa da illecito penale a carico di un’impresa².

Nell’ambito dell’accordo raggiunto la multinazionale del petrolio si dichiara colpevole di 14 capi d’accusa, inclusi 11 per omicidio colposo, relativi alle 11 vittime dell’incidente. Nell’accordo non sono incluse le potenziali sanzioni previste dal sistema delineato dal Clean Water Act, che prevede sanzioni fra i 1.100 e i 4.300 dollari per ogni barile finito in mare. Molti osservatori ritengono che tale esclusione potrebbe significare per Bp l’applicazione di quelle ulteriori sanzioni il cui ammontare arriverebbe ai 21 miliardi di dollari cui ci siamo precedentemente riferiti.

Per ultimo, non sono da escludere anche le responsabilità a carico della Halliburton. L’impresa che avrebbe fornito il cemento necessario per mettere in sicurezza il pozzo. Così come abbiamo parlato della macchia oleosa più grande della storia, allo stesso modo ci pare di poter dire che anche quella delle responsabilità si stia allargando. La speranza è che l’obiettivo rimanga sempre quello del nostro diritto all’ambiente.

Cristian Rovito

Pubblicato il 23 novembre 2012

² “Pensate che il Clean Water Act prevede una sanzione pecuniaria di 4.300 dollari per ogni gallone di liquido inquinante versato in mare. E noi? Non solo il delitto di “disastro ambientale” non è ancora un vero e proprio reato “proprio” ma non è stato nemmeno inserito tra i reati presupposto della c.d. “231-ambiente” alla luce delle novità intervenute dal DLvo 121/11 il quale invece, molto avvedutamente inserisce tra i medesimi l’art. 256, c. 4 del TUA, per cui se non ottempero a una qualunque prescrizione contenuta in una autorizzazione rischio, oltre al “penale”, una sanzioncina accessoria di centinaia di migliaia di euro, ma se provo un disastro ambientale la mia azienda ne esce immacolata” - estratto dall’editoriale del 17.11.2012 di Stefano MAGLIA su www.tuttoambiente.it.