

A ciò si deve aggiungere l'aggravante del rallentamento degli investimenti nella cantieristica mondiale che ha provocato l'invecchiamento della flotta e ne ha aumentato di conseguenza il grado di pericolosità. (35)

L'IMO e il Mecp, hanno adottato una regolamentazione per le navi di vecchia fabbricazione; la direttiva 13 G impone infatti controlli più numerosi e severi e il disarmo o la ristrutturazione delle petroliere con oltre 25 anni di vita (a meno che non destinino a zavorra pulita almeno il 30% dei serbatoi laterali o inferiori; in questo caso potranno beneficiare di altri 5 anni di navigazione) (36)(37). Nel 1994 si sono verificate perdite per 1,4 milioni di Tsl, con un incremento di oltre il 50% rispetto all'anno precedente, e il 90% delle navi perdute aveva più di 15 anni.

Per quel che riguarda i "rischi ambientali" occorre inoltre sottolineare il ruolo particolare che rivestono i Paesi lambiti dal Mar Mediterraneo, stante la sproporzione esistente tra le dimensioni di quest'ultimo (0,7% della superficie acquee del pianeta) e il notevole volume di traffico mercantile che lo percorre (circa il 20% del movimento mondiale in tonnellaggio, di cui oltre la metà rappresentato dal petrolio).

I disastri ecologici delle petroliere Haven al largo di Arenzano, e Braer incagliata sulle coste delle isole Shetland, hanno riproposto il tema della sicurezza delle cisterne in navigazione. Nel 1990 gli Stati Uniti hanno adottato un provvedimento tendente a bandire dalle loro acque territoriali tutte le navi cisterna sprovviste di sistemi anti-perdita (Oil Pollution Act).

(35) Cfr. M. CAVALLI, *Pochi controlli e vecchie flotte all'origine del primato europeo nelle catastrofi*, Il Sole 24 Ore, 29/3/1993.

(36) Cfr. J.G., *Obbligatoria solo dal '95 la struttura a doppio scafo*, Il Sole 24 Ore, 14/1/1993.

(37) Cfr. M. CAVALLI, *Doppio scafo e sonar anticollisione per la petroliera a prova di incidente*, Il Sole 24 Ore, 29/3/1993.