

## PIANETA 2030

VIDEO

EVENTO



INQUINAMENTO

## Quanto costa «riparare i danni» degli incidenti ambientali: un milione in California, 10 miliardi alle Mauritius

di Valeria Sforzini | 17 ago 2022



La petroliera MV Wakashio incagliata al largo delle coste delle Mauritius nell'agosto 2020 (Afp)

L'ultimo caso riguarda una perdita di petrolio in California: il proprietario di una condotta sottomarina che lo scorso ottobre ha riversato nell'oceano 25mila galloni – che equivalgono a 94mila e 600 litri – di petrolio ad Huntington Beach dovrà pagare 1 milione di dollari per riparare al danno. A stabilirlo è stato il board of supervisors di Orange County che a fine luglio ha accettato una proposta di accordo con l'azienda di Huston Amplify Energy Corp. In questo caso, come riporta l'Associated Press, gli investigatori hanno ritenuto che il danno fosse meno grave di quanto ci si aspettasse. Tuttavia le conseguenze sull'ambiente sono state pesanti, con spiagge e pesca bloccate per più di un mese, uccelli vittime della contaminazione e ripercussioni anche sulle zone umide che le comunità locali stanno cercando di risolvere. A sua volta, Amplify Energy ha citato in giudizio due operatori di navi container, oltre a un'organizzazione che supervisiona il traffico marino che avrebbero danneggiato il gasdotto con le loro ancore un mese prima della rottura.

«Chi inquina paga», sì, ma come? In Perù, a una compagnia petrolifera che aveva

CORRIERE TV



### La (inquietante) spirale climatica della Nasa: ecco come il pianeta si è riscaldato negli ultimi 140 anni

## Clima e ambiente

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Natura, clima, sostenibilità, ogni mercoledì  
di Edoardo Vigna

ISCRIVITI



La newsletter del CORRIERE DELLA SERA

preventivato 65 milioni per la pulizia, è stato chiesto un risarcimento di 4 miliardi. In Europa, più che ai soldi, si punta al ripristino dell'ecosistema



Operazioni di contenimento della gigantesca perdita di petrolio dalla Wakashio, nave giapponese battente bandiera panamense, dopo l'ecodisastro del 2020 nel Blue Bay Marine Park delle Mauritius: il risarcimento potrebbe toccare i 10 miliardi (Afp)

Un milione di dollari è sufficiente per ripagare e riparare la catastrofe? («Ottenere 900.000 dollari o anche 1 milione di dollari per potenziali richieste di risarcimento in futuro sono noccioline», ha dichiarato Andrew Do, l'unico membro del board a votare contro il provvedimento). Ma soprattutto, come si fa a spingere un'azienda a pagare per le conseguenze sull'ambientale quando la responsabilità viene rimbalzata da una parte all'altra e i contenziosi vengono aperti a livello internazionale? Uno dei problemi è che spesso è difficile anche solo quantificare il danno, dal momento che le conseguenze si fanno sentire per anni e anni dopo gli incidenti. Senza contare la difficoltà di ristabilire l'equilibrio, la biodiversità. A livello internazionale sono almeno 12 gli strumenti legali 'binding', obbligatori, che contengono riferimenti al principio del «Chi inquina paga» e nonostante questo sia considerato la spina dorsale della politica ambientale, solleva ancora molti quesiti e incertezze.

### Risarcire i danni: la direttiva Ue

«Sul piano internazionale si cerca di arrivare a una quantificazione dei danni. E molti di questi sono anche difficilmente rimediabili», spiega la professoressa Ilaria Lolli, docente di diritto pubblico dell'ambiente e dello sviluppo dell'Università di Pisa. «A livello europeo è differente: la direttiva 35 del 2004 stabilisce che il principio del 'Chi inquina paga' – quando si parla di tutela risarcitoria del danno – punti al ripristino. Ed è anche un ripristino molto articolato, che deve mirare alla resilienza dell'ecosistema, riportandolo a perpetuarsi nel tempo e offrire prestazioni (come il ciclo dell'acqua e cattura della CO2). La direttiva prevede poi che 'chi inquina' intervenga anche in maniera sostitutiva mentre l'ecosistema si ripristina». Prima del recepimento, anche in Italia i giudici erano autorizzati a liquidare in via equitativa il danno all'ambiente a prescindere dalla somma effettivamente necessaria per il ripristino. «Ma la direttiva del 2004 ha chiarito perfettamente che l'Ue non accetta più questo tipo di risarcimento, a prescindere da dolo o colpa», aggiunge Lolli.

### Fondi di compensazione

Per gestire i risarcimenti sono stati poi creati gli **lopc – International oil pollution compensation funds**, ovvero i Fondi internazionali di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi per danni che si verificano negli Stati membri a seguito di fuoriuscite dalle



### Germania, la corsa all'energia solare fermata dalla proprietaria di un maneggio

di Peppe Aquaro



### Renata, pioniera a Milano L'agricoltura in rosa e l'etica della produzione Buone Notizie oggi in edicola

di Sara Gandolfi



### Il made in Italy del pomodoro e del mais minacciato dalle altissime temperature

di Peppe Aquaro



### Agricoltura a rischio. Quelle terre «bonificate» che ancora nascondono veleni

di Donatella Codonesu

petroliere. In totale, dalla loro istituzione nel 1978, i Fondi Iopc per i 156 incidenti trattati hanno pagato 747 milioni di sterline. «I Fondi Iopc sono finanziati dai contributi versati dalle entità che ricevono determinati tipi di petrolio tramite trasporto marittimo», si legge sul sito. «Questi contributi si basano sulla quantità di petrolio ricevuto nell'anno solare in questione e coprono le richieste di risarcimento previste, oltre ai costi di amministrazione dei Fondi. Nella grande maggioranza dei casi tutte le richieste di risarcimento sono state risolte in via extragiudiziale».

### Il più grave incidente del Perù

Quello che a gennaio 2022 ha toccato il Perù è stato il più grave incidente ambientale di sempre per il Paese. Una perdita di petrolio dalla raffineria La Pampilla, sussidiaria della spagnola Repsol, ha intaccato un'area di 106 chilometri quadrati, ampia quanto la città di Parigi, due volte Manhattan. Il risultato è stato la distruzione dell'habitat di migliaia di uccelli, della biodiversità marina di una delle zone più ricche dell'Oceano Pacifico. La pesca, attività su cui si basano i centri locali, bloccata. Come scrive il *Guardian* «Repsol è responsabile in ultima istanza della fuoriuscita», ha detto alla testata britannica Manuel Pulgar Vidal, ex ministro dell'Ambiente del Paese e ora responsabile globale per il clima e l'energia del WWF. Ma il Perù non ha molta esperienza nel chiedere conto alle grandi aziende dell'inquinamento. Inoltre, le aziende coinvolte fanno rimbalzare la responsabilità. «Le aspettative di ottenere un risarcimento [decente] sono molto basse». L'accusa rivolta alla compagnia petrolifera è di aver messo in atto in ritardo il suo piano di emergenza: il giorno dopo e non la notte stessa dell'incidente, come invece sostiene la compagnia.

### La prima causa a una compagnia straniera del Paese

Fino a qualche mese fa le spese per la pulizia venivano stimate da Repsol in 65 milioni di dollari. A marzo, la compagnia ne ha versati 400mila. Per sostenere i pescatori e le piccole attività locali, la energy company spagnola ha distribuito 6.599 buoni del valore di 100 sterline ciascuno alle famiglie colpite. Ma i danni in realtà sono molto più difficili da calcolare. Una percentuale di petrolio è infatti destinata a rimanere nel mare (il 30 per cento) e l'impatto tossico continuerà a farsi sentire. C'è un però: per la prima volta, il Perù ha fatto causa a una compagnia straniera per danno ambientale tramite l'Istituto nazionale per la difesa della concorrenza e la protezione della proprietà intellettuale (Indecopi) che ha presentato una richiesta di risarcimento al 27° Tribunale Civile della Corte Superiore di Giustizia di Lima per 3 miliardi e 1 miliardo e mezzo per danni collaterali contro Repsol SA (Spagna), Mapfre Global Risks (Spagna), Mapfre Peru Insurance and Reinsurance Companies (Perù), La Pampilla Refinery (Perù), Transtotal Maritime Agency (Perù) e Fratelli d'amico Armatori (Italia).

### 10 miliardi di dollari alle Mauritius

L'incidente avvenuto alle Mauritius è un caso esemplare di quanto gli strumenti giuridici internazionali abbiano bisogno di essere rivisti per la tutela degli Stati e dell'ambiente: nell'agosto 2020 la Wakashio, una bulk-carrier battente bandiera panamense si è incagliata sulla barriera corallina al largo delle Mauritius riversando nell'Oceano Indiano mille tonnellate di olio combustibile e facendo scattare lo stato di emergenza, con conseguenze disastrose per l'ambiente, per gli abitanti e per l'intera economia del Paese. I danni della fuoriuscita di petrolio sono stimati in circa 10 miliardi di dollari. Il proprietario e operatore della nave è la Nagashiki Shipping, una società privata con sede a Okayama, in Giappone che nel 2019 ha registrato 14 miliardi di ricavi. Il problema in questo caso sarebbe stato nella data di ratifica della Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims: come scrive Reuters, «secondo lo studio legale Toda di Tokyo, le Mauritius hanno ratificato la versione del 1976, che limita i pagamenti a 2 miliardi di yen (18,7 milioni di dollari), mentre il Giappone ha firmato il documento del 1996 che prevede un limite massimo di 7 miliardi di yen». Questo, (e una serie di tentativi falliti di accordi) secondo quanto scrive Forbes, avrebbe messo in evidenza delle falle nel sistema di convenzioni internazionali.



### Nella Valle del Diavolo, tra case e aziende alimentate a vapore

di Luca Zanini



### Pale eoliche e impatto ambientale: un'esperta ne studierà gli effetti sui delfini nel Golfo di Taranto

di Peppe Aquaro



### Tre elementi per riconoscere quando la pubblicità è 'greenwashing' ed evitarla

di Valeria Sforzini



### Provenza, l'energia delle stelle ridà speranza al nucleare. Ora però deve funzionare per più di 5 secondi [Il webreportage](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ULTIME NOTIZIE DA PIANETA 2030

INQUINAMENTO

## Quanto costa «riparare i danni» degli incidenti ambientali: un milione in California, 10 miliardi alle Mauritius

di Valeria Sforzini

NUOVE VISIONI ENERGETICHE

## «Le scorie nucleari? Portatele pure da noi»: la Finlandia costruisce il primo sito di smaltimento permanente

di Peppe Aquaro

L'ESPERTO EX MINISTRO

## Simon Stiell guiderà l'Onu sul clima. Dalla Silicon Valley alla lotta delle isole che affondano

di Sara Gandolfi

SCENARI

## «Se la politica latita, difendiamo la Terra in tribunale». Parte dal Portogallo la causa ai Paesi dell'Ue (e non solo) per 'ecocatastrofe'

di Alessio Cozzolino

CLIMATE CHANGE

## Piogge inquinate, uno studio lancia l'allarme: anche al Polo Sud residui chimici nelle acque piovane

di Peppe Aquaro

di Stefano Montefiori



## Siamo ciechi al destino delle piante: così nell'era del climate change sparisce la Botanica

di Alessio Cozzolino



## Le 5 mostre a tema ambiente da non perdere quest'estate

di Valeria Sforzini

Chi siamo | The Trust Project

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione

Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE

Copyright 2022 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Per la pubblicità: CAIRORCS MEDIA SpA -

Direzione Pubblicità - Direzione Pubblicità

RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale:

Euro 270.000.000,00

Codice Fiscale, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155 | R.E.A. di Milano: 1524326

| ISSN 2499-0485

Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy

