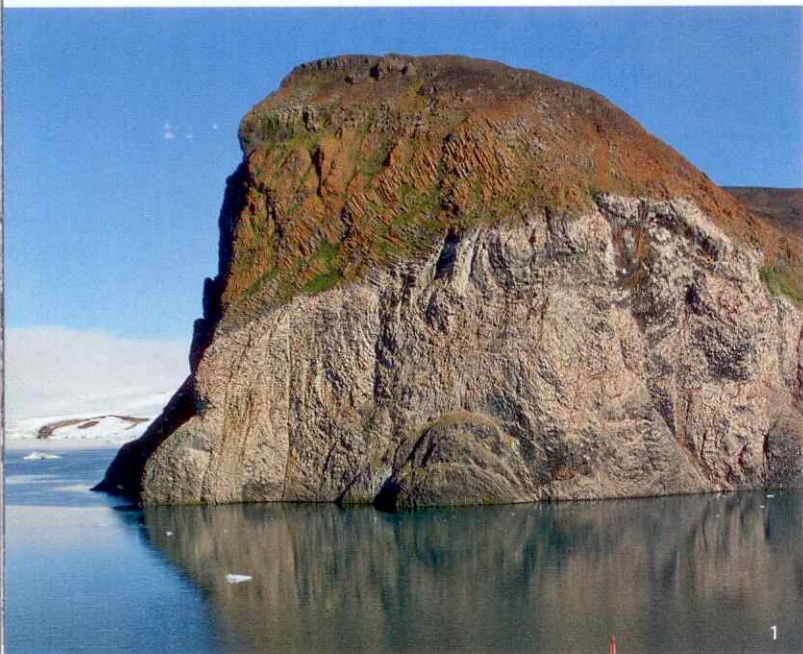


A CURA DI JACOPO PASOTTI

# DISASTRO NELL' ARTICO? NON SIAMO PRONTI

NELL'ARTICO UN INCIDENTE PETROLIFERO COME QUELLO DELLA "DEEP WATER HORIZON", NEL GOLFO DEL MESSICO, NON POTREBBE ESSERE FERMATO



1» *Isole di Francesco Giuseppe*

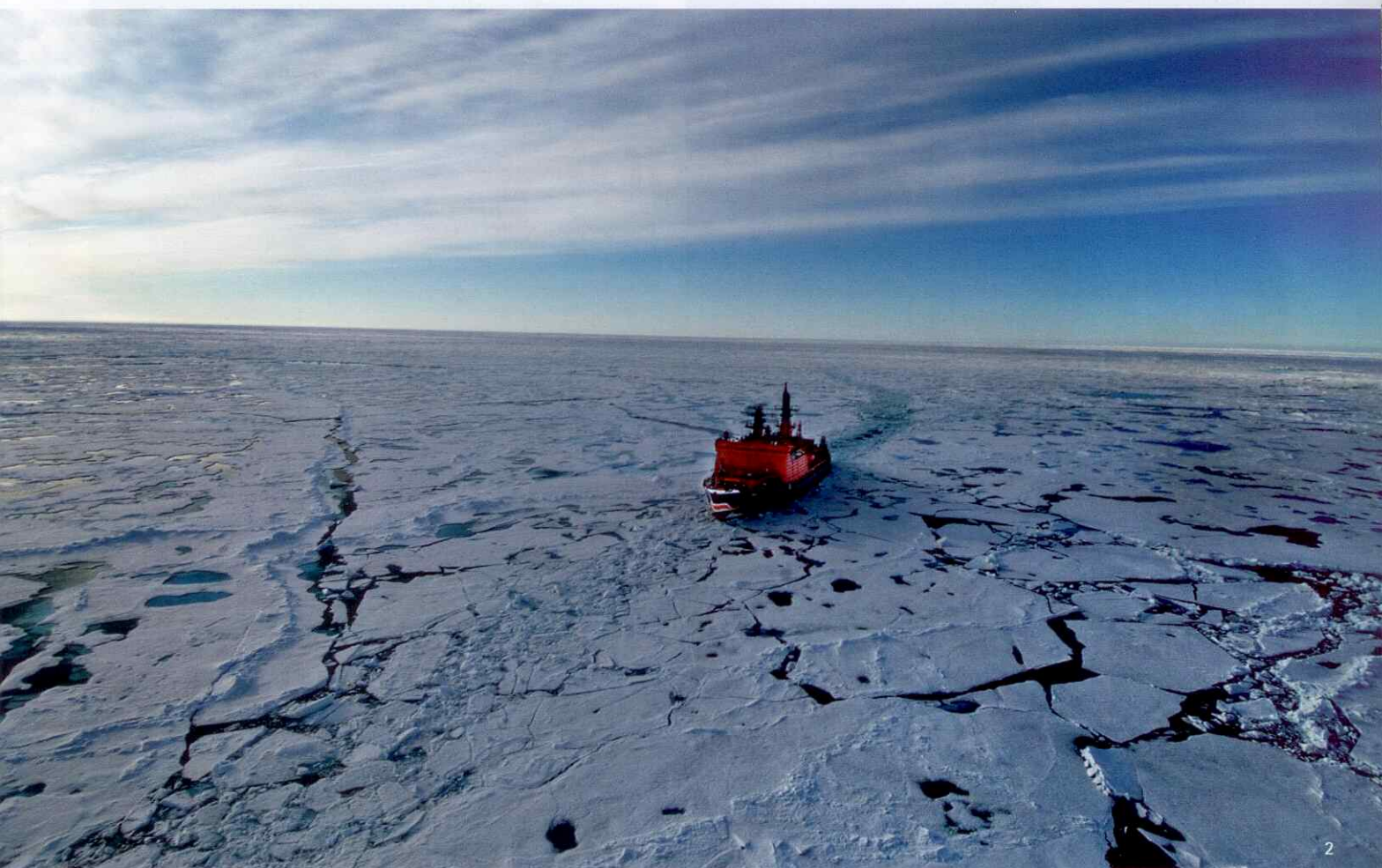
**È** concessa una digressione marina su una rivista di montagna? Considerato l'interesse che il Club ha sempre mostrato nella esplorazione e tutela dell'ambiente artico, credo che una eccezione possa essere fatta. Visto poi che il limite tra mare e montagna alle alte latitudini non è altro che una linea, una sottile fascia frastagliata, di qualche metro, lungo la quale l'ambiente glaciale e quello periglaciale sono a contatto con il moto ondoso del mare, direi che il problema di un disastro petrolifero nelle regioni polari meriti attenzione anche su questa Rivista. Il tragico disastro provocato dalla fuoriuscita di greggio dalla

piattaforma della Bp nel Golfo del Messico potrà ripetersi più a nord, ed infatti il tema è molto discusso. Quasi un anno fa la rivista scientifica americana *Science* aveva pubblicato una analisi che illustrava l'impossibilità di far fronte ad un incidente petrolifero nell'Artico. L'articolo usciva ben prima che accadesse il fatto nel Golfo del Messico. Il problema nasce dal previsto sfruttamento delle risorse petrolifere nelle regioni polari: il riscaldamento globale restringe le aree ghiacciate, ed accorcia l'inverno. Questo rende più accessibile l'esplorazione petrolifera dei fondali marini. Là sotto ci sarebbero infatti ancora 90

milioni di barili di greggio da estrarre (il 13% delle riserve mondiali, quasi tutte off-shore). L'aspetto interessante della analisi pubblicata su *Science* è che mostrava la scarsa premura a compiere ricerche sui rischi legati agli incidenti petroliferi. Dopo il disastro della Exxon Valdez in Alaska (avvenuto nel 1989) il governo statunitense aveva messo a disposizione 28 miliardi di dollari per fare ricerche in questa direzione. Ma fino ad ora ne sono stati spesi solo 7. La ricerca scientifica è l'unico strumento possibile per conoscere il rischio di un incidente ambientale. Molto di più sta facendo invece la Norvegia, che dal 2006 ha già investito 10 milioni di dollari in studi su strumenti e tecnologie per evitare o fronteggiare una perdita di greggio in mare aperto. Già prima dell'incidente nel Golfo del Messico gli Stati Uniti si stavano svegliando dal loro stato letargico e le pressioni per incentivare studi nell'Artico stavano crescendo. Questi studi sono necessari, dicono gli esperti. Ho avuto modo di conoscere Stanley Rice, della National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), l'agenzia federale che si occupa degli studi sulla atmosfera e gli oceani. Secondo lui la logistica è il problema principale: in caso di incidente i punti di appoggio

per le operazioni di contenimento sarebbero pochi e spesso lontani dalle zone di estrazione. Ci sarebbero poi i problemi di clean-up, ovvero di "pulizia" del mare, le acque gelide dell'artico richiedono tecniche diverse da quelle fino ad oggi impiegate. Rice, che era stato coinvolto immediatamente dopo la sciagura della Exxon Valdez, per esempio ricorda che lì a causa del clima l'uso dei disperdenti non funzionò. Anche l'idea di incendiare il greggio non funzionò. Migliaia di persone furono coinvolte nelle operazioni di recupero e pulizia, ma alla fine, dice Rice, solo il 10% del greggio sversato fu effettivamente recuperato, il resto si sparse su duemila chilometri di costa. Sotto il profilo candido delle Montagne Rocciose c'era una massa unticcia di catrame, libera di andare alla deriva. Tra l'altro le coste alaskane contengono ancora almeno 60000 litri di quel greggio, infatti alle latitudini artiche l'attività batterica (i batteri sono i veri grandi alleati dell'uomo nel combattere un incidente petrolifero) è ridotta e quindi possono impiegare decenni per compiere il lavoro di "pulizia" che alle latitudini temperate o equatoriali richiederebbe settimane. Secondo Rice e gli esperti, concludendo, in caso di un disastro in regioni polari, per il momento gli Stati Uniti non riuscirebbero a recuperare





2

più del 10% del greggio disperso nel mare. "Per un ecosistema già provato dal cambiamento climatico, un incidente petrolifero sarebbe un colpo durissimo", dice Rice. Di incidenti ne accadono in continuazione, ma non tutti (anzi, pochi) raggiungono i media. Il 19 di luglio due petroliere cariche di diesel si sono scontrate lungo il passaggio di Nord Est, senza comunque provocare danni. Il maggio passato, 5000 barili di petrolio sono fuoriusciti dall'oleodotto che dalle coste artiche trasporta il greggio verso il porto di Valdez (in questo caso finiti nella tundra).

C'è qualcuno che sostiene che siamo dei pessimisti? Forse, ma quando la Shell ha in piano di compiere tre trivellazioni a 60 chilometri dalle coste nel mare di Chukchi, una regione di acque turbolenti, nebbie densissime, solcata da blocchi di ghiaccio alla deriva, e con il primo porto attrezzato a circa 1200 chilometri di distanza, una certa apprensione è ragionevole. Altro pezzo di informazione che potrebbe non aver raggiunto il pubblico del nostro paese è che l'espansione verso l'Artico non è un problema di domani, ma di oggi. A titolo di esempio, la norvegese Statoil ha avuto per-



2» Nave rompighiaccio nucleare russa diretta verso il Polo Nord //  
3» Isole di Francesco Giuseppe