www.dirittoambiente.net



UNA NAVE SCARICA IN MARE CONTAINER DI RIFIUTI IN AREA MARINA PROTETTA. MA QUALCUNO DURANTE L'AVVISTAMENTO HA AVVERTITO LA GUARDIA COSTIERA?... O NO?

Il commento di Maurizio Santoloci

Dal sito di Greenreport (20 luglio 2009) riportiamo in data questa notizia di cronaca che – a nostro avviso – merita qualche commento.

Vediamo innanzitutto il comunicato:

"Esclusiva: nave fotografata al largo dell'Elba mentre scarica in mare container di rifiuti PORTOFERRAIO (Livorno). Il 9 luglio scorso, a circa 10 miglia a nord del porto di Marciana Marina, all'isola d'Elba, l'equipaggio dell'imbarcazione tedesca MS Thales ha incrociato una nave portacontainer stranamente ferma in mezzo al mare con segni inequivocabili di attività di scarico di materiale utilizzando le gru di bordo. Il tutto in pieno Santuario internazionale dei mammiferi marini Pelagos (Italia, Francia, Principato di Monaco).

La MS Thales che svolge crociere nell'ambito del progetto internazionale Gree Ocean ed ha con Legambiente una collaborazione all'interno del progetto "Plastic from the sea" (http://www.plastic-sea.com/?language=italian) ha scattato alcune foto che dimostrano la strana attività lavorativa in alto mare della porta-container "Toscana" proveniente da La Valletta, Malta.

Che l'attività oltre che ad essere strana fosse anche molto sospetta lo dimostrano anche i successivi tentativi di speronamento che stando alla denuncia dell'equipaggio tedesco sarebbero stati messi in atto dalla nave per intimidire la "Thales". Dopo aver presentato regolare denuncia di quanto ha accaduto la "Thales" ha inviato a Legambiente il resoconto dell'accaduto. Eccolo tradotto dall'inglese:

«Il 5 Luglio 2009 la MS Thales era in navigazione dal porto (porto di provenienza) di Marina di Pisa all'Isola d'Elba. Alle 21,00 abbiamo osservato la nave porta-container "Toscana", il cui (porto di provenienza) è La Valetta, nella posizione 43° 07,893'N, 10° 15,026'E (la posizione è stata presa con l'aiuto del GPS e del sistema radar di bordo). La nave "Toscana" era ferma. Non c'era segno di lavaggio della cisterna. Non c'era segno di ancoraggio o che fosse disabilitata.

A una osservazione più vicina con l'aiuto di binocoli (8x40) abbiamo scoperto l'equipaggio della nave mentre lavorava sulle gru di bordo, gettando alcuni oggetti fuori bordo. Gli oggetti sembravano essere container da 16ft. Al momento dell'osservazione eravamo alla distanza di 1NM, dalla parte del porto rispetto alla "Toscana".

Immediatamente abbiamo cambiato rotta, a 210°, in direzione della Toscana per osservare meglio il processo. La nuova rotta era 180°. L'equipaggio della Toscana ha notato il nostro cambio di rotta. Abbiamo osservato membri dell'equipaggio guardare nella nostra direzione con dei binocoli. Improvvisamente tutte le attività sul ponte della Toscana si sono fermate.

www.dirittoambiente.net



Dopo poco tempo - circa 2 minuti - la nave "Toscana" ha aumentato la propria velocità (i fumi esausti erano chiaramente visibili) e preso una rotta di collisione con la nostra imbarcazione.

Abbiamo subito usato il VHF, canale 16 e 13, per contattare la "Toscana" per capire le loro intenzioni. Le nostre chiamate non hanno avuto risposta.

Durante le manovre della Toscana, la nostra imbarcazione, la MS Thales, era in assetto totale di navigazione, e lo aveva segnalato attraverso le appropriate luci. La MS Thales aveva senza dubbio, essendo un'imbarcazione in navigazione segnalata, diritto a passare.

Invece la Toscana ha continuato sulla sua rotta di collisione, e la MS Thales ha dovuto fare una manovra di emergenza girando di 45° ad est. Dopo alcuni minuti la "Toscana" ha cambiato nuovamente rotta ed era di nuovo in rotta di collisione. La MS Thales ha cambiato per una nuova rotta di 90° e così ha evitato una collisione diretta con la "Toscana". Per colpa delle azioni della "Toscana" ogni vita a bordo della "MS Thales" è stata messa volontariamente in pericolo.

Durante questo tempo l'equipaggio della "Toscana" aveva messo di nuovo le gru nelle loro posizioni, a parte la prima, guardando dal ponte - questa mostrava, passando, sempre la direzione del ponte e un gancio non assicurato che era sempre giù al livello del ponte. Probabilmente per gettare fuori bordo altri containers, quando fossimo stati fuori vista. Di questo evento abbiamo fatto foto e l'appropriata registrazione nel libro di bordo."

L'evento è grave e significativo. E conferma che il mare (nostrum e di ogni altra zona dell'universo) è ormai – al pari di ogni terraferma – una comoda ed indisturbata pattumiera per ogni genere di rifiuti e lanci di contenitori di ogni tipo ripieni di tutto quanto si possa immaginare di negativo.

Ed è talmente prassi tale modo di operare, che ormai non si ha neppure più il pudore e la "prudenza" di farlo di notte, ma tanto vale sbrigarsi in pieno giorno e sotto gli occhi di tutti. Certi della impunità generale che ormai incoraggia e galvanizza criminali di ogni genere nel campo ambientale.

Certamente va indirizzata una nota di plauso all'equipaggio della nave che ha visto e che – una volta tanto – non ha taciuto in modo omertoso e complice, come spesso è accaduto fino ad oggi in tante altre occasioni. Ma ci chiediamo una cosa: non era possibile fare un passo in più?

Infatti, la nostra domanda è: ma nell'atto della flagranza (lunga) delle operazioni illegali notate, qualcuno ha chiamato via radio o via cellulare la Guardia Costiera per chiedere un intervento immediato? Dobbiamo ritenere di no, sulla base della notizia di cronaca, atteso che tale particolare non viene citato e che – soprattutto – non è stato registrato alcun intervento della Guardia Costiera nella immediatezza dei fatti... E perché questo non è stato fatto?

Certamente la denuncia successiva è utile per far attivare le indagini retroattive, ma non vi è dubbio che un conto è andare a cercare a ritroso fatti ed eventi ormai sfuggiti alla dinamica del tempo, ed un conto è una forza di polizia giudiziaria che interviene in piena flagranza di reato e che – oltre ad accertare i fatti nella immediatezza spazio/temporale/operativa –

www.dirittoambiente.net



proceda, soprattutto e come prima cosa, al doveroso sequestro della nave e dei container e di tutto quanto possa essere utile per assicurare la prova del reato e per impedire che il reato medesimo possa essere portato ad ulteriori conseguenze.

Adesso la nave chissà dove si trova, ed è lasciata di fatto nella libera disponibilità del suo equipaggio per continuare – chissà dove – l'azione di abbandono dei container disturbata nell'occasione in commento.

La prassi di non avvertire subito una forza di polizia, in mare o in terra, sui monti o nella foresta, quando ci si trova di fronte ad un reato (anche se allo stato presunto) è pessima abitudine molto diffusa dalle nostre parti, ed è la principale causa della impunità ben percepita da chi delinque (in tutti i campi, non solo ambientali). Perché un conto è essere colto in flagranza, ed un conto essere inseguito a posteriori da una improbabile azione investigativa che deve fare i conti con tutte le inevitabili difficoltà di retrospettiva temporale. In mare – poi – con tutte le bandiere di facciata e le scatole cinesi di sigle ed armatori fantasma, o si coglie sul fatto chi opera in modo criminale o la perseguibilità è una speranza effimera. Soprattutto, non si giunge ai necessari e doverosi sequestri che sono l'unico e serio intervento deterrente per stroncare le successive azioni delittuose, con il fine di impedire la reiterazione dei reati.

E allora, coraggio! Comandanti di navi, diportisti, bagnanti in mare, e viandanti di terra e montagna: telefonate ad una forza di polizia quando vedete un reato ambientale (e non solo ambientale, naturalmente...) in atto. Mano al telefonino, alla radio, ai segnali di fumo o quello che volete. Ma chiamate! Chiedete l'intervento immediato per far sì che episodi come quello in commento vengano stroncati in flagranza con un effetto repressivo e deterrente chiaro e diffuso.

Maurizio Santoloci

Pubblicato il 25 luglio 2009